



ОАО  
«Иртышское  
пароходство»

# РЕЧНИК

# ИРТЫШКА



№ 17-18 (7899-7900) \* Среда, 1 октября 2014 г. \*

12+

Газета выходит с 1 сентября 1931 г.

Из истории Омска

## РОВНО 40 ЛЕТ НАЗАД

*В 1974 году в нашем городе было открыто новое высшее учебное заведение – ОмГУ.*

Западная Сибирь стала единственным в стране экономическим регионом, где каждая область или край имели свой университет, и появление университета в Омске отвечало стратегии социально-экономического и культурного развития Омской области, а отчасти соседних областей России и Казахстана. В августе 1974 г. был проведен первый набор из 325 студентов, а в сентябре начались занятия, которые вели около 40 преподавателей, пришедших сюда из вузов Омска, Иркутска, Новосибирска, Томска. Обучение сначала проводилось только на двух факультетах: естественных и гуманитарных наук.

Сегодня в университете обучаются более 11 тысяч студентов, аспирантов и докторантов. Подготовка кадров осуществляется на 14 факультетах по 128 направлениям и специальностям высшего профессионального образования и 10 специальностям среднего профессионального образования. А ежегодный выпуск специалистов по всем формам обучения составляет около 2000 человек. И сегодня свою alma mater поздравляет многотысячная армия ее выпускников.

● **Гыда.** Социально значимую доставку продуктов питания в самый отдаленный пункт Обь-Иртышского бассейна завершил т/х «Беломорский-28». Благодаря четкой и слаженной работе экипажа более 700 тонн продовольствия для жителей заполярного посёлка в кратчайшие сроки выгружено и размещено в складские помещения для дальнейшей реализации населению.

● **Тадобьяха.** Более 8 тысяч тонн нефтепродуктов в завершающий период навигации доставлено нефтегазодобытчикам и разведчикам недр Ямала флотом пароходства. В сложных гидрометеорологических условиях штормовых широт Обской губы, выполняли рейсовые задания экипажи танкеров «Николай Животкевич», «Ленанефть-2019», «Ленанефть-2037», ТН-733, ТН-736, ТН-741, ТН-727.

● **Мыс Каменный.** Завершающие рейсы в Обской губе по доставке и перевалке сырой нефти от причала Ново-Портовского месторождения выполняют экипажи танкеров «Ленанефть-2025» и «Ленанефть-2026». С начала полярной навигации в крупнотоннажные морские танкеры выгружено более 90 тысяч тонн углеводородного сырья.

● **Андра.** Очередной рейс от причалов Тобольского порта с грузным шибнем составом выполнил экипаж

## ПОСЛЕДНИЕ КАРАВАНЫ

буксира РТ-683, доставив и выгрузив дорожникам строительного груза.

ХМАО более 5,5 тысячи тонн ценного минерально-строительного груза.

● **Тара.** Завершается доставка каменного угля населению приречных поселений. Более 25 тысяч тонн печного топлива для жителей северных районов Омской области перевезено и выгружено речниками Иртышского пароходства.

● **Омск.** Продолжает дегазацию и промывку грузовых отсеков прибывающего танкерного флота для постановки на зимний отстой цех зачистки нефтеналивных судов Омского ССРЗ. В настоящее время приводят в зимовочное состояние свои суда экипажи танкеров «Дмитрий Гусихин», «Ленанефть-2023», «Ленанефть-2002», в навигационный период участвовавшие в вывозе сырой нефти из Обской губы от п. Нумги.

Пассажирский флот Иртышского пароходства благополучно завершает навигацию 2014 года. Теплоход «Механик Калашников» встал на разоружение еще в конце сентября, а пассажирский теплоход «Родина» из последнего рейса возвращается в Омск 1 октября. И в этот же день от речного вокзала в затон Омского ССРЗ будет отведен пассажирский дебаркадер.

Встречи на рейде

## «СТАБИЛЬНОСТЬ ВО ВСЕМ»



Капитан-механик Д.С. Алексин.

Первым рейсом в конце апреля экипаж теплохода РТ-675 из Большеречья в Омск привел баржу и плавкран. Затем, загрузив две баржи в Большеречье песком, отправился в рейс до Тобольска. Уже оттуда доставил щебень по реке Казым на причалы города Белоарский и совершил рейс до Андров. После досадной поломки вспомогательного двигателя команда теплохода вынуждена была вернуться в Омск для проведения необходимого ремонта, после которого вновь принялась за работу. Начиная с 20-х чисел июля экипаж все время был занят на доставке щебня в северные районы Омской области. За это время в Усть-Ишим и Знаменку теплоходом РТ-675 были доставлены десятки тысяч тонн щебня, необходимого для проведения дорожных работ.

Как отметил капитан Дмитрий Степанович Алексин, работа идет по накатанной. Маршрут для экипажа теплохода привычный, ежегодно он остается почти неизменным, за исключением небольших коррективов. В прошлом году, как и в нынешнем, в основном работали на завозе песка: транспортировали его в Омск с месторождения Змеиное. Отличие лишь в том, что прежде с середины навигации теплоход начинал работать на завозе угля: доставлял народнохозяйственные грузы в Большеречье, Тару, Тевриз и Усть-Ишим. В этом году, в связи с ужесточением требований надзорных органов для получения допуска работы с опасными грузами, ситуация несколько изменилась.

– Уголь ведь приравнивается к опасным грузам, и по определенным обстоятельствам в этом году на его перевозку мы не попали, занимались доставкой песка и щебня, – прокомментировал ситуацию капитан Д.С. Алексин.

*Именно так нынешнюю навигацию охарактеризовал капитан Большереченского теплохода РТ-675 Дмитрий Степанович Алексин. Для него стабильность – это сплоченная команда и привычный, знакомый маршрут.*

В прошлую навигацию экипаж РТ-675 из последнего рейса вернулся в конце октября. Если все пойдет по плану, то и в этом году до начала зимы теплоход успеет сделать как минимум ещё один рейс.

На борту толкача трудится семь человек, почти все они из Большеречья и работают вместе далеко не первый год. С самой постройки теплохода РТ-675, вот уже 32 года его бесменно возглавляет капитан-механик Дмитрий Степанович Алексин. Только в капитанской должности он трудится с 1976 года, а общий стаж работы на флоте более сорока лет.

Начинал он III-III на теплоходе СТ-136 в 1971 году после окончания речного училища. Первым помощником капитана последние 7 лет трудится его брат Анатолий Степанович Алексин. На флот он пришел сразу после армии и до того, как влиться в команду РТ-675, некоторое время работал в диспетчерской.

К слову, супруга капитана Валентина Васильевна тоже посвятила свою жизнь флоту: 30 лет она проработала инспектором отдела кадров, бухгалтером, а потом и главным бухгалтером в порту Большеречье.

Шесть лет за питанием экипажа теплохода РТ-675 следит повар Юлия Михайловна Киселева. За столько лет она изучила вкусы и предпочтения каждого члена команды и знает, чем их можно удивить и просто побаловать.

Рядовой состав также отличается постоянством: по пять лет в команде мотористами-рулевыми трудятся Алексей Михайлович Сердюк, Иван Павлович Шестаков и годом меньше – Олег Владимирович Есин.



II помощник капитана-II помощник механика Е.Г. Долматов и моторист-рулевой А.М. Сердюк.

Из новичков в экипаже – Евгений Геннадьевич Долматов, здесь он 3-й месяц исполняет обязанности второго помощника. Опытный речник имеет диплом капитана, а на флоте работает с 1988 года.

Сплоченной командой, которая слаженно трудится на РТ-675, капитан доволен, но, как и любой командир, переживает за своих подопечных, в частности из-за небольшой заработной платы у рядового состава:

– Очень маленькие оклады... Парни пока держатся, но надеемся на повышение, а то совсем не хочется таких работников терять, – в завершение беседы поделился переживаниями капитан.

В. АЛЕКСАНДРОВА.



Теплоход РТ-675 готовится в рейс.



5 октября –  
День учителя

# ДОВЕРЕНО СУДЬБОЙ

**2005 год... Год 85-летия Омского командного речного училища имени капитана В.И. Евдокимова. Хорошее постперестроечное время. Учебное заведение крепнет и развивается, совершенствуется материально-техническая база, престиж училища и в городе, и в Российской Федерации очень высок. В это время спонтанно происходит обновление кадров. Приходят люди, которые в дальнейшем будут работать на благо училища, энтузиасты речного флота, сохраняющие традиции и в то же время использующие уже инновационные, компьютерные и цифровые технологии в своей работе.**



Один из них – Владимир Валерьевич Гринимеер, потомственный речник, увлеченный и творческий человек. Его отец, Валерий Владимирович, окончил судоводительское отделение Семипалатинского речного техникума. Работал в Верхне-Иртышском пароходстве, на Павлодарском ССРЗ, в цехе технической эксплуатации флота. Естественно, сын речника рос в атмосфере любви и преданности флотскому делу. Рассказы о трудовых буднях капитанов, механиков, штурманов, матросов слышал с самого детства. Когда после окончания средней школы нужно было определять свой жизненный путь, Владимир, не задумываясь, подал документы в Омский филиал НГАВТа.

Директором вуза был Анатолий Васильевич Шухов. Его влияние на студентов было неоспоримо. Этот человек всегда смотрел в будущее и считал, что институт должен выпускать специалиста не для прохождения «между двух баков», а руководителя, в совершенстве владеющего современной техникой, психологическими приемами работы с людьми, интеллектуально развитого. Владимир Валерьевич как губка впитывал наставления своих учителей, а профессорско-преподавательский состав был в то время очень сильным. Перебирая все самое лучшее, определил для себя, что добиться результативности в работе на флоте можно только проявляя самостоятельность и беря на себя ответственность в принятии решений. И это очень пригодились.

Окончив вуз в 2001 году, получив специальность инженера-механика, начал работать в судовой компании «Селена-С» на буксирном флоте. Работодатели заметили толкового студента еще во время прохождения практики и пригласили на должность механика и первого штурмана.

Нужно отметить, что работать на флоте Владимир начал очень рано, первая запись в его трудовой книжке была сделана в 16 лет, когда он устроился мотористом на танкер

«Ока», принадлежащий Верхне-Иртышскому речному пароходству.

В 2005 году Владимир Валерьевич был капитаном-механиком на РТ-817, а в свободное время немного преподавал спецдисциплины в Омском командном речном училище. Заметив грамотного, спокойного и выдержанного по характеру молодого капитана, его умение ладить с людьми, руководство предложило ему возглавить судоводительское отделение. РТ-817 готовили к передаче в другую судходную компанию, следовательно, сама судьба определила выбор.

В грядущем 2015 году начальник судоводительского отделения В.В. Гринимеер будет отмечать 10-летие педагогической деятельности. Владимир Валерьевич оказался талантливым педагогом. По его предметам «Судовождение на ВВП», «Автоматика СЭУ» курсанты почти не имеют задолженностей. Объясняет он очень доходчиво, максимально приближенно к практике. Проблем разного характера у ребят бывает много, поэтому к руководителю специальности поток курсантов не иссякает. Обращаются, когда возникают трудности, и на каждого у Владимира Валерьевича хватает времени и терпения. Примечательно то, что он никогда не кричит, не

срывается, не нервничает. Спокойно и толково все объясняет. Педагог от бога – так говорят о таких людях.

Увлечения потомственного речника заставляют уважать его еще больше. Учась в школе, он сделал первый макет корабля «Броненосец Потемкин», собирает макеты и по сей день. У него огромная коллекция значков, бережно рассортированная по разделам. И, конечно, самый большой и любимый раздел – значки, связанные с флотом. Жена, Елена Константиновна, говорит, что каждому новому значку Владимир Валерьевич радуется, как ребенку. Сын Ваня и дочь София любят рас-

сматривать папину коллекцию, а он не устает заниматься с ними, вкладывая в детей всю свою душу.

Как бы не менялось Омское речное училище, судоводительское отделение под руководством В.В. Гринимеера занимает свою нишу, сохраняя традиции и лидирующее положение. Молодых ребят привлекает профессия капитана, романтика речных и морских далей. Гордится Владимира Валерьевича то, что все меньше выпускников связывают свою жизнь с флотом, но на это есть объективные причины. Сам же он бесконечно верен своей профессии и не изменяет принципам в любых ситуациях.



Курсанты любят молодого преподавателя.

## ФЛОТ В НАДЕЖНЫХ РУКАХ!

(судоводительскому отделению посвящается)



Вице-адмирал, выпускник 1965 года В.Ф. Дорогин.

В наше время кажется странным, что Сибирь, с такими огромными реками как Обь, Иртыш, Енисей, Лена, с довольно развитыми пароходствами, не имела до 1920 года учебного заведения водного транспорта. Комплектование судов командным составом шло за счет речников со специальным образованием из других бассейнов России, главным образом с Волги. Вот и первый директор профессионально-технической школы водного транспорта, открытой в Омске в 1920 году, Иван Александрович Бовин был выпускником Рыбинского речного училища, начинал преподавательскую деятельность в Казанском речном техникуме.

Судоводительское отделение в Омском командном речном училище по сей день является флагманским. И в то далекое время становления учебного заведения из 15 человек, окон-

чивших Омский техникум водного транспорта в 1923 году, девять были судоводителями.

Судоводительские практики были организованы уже с 1922 года на учебных судах «Витязь» и «Байкал». Капитаном неизменно был И.А. Бовин.

В разные годы судоводительское отделение окончили адмирал флота А.Е. Орел, вице-адмирал В.Ф. Дорогин, писатель А.П. Токарев, художники и капитаны А.Д. Сургутсков, П.Д. Сургутсков, П.А. Тышкевич, В.П. Семеновко, легендарный капитан В.И. Евдокимов, получивший Государственную премию СССР за проводку судов арктическими морями, бывший директор Иртышского пароходства И.И. Яновский, нынешний директор ИРПА С.В. Никулин, бывший директор Енисейского пароходства, писатель И.А. Булава, бывший начальник речной судходной инспекции Обь-Иртышского бассейна Н.И. Ланьков, капитан дальнего плавания, заслуженный работник транспорта Ю.И. Шульман и многие другие, очень авторитетные и заслуженные люди.

В 2001 году экипаж российского танкера «Бразерс-1» во главе с капитаном – выпускником судоводительского отделения 1975 года В.С. Дороненко – спас югославских моряков во время шторма в Эгейском море.

Славные традиции продолжает молодое поколение: Кирилл Певень – лейтенант на судне береговой охраны, Николай Зверев – боцман на АПЛ

«Омск», Александр Горлов – машинист-газотурбинист БПК «Адмирал Трибуц», Иван Забияко и Аркадий Дудин – служат на авианесущем крейсере «Адмирал Кузнецов».

Капитан – главная фигура на любом корабле, и от его профессионализма, человеческих качеств зависит, как работает экипаж, каков микроклимат на судне. Это люди величай-



Выпускник ОКРУ 2008 года отделения СВ, курсант Морского корпуса Петра Великого Кирилл Певень.

шей ответственности, знания и умения им нужны особенные, поскольку жизнь речная и река ставят задачи необычайной сложности.

Именно поэтому высокая теоретическая подготовка курсантов неизменно сочетается с подготовкой практической, так называемой плавательской практикой. Это дает возможность сразу после окончания училища занимать должность второго и третьего штурмана на различных типах судов морского и речного флота.

Сохраняя и развивая многолетние традиции, преподаватели судоводительского отделения внедряют инновационные технологии, руководство института помогает совершенствовать тренажерную базу.

Все это позволяет нашим выпускникам адаптироваться в быстроизменяющихся технических условиях, осваивать новые типы судов, новые приборы и механизмы, новые приемы и методы работы.

Ветеран Омского речного училища, бывший преподаватель спецдисциплины А.И. Ремпель (1929 г. р.), вспоминая случаи из плавательской практики, говорит об особой душевной организации курсантов-судоводителей, ребят, греющихся морями, штормами, настоящей мужской работой.

«Наш корабль (ОТ-814) отбуксировал из Салехарда на 32 км реки Надым две баржи с топливом, чтобы оставить их там на зиму. Северяне собрали речникам большой караван барж и два финских лихтера. Вечером вышли из устья реки Надым на большую воду, пошли в Салехард. Было темно, к тому же нас настиг сильнейший шквал со снегом. Вдруг с каравана выстрелили из ракетницы. Навели прожектор и увидели, что одну из барж уносит от каравана. Так как на финских лихтерах были тяжелые якоря и специальный дизель для их подъема, дали команды «ОТДАТЬ ЯКОРЬ» и «СБРОСИТЬ БУКСИР». Корабль по ветру пошел искать злополучную баржу. Штормовой ветер раскачал огромные волны, казалось, что сам корабль вот-вот опрокинется.



Адмирал А.Е. Орел, выпускник отделения СВ 1929 года.

Наконец один из штурманов, выбрав момент, с чалкой прыгнул на баржу и закрепил буксир. Подвели баржу к каравану и двинулись вверх на Салехард. В кромешном аду шли целые сутки, пока не зашли в устье Оби. Все были усталые, но довольные, стихия не сломила. Капитан корабля поблагодарил курсантов за добросовестное несение вахты на закрепленных за ними местах». (Из воспоминаний А.И. Ремпеля.)

Богатство любой реки – это люди, работающие на ней, специалисты, в совершенстве владеющие вверенной им техникой, знающие свое дело, ведущие суда по сложному фарватеру в любых метеорологических условиях. А главное, любящие реку, и бережно к ней относящиеся.



Судоводительская лаборатория в 80-е годы.



Курсанты-судоводители во время практики на теплоходе «Родина». Справа – руководитель практики А.М. Нодель.

Материалы страницы подготовила Елена БОНДАРЕНКО.



## ДЕНЬ ДОБРА И УВАЖЕНИЯ

Уже более двух десятков лет по решению ООН 1 октября отмечается **Международный День пожилых людей.**

Среди речников Иртышского пароходства людей старшего поколения немало. Они живут в Омске, Черлаке, Большеречье, Таре, Муромцево, Усть-Ишиме.

Есть хороший повод в этот день еще раз высказать слова искренней благодарности ветеранам труда – всем, кто в разные годы трудились в нашем бассейне и создавал славу Иртышскому пароходству, по возможности

помочь, поддержать их. Надо помнить, что для людей старшего поколения самым ценным и дорогим всегда остаются наши внимание и забота. Они не должны зависеть от даты на календаре.

Желаем нашим ветеранам крепкого здоровья, заботы и теплоты близких, внимания со стороны бывших коллег по флоту и пароходству.

### УВАЖАЕМЫЕ ВЕТЕРАНЫ ТРУДА ИРТЫШСКОГО ПАРОХОДСТВА!

В первый день октября во многих странах мира, в том числе и в России, отмечается День пожилых людей.

Ваш жизненный путь, ваши трудовые, а у некоторых ветеранов и ратные подвиги, многолетний житейский опыт служат достойным примером для новых поколений. Молодым речникам есть чем гордиться и на кого равняться – в этом ваша огромная заслуга.

Желаю вам крепкого здоровья, долгих лет жизни, душевного тепла и заботы со стороны близких. Пусть ваши дети и внуки всегда радуют вас своими успехами и достижениями.

С. Никулин,

генеральный директор ОАО «Иртышское пароходство».

## ДВИЖЕНИЕ – ЭТО ЖИЗНЬ

Выражение, вынесенное в заголовок, никогда не потеряет своей актуальности. Данный постулат является жизненным кредо для многих людей.

Именно такой позиции придерживается Владимир Степанович Мякишев, слесарь-инструментальщик БПУ Иртышского пароходства. Он считает, что жить надо в полную силу, быть полезным и никогда не унывать.

– На диване лежать некогда! – категорично заявляет Владимир Степанович, – я всегда говорю: «Если больше лежать будешь, разве станешь здоровее?» Ответ ведь очевиден, поэтому я все время в движении! В будни – на работе, в выходные – на даче. Не дело, когда человек на пенсии начинает терять интерес к труду... Постепенно он может начать хандрить и стать менее требовательным к себе: когда-то не побреется, лишний час проспит, реже будет выходить из дома... А для меня работа в радость – важно чувствовать свою значимость и осознавать ценность своего труда. Общение, разго-



воры, да и просто то, что я вижу, как теплоходы заходят в затон, – все это поднимает мне настроение.

Владимир Степанович не мыслит себя без дела. Почти 60 лет он трудится в Иртышском пароходстве. А

пришел он сюда впервые на практику в середине 60-х годов, когда учился в ремесленном училище № 7. Начинать мастером на колесных пароходах «Менделеев», «В.И. Ленин», «Николай Щерск», где обслуживал паровые машины. В 1958 году поступил в речное училище, чтобы набраться знаний для работы на судах с дизельным двигателем. Трудился помощником механика на разных судах, на теплоходе «Шокша» впервые занял должность механика. Последние шесть лет работы на флоте был механиком теплохода «Иртыш». После выхода на пенсию, списавшись на берег, вот уже более 20 лет продолжает трудиться слесарем-инструментальщиком в береговом производственном участке. Владимир Степанович отвечает за ремонт грузовых деталей, тестирование спасательных поясов теплоходов, восстановление и проверку работоспособности съемников и прессов.

После всей проделанной работы он составляет акт, в котором отражается техническое состояние того или иного механизма. Исходя из отчета ясно, подлежит он восстановлению или только списанию.

Особенно важен его труд в разгар судоремонта, ведь механизмы (съемники), которые необходимы для того, чтобы снять пресс или вал с судна для ремонта, есть только у него, и они всегда в исправном состоянии. После каждого их использования В.С. Мякишев все тщательно проверяет и тестирует.

– Я неисправные инструменты не даю, – заверил В.С. Мякишев.

20 ноября Владимир Степанович отметит свой 75-летний юбилей. Но 75 – это только по паспорту: ведь он по-прежнему полон сил и жизненной энергии, и оптимизма ему не занимать.

А. НОВОШИНСКАЯ.



Идет навстречу парочка смешная, Друг другу что-то нежно говорят. Какое дело мне до них, не знаю, Но отвести не в состоянии взгляд. На нем от солнца

с козырьком кепка,

На ней немного выцветший платок. Он очень нежно,

но довольно крепко

Ведет свою любовь под локоток.

Идут забавно мелкими шагами,

Невольно шаркая ногами

об асфальт.

Плывут себе, того не зная сами,

Что крылья за их спинами парят.

Приблизились. А я не отвернулась,

Так умиленно смотрят на детей!

Дед подмигнул,

старушка улыбнулась,

Оставшись вечно в памяти моей.

Наполнив сердце

необычным чувством,

Каким-то неестественным теплом.

И было мне невыносимо грустно,

Когда они исчезли за углом!

Они ушли, меня оставив просто

Подумать, позавидовать вослед.

Влюбленные,

им лет по девяносто,

А чувствам двадцати, похоже, нет!

### Знай наших!

## ВО ВСЕМ НУЖНА СНОРОВКА, ЗАКАЛКА, ТРЕНИРОВКА...

В середине августа в Витебске прошла II Всемирная олимпиада мастеров гиревого спорта. Зародившийся как способ демонстрации силы и удалости на ярмарках, сегодня гиревой спорт вышел на международный уровень. Всемирная олимпиада по гиревому триатлону впервые состоялась в российском Архангельске в 2011 году. В ней приняли участие 500 спортсменов из 18 стран. Наш речник-богатырь Андрей Антонович Телешко представлял Омск на обеих олимпиадах. И всегда возвращался с победой. Вот и на этот раз доказал, что не перевелись богатыри на сибирской земле: привез пять дипломов за первые места в пяти номинациях.



На II олимпиаду съехались более 400 сильных на руку спортсменов из Беларуси, России, Украины, Казахстана, Венгрии, Германии, Польши, Латвии, Литвы. Чтобы провести соревнования, организаторам понадобилась самая большая спортивная площадка Витебска и 140 гирь общим весом 2,5 тонны. Каждую минуту здесь ставились рекорды, если не мировые, то личные.

Все без исключения участники олимпиады записали на свой счет еще одно весомое достижение. В Витебске они побили рекорд Книги рекордов Гиннесса по групповой тренировке упражнения на расслабление. Номинация длилась 30 минут. Предыдущий коллективный мировой рекорд был установлен в 2013 году в американском штате Северная Каролина. Тогда одно-

временно упражнение выполнили 335 человек.

Ветеран Иртышского пароходства, в прошлом капитан и судомеханик, а ныне сторож пункта отстоя флота Андрей Антонович Телешко выступал в возрастной группе 65-69 лет, в весовой категории до 90 кг, с гирями весом 14 кг. С учетом последних достижений в активе нашего спортсмена-гиревика около 80 медалей, завоеванных на международных турнирах, из них свыше 60 – золотых. Он установил около трех десятков мировых и олимпийских рекордов среди ветеранов гиревого спорта.

На этот раз кроме золотых медалей нашему богатырю было вручено удостоверение заслуженного мастера гиревого спорта. Теперь следующая степень достижений, к которой, по словам самого спортсмена, необходимо стремиться, – орден «Золотой гиревик» и Золотая звезда героя.

Напомним, что поездки А. Телешко на соревнования активно поддерживает и выделяет спонсорскую помощь руководство ОАО «Иртышское пароходство». Вот и на этот раз спортсмен-призер передал С.В. Никулину благодарственное письмо, в котором оргкомитет II-й Всемирной олимпиады мастеров гиревого триатлона благодарит генерального директора за сотрудничество в развитии гиревого спорта, пропаганду здорового образа жизни

и содействие в организации поездки А.Телешко.

А то, что Андрей Антонович популяризирует силовой вид спорта – несомненно. Ведь призовые места и золотые медали – это лишь верхушка айсберга, в основание которого заложены ежедневные тренировки, поддержание хорошей физической формы через бег, закаливание, моржевание, преодоление самого себя и, конечно же, агитация собственным примером. Не случайно Андрей Антонович частый гость на различных городских праздниках. Вот и на мероприятиях, посвященных Дню пожилого человека, он выступает ежегодно. Своим собственным примером убеждая сверстников – быть активным, натренированным и здоровым лучше, чем быть дряхлеющим и больным. Популярность гиревого спорта объясняется просто: для занятий не нужна дорогая экипировка, вид спорта нетравматичный, а главное – взять в руки гири никогда не поздно.

Гирям все возрасты покорны. Специалисты утверждают, что именно в гиревом спорте больше всего долгожителей. При правильном и дозированном подходе к занятиям гири можно поднимать до глубокой старости. К слову, самому возрастному участнику прошедших соревнований 90 (!) лет.

Н. ОЛЕНИЧЕНКО.

### ВЫПЛАТЫ ВЕТЕРАНАМ

Накануне Дня пожилого человека генеральным директором ОАО «Иртышское пароходство» был подписан приказ об оказании единовременной материальной помощи в размере 200 рублей неработающим пенсионерам, проработавшим в обществе более 20 лет. Подчеркиваем, что деньги необходимо получить до 1 января 2015 года.

#### ЦИФРА

# 1170

неработающих пенсионеров

числится сегодня в ОАО «Иртышское пароходство», стаж которых составляет не менее 20 лет на нашем предприятии.

### Культура

## «АЙВАЗОВСКИЙ И ФЛОТ»

Так называется выставка произведений известного мариниста, художника Главного морского штаба И. К. Айвазовского, открытие которой состоялось 19 сентября в Омском областном музее изобразительных искусств имени М. А. Врубеля.

Выставка продлит свою работу в течение двух месяцев (до 16 ноября). В экспозиции представлены многочисленные пейзажи художника, а также полотна, посвященные морским сражениям Крымской и русско-турецкой войны 1877-1878 гг. Коллекция омского музея, насчитывающая 9 полотен мастера, впервые в полном объеме представлена зрителю. Содержание выставки позволяет говорить об истории русского флота и его победах, что как раз актуально в год 300-летия Гангутского сражения (1714 г.) – первой в истории России морской победы русского флота и 100-летия начала Первой мировой войны. Благодаря «морской» вы-

ставке можно еще раз вспомнить о том, что Омск был основан по указу Петра I, создателя русского флота, был столицей белой России во главе с адмиралом А. В. Колчаком, и что сегодня регион осуществляет шефство над экипажем атомной подводной лодки «Омск». Наряду с живописными работами в состав выставки вошли модели судов «Новгород», «Ксения», «Великий князь Константин», судовые приборы (компас, барометр и др.), принадлежавшие великому князю Константину Николаевичу и императору Николаю II.

Думается, не только ветеранам, но и ныне работающим на флоте будет интересно посетить эту выставку.



# РОСКОШНЫМ ЖЕНЩИНАМ В КРАСИВЫЙ ЮБИЛЕЙ ЖЕЛАЕМ МНОГО ИСКРЕННЕГО СЧАСТЬЯ!



**Инженер-программист  
Ирина Сырецкая.**

Так совпало, что осень этого года в нашем коллективе богата на юбилеи. Две наших коллеги отмечают красивые даты: Сырецкая

Ирина Владимировна – 55 лет, а Каспирович Любовь Пантелеймоновна – 50 лет. Обе проработали с нами бок о бок не один десяток лет. Может быть оттого, что они родились под одним знаком гороскопа (Весы), их увлечения очень схожи. Любовь и Ирина отличные хозяйки, рукодельницы и садоводы. Обе так искусно владеют крючком и спицами, что просто залюбуешься. А растения от их «легкой» руки благоухают и плодоносят. Так уж сложилось, что у каждой по одному сыну и невестке. При всей схожести увлечений они, конечно же, разные люди, каждая со своей судьбой и характером.

**Сырецкая Ирина Владимировна** пришла работать в ИВЦ пароходства в отдел программирования и сопровождения программ в 1983 году, а в 1997 году была переведена бухгалтерию инженером-программистом по начислению заработной платы. За это время не раз мы переходили на различные про-

граммы по начислению зарплаты и всегда это происходило под чутким руководством Ирины Владимировны. Все недочеты программы она разрешала со знанием дела. Ирина Владимировна исполнительная, ответственно выполняющая свою работу.

**Каспирович Любовь Пантелеймоновна** пришла в бухгалтерию на должность кассира в 2001 году, а с 2003 года работает бухгалтером. Начисляет зарплату работникам плавсостава. Любовь Пантелеймоновна всегда в курсе всех новшеств в законодательстве, очень трудолюбивая и ответственная. Трудится не только на работе, но и на своей любимой даче. А зимой, когда дачный сезон уже окончен, вся семья Каспирович ходит на лыжах.

Мы от всей души поздравляем наших коллег с их знаменательными датами. Желаем им крепкого здоровья, женского счастья, красоты, обаяния и удачи во всем.

**Коллектив выплатного пункта.**



**Бухгалтер по флоту Любовь Каспирович.**

## К 300-летию Омска

### МЕМОАРЫ О ВЕЛИКИХ СТРОЙКАХ

*Омичи старшего возраста наверняка помнят имя Николая Григорьевича Грицевича. В 1965-1986 годах он на посту председателя горисполкома курировал капитальное строительство, жилищно-коммунальное хозяйство и энергетику. Эти двадцать лет были ознаменованы грандиозными стройками, благодаря которым Омск превратился в развитый, прекрасно благоустроенный город-миллионник. При нем были ликвидированы бараки, в которых жили 20 тысяч человек, он стал инициатором освоения Левобережья. Уделял особое внимание внешнему облику нашего города, преобразению окраин, развитию строительной сферы в целом. Благодаря Грицевичу было возведено новое здание цирка, Дворец пионеров, ТЮЗ, произведена реконструкция Никольского собора, создан парк «Зеленый остров»...*

*В прошлом году Николай Григорьевич отметил свое 93-летие. И тогда же в библиотеке им. А.С. Пушкина состоялась презентация его книги воспоминаний «Омск со мной навек». Уже подготовив к публикации фрагменты мемуаров, мы узнали, что Н.Г. Грицевичу присвоено высокое звание «Почетный гражданин города Омска».*

#### ДВОРЕЦ ПИОНЕРОВ

Теперь уже могу признаться в том, что мы неоднократно нарушали постановление ЦК КПСС и Совета Министров о запрете строительства зданий культуры, спорта и некоторых других без специального разрешения правительства.

А что делать? Сидеть сложа руки?

Мы-то, в регионе, лучше знали, что нам необходимо и что нам строить.

В Омске высокая рождаемость – нужны роддома. Так что, будем ждать разрешения правительства? Мы нашли выход.

Взяли проекты детских дошкольных учреждений и перенесли их в родильные дома. Функционально они близки: много комнат, столовая. Появились роддома в Ленинском районе и Амурском жилом массиве.

Архитекторы переработали типовой проект школы на 1360 мест, и мы начали строить Дворец пионеров, или, как сейчас называют, Дворец творчества.

В Омске об этом знали немногие.

Конечно, шли на риск, на большой риск. Вполне можно было лишиться партбилета и должности. Ко мне неоднократно приходил директор Промстройбанка, который финансировал эти стройки и который, наверное, в связи с этими



нарушениями ночей не спал.

– Николай Григорьевич! Нас исключат из партии! Нас выгонят с работы!

– Михаил Николаевич, не исключат нас из партии, если мы себе в карман ничего не положим. Партия и Родина нас простят.

Дворец пионеров торжественно открыли 30 декабря 1977 года.

Около 600 групп разных возрастов занимались здесь уже в 1980 году, а это почти десять тысяч юных омичей.

Посещение Дворца пионеров прочно вошло в программу визитов делегаций зарубежных стран. Из Германии приезжал В. Ульбрихт, из Монголии – Ю.Цеденбал, из Болгарии – Т.Живков. Все неизменно оказывались во Дворце пионеров, на торжественной

линейке. Дети имели возможность познакомиться с государственными деятелями. Это ведь тоже воспитательный момент.

Задумались мы о безопасности подходов к объекту.

Надо строить подземный переход, потому что на Красном Пути всегда было интенсивное движение. Перекресток одну из центральных улиц? При отсутствии дороги-дублера?

Нашли оригинальное решение.

Все подготовили для ночной работы: освещение, материалы, механизмы, людей. Красный Путь закрыли, но только одну половину. За одну ночь перекрыли подземный переход и с утра открыли движение.

Впереди была еще одна ночь напряженного труда, так как осталось пройти еще одну половину пути. Опять ударная ночная смена!

Так появился подземный переход у Дворца пионеров.

(От ред.: не могу сдерживать эмоций по поводу темпы строительства перехода у «Голубого огонька», сроки готовности которого переносились неоднократно).

**Т. ИВАЩЕНКО.**



**С 85-летием  
Хохрякова**

**Анатолия Михайловича,**  
ветерана труда Омского ССРЗ.

**Мозолевского**

**Леонида Густавовича,**  
ветерана труда Омского ССРЗ.

**С 80-летием**

**Скорнякову Людмилу  
Петровну,** ветерана труда  
Управления Иртышского  
пароходства.

**Пилипецкую**

**Альбину Сергеевну,**  
ветерана труда Управления  
Иртышского пароходства.

**С 75-летием**

**Лукьянова**

**Анатолия Васильевича,**  
ветерана труда Омского ССРЗ.

**Ниязову**

**Анну Максимовну,**  
ветерана труда Черлакского  
отстойного пункта.

**Кузьмина**

**Владимира Дмитриевича,**  
ветерана труда Омского ССРЗ.

**С 70-летием**

**Карасеву**

**Нину Сергеевну,**  
ветерана труда Омского ССРЗ.

**С 65-летием**

**Иванова**

**Михаила Ивановича,**  
моториста ДОК-451.

**Прибыткова**

**Александра Петровича,**  
главного конструктора  
по механической части  
конструкторского бюро.

**Руденко**

**Галину Ивановну,**  
ветерана труда Омского ССРЗ.

**Руденко**

**Татьяну Семеновну,**  
ветерана труда Иртышской  
РЭБ флота.

**С 55-летием**

**Ханецкого**

**Сергея Антоновича,**  
механика-второго помощника  
капитана теплохода РТ-705.

**Сырецкую**

**Ирину Владимировну,**  
инженера-программиста  
выплатного пункта  
централизованной  
бухгалтерии.

**Сизова**

**Виктора Григорьевича,**  
водителя транспортного  
участка.

**Сысоева**

**Виктора Петровича,**  
ветерана труда Омского ССРЗ.

**С 50-летием**

**Толстых**

**Виктора Михайловича,**  
старшего механика теплохода  
«Николай Животкевич».

**Каспирович**

**Любовь Пантелеймоновну,**  
бухгалтера выплатного  
пункта централизованной  
бухгалтерии.

*Поздравляем юбиляров  
октября! Пусть вашему  
счастью, удачи и везенью  
не будет меры, как урожаю,  
сбранному заботливым  
дачиком!*

## ХРОНОГРАФ



1.09.1581 – Ермак собрал отряд из 840 человек для завоевания Сибири.

2.09.1945 – Церемонией капитуляции Японии на борту американского линкора «Миссури» закончилась Вторая мировая война.

5.09.1827 – Учреждение в России Морского министерства.

5.09.1698 – Чтобы привить своим подданным моду, принятую в других европейских странах, Пётр I установил налог на бороды.

6.09.1936 – Учреждено почётное звание «Народный артист СССР». Первыми его были удостоены К. С. Станиславский, В. И. Немирович-Данченко, В. И. Качалов, И. М. Москвин. Последними в 1991 году – А. Б. Пугачева и О. И. Янковский.

6.09.1991 – Городу Ленинграду возвращено историческое название Санкт-Петербург, существовавшее до 1914 года.

7.09.1812 – День воинской славы России: День Бородино.

7.09.1776 – Первая атака подводной лодки: американская подводная лодка «Черепаша» пыталась установить часовую бомбу на британский флагман «Орёл» в гавани Нью-Йорка.

7.09.1928 – Учреждён орден Трудового Красного Знамени.

10.09.1693 – Петром I заложено первое судно – 24-пушечный корабль «Св. Павел».

12.09.1699 – Впервые русское судно под трёхцветным флагом прибыло за границу (в Константинополь).

16.09.1918 – Учреждён орден Красного Знамени.

18.09.1938 – На полуострове Ямал зафиксировано необъяснимое наступление темноты днём (Чёрный день).

19.09.1919 – В Карибском море обнаружено абсолютно неповреждённое испанское судно «Вальбарена» с полным набором спасательных шлюпок (все 488 пассажиров и членов экипажа пропали).

22.09.1784 – Русские основали первое постоянное поселение на Аляске.

23.09.1924 – В Ленинграде произошло сильное наводнение, вода в Неве поднялась до отметки 380 см выше ординара.

23.09.1980 – В Северодвинске спущена на воду самая большая в мире подлодка «Акула» («Тайфун»).

27.09.1863 – В Санкт-Петербурге открыт первый в России детский сад. С 2004 года 27 сентября отмечается День воспитателя и всех дошкольных работников.



*Две недели назад из Новокузнецка пришла печальная весть: 17 сентября на 87-м году жизни умер легендарный иртышский капитан, лауреат Государственной премии СССР*

### Листопадов Митрофан Петрович.

*Кажется, что вместе с ним ушла в историю целая эпоха Иртышского пароходства. А как осиротела редакция! Ведь настолько преданного и благо-*

*дарного читателя и рассказчика мы вряд ли теперь обретем. Он один регулярно присылал нам письма с подробным описанием своей жизни, а мы, в свою очередь, старательно поддерживали эту переписку, понимая, насколько важна она для ветерана. Ведь он неоднократно подчеркивал, что с переездом в другой регион любимая газета «Речник Иртыша» стала единственной связующей нитью его с Иртышским пароходством, с речниками, с делом, которому он посвятил всего себя.*

И это все о нем...

# НОВАТОР, ЛАУРЕАТ, ТРУДОГОЛИК

**С именем капитана М.П. Листопадова связан целый этап в истории Иртышского речного пароходства. На флоте Митрофан Петрович нес вахту 42 года, из них 34 года – на буксирных судах, 31 год – капитаном.**

Родом Митрофан Петрович из Воронежской области, деревни Сердюки Репьевского района. Когда ему шел шестой годок, родители переехали на Дальний Восток, в Хабаровский край. Учился в г. Куйбышев-Восточная. Здесь он окончил 7 классов, а в августе 1946 года поступил в Благовещенское речное училище на штурманское отделение. Практику проходил на Амуре.

В 1951 году после окончания речного училища с отличием третьего штурмана Листопадова направили в Омск, в Нижне-Иртышское речное пароходство. Одну навигацию молодой специалист работал на пароходе «Боцман». Затем III штурман Листопадов идет на повышение. Он уже – II штурман, а с навигации 1955 года – I штурман парохода «Н. Фильченко». Этот пароход, названный именем героя-речника, памятен Листопадову еще и тем, что здесь он нашел свою вторую половинку – Валентину Александровну, которая долгие годы работала радистом на судах Иртышского пароходства, а позднее – в Управлении связи и радионавигации.

Об этом событии он вспоминает так: «Было это в навигацию 1953 года. Стоим мы с третьим штурманом на носу парохода, подходит дивная дивчина и спрашивает капитана, говорит, мол, назначена к вам радистом. Мы указали на каюту капитана, а когда радистка ушла, я говорю штурману: «Все. Пришла моя будущая жена». «Ну, это мы еще посмотрим, чьей женой она станет», – парировал молодой штурман. В ответ я уверенно сказала: «Она будет моей женой!». Так и вышло. Митрофан и Валентина в ту же навигацию сыграли свадьбу, а в августе 2013 года отметили прекрасный юбилей – платиновую свадьбу – 60 лет со дня бракосочетания!

Семь навигаций на реках Иртышского бассейна Листопадов нес вахту в должности штурмана. А с 1958 года он уже прочно встал на капитанский мостик парохода «Кама». Затем Митрофан Петрович – капитан теплохода «Жуковский», «Нестеров»... В начале шестидесятых годов минувшего века на иртышском флоте начинается совмещение профессий. И в 1963 году он уже капитан – II помеханика ОТА-871, где также добивался неплохих результатов. Но самой яркой и памятной была работа на теплоходе-двухтысячнике ОТ-2018. Этот теплоход Листопадов принял в 1970 году. И 12 лет командовал экипажем! Эти навигации особо остались в памяти Митрофана Петровича, как и в истории Иртышского речного пароходства. В 1973 году экипажи трех буксирных судов ОТ-2018, ОТ-2021 и ОТ-2025 под руководством капитанов М. Листопадова, А. Долгих и Н. Афанасьева начали осваивать новую грузовую линию Сургут – Томск – Сургут протяженностью 1240 км, по которой иртышские речники доставляли томский гравий для строительства Сургута, Нижневартовска, Самотлора и Нефтеганска. Состав общей грузоподъемностью 12 тысяч тонн считался тогда классическим. И первым в Сибири, кто нарушил эту

схему, был экипаж теплохода ОТ-2018 под командованием Листопадова. На линии Сургут – Томск – Сургут в границах двух пароходств листопадовцы провели большегрузный состав из шести барж общей грузоподъемностью 18 тысяч тонн. Отмечу, что начинать пионерам вождения большегрузных составов приходилось практически на пустом месте. Типовых схем составов не было, капитаны создавали их сами. Лишь поэтому первые составы напоминали неуклюжий караван: в одном счале были три баржи, а в пыже, то есть в продольной связи – две. Широкий состав с трудом управлялся, не был маневренным, проигрывал в скорости. Только служба безопасности утвердила его и нарисовала схему, М.П. Листопадову пришла новая идея. Он решил растянуть состав, увязав в пыж три баржи, а в поперечный счал поставить всего две. В Колпашеве, в границах соседнего пароходства такой караван в навигацию 1974 года остановили судоходчики:

– У нас нет подобных схем, – заявили они, – ведите баржи на буксире. Пришлось подчиниться и перестраиваться, до самого Томска шлепали на буксире. Но после этого случая учредили экспериментальный рейс, который решил почти все проблемы.

Справедливости ради надо сказать, что инициативного капитана не очень пугали угрозы судоходной инспекции из Западно-Сибирского пароходства. Он был уверен в правоте своего дела и не отступал от новаторства при вождении большегрузных составов. В основе его новшества был точный инженерный расчет, а также опыт и высокое судоводительское мастерство как капитана, так и всего экипажа. Конечно, как и в любом новом деле, допускалась определенная степень риска. Но такой риск был оправдан. Экспериментальный рейс прошел успешно. Нагрузка на каждую лошадиную силу теплохода увеличилась в полтора раза. А главное – такие рейсы не ограничивались только экспериментом. С большегрузными составами весом 18 тысяч тонн стали работать и другие экипажи. И не только в Иртышском пароходстве, но и в соседнем – Западно-Сибирском.

Листопадов всегда говорил, что вождение большегрузных составов должно осуществляться не ради рекордов, а стать повседневной работой других экипажей пароходства. И для достижения этих целей он делал много. По его предложению НИИВТ подготовил расчеты на изготовление носовых рулей для барж Р-56. Экипаж ОТ-2018 постоянно был в поиске. Когда на реках бассейна появились баржи с улучшенной конструкцией замков автосцепов, листопадовцы замахнулись на еще один эксперимент.

30 мая 1977 года они провели на участке Томск – Сургут состав из 8 груженых барж проекта Р-56 общей грузоподъемностью 24 тысячи тонн. Листопадову везло на помощников. Рядом с капитаном не одну навигацию несли вахту штурманы В.М. Осадчий, Н.П. Петров, механик Н.М. Будников и другие. И он надеялся на них, как на себя.

В 1978 году за большой личный вклад в повышение эффективности использования водного транспорта капитану теплохода ОТ-2018 Листопадову было присвоено звание лауреата Государственной премии СССР. Он считал, что в этой высокой государственной награде заслуга всего экипажа. Для Митрофана Петровича «двухтысячник» ОТ-2018



не только теплоход, а нечто большее – живое, близкое, словами и не выразишь. Надо было прожить эти 12 навигаций на теплоходе и на себе почувствовать большие дела экипажа. При всей своей требовательности к подчиненным и прежде всего к себе капитан Листопадов – человек удивительной душевной щедрости. Для него все было важно. У кого беда какая – расспросит, поможет. А если радость какая – порадует вместе, интересная задумка – поддержит Митрофан Петрович никогда не терпел самоуспокоенности ни в чем. Он ставил задачу и обязательно добивался безусловного ее решения. Внедрение нового, передового в судовождении, воспитание и учеба экипажа – все это уставные обязанности капитана. Тут все ясно. Но ведь было и другое: проведение игр клуба веселых и находчивых, спортивных соревнований, создание женского хора, как было на теплоходе ОТА-871, – это говорит о широте души и высокой культуре прежде всего капитана. Под его началом добивались производственных успехов, кипела интересная общественная работа в экипаже. Многие ветераны помнят М.П. Листопадова как скромного, не совсем разговорчивого, но очень порядочного человека, с виду – стройного, сухощавого, с волевым подбородком командира. Но на капитанском мостике его воле подчинялся не только экипаж, но и огромный трехсотметровый состав в 18, а то и в

24 тысячи тонн. А в душе он оставался романтиком в то интересное и созидательное время. Но и у него были душевные всплески. Листопадову до сих пор памятен такой эпизод. Находясь в затоне, механик на теплоходе что-то недосмотрел, в результате переплюсовали электробатареи – электриков на судах тогда не было. За электрику отвечали механики.

– Вызывают меня к директору завода А.Д. Герцману, – вспоминал позднее Листопадов. – Абрам Давыдович в жесткой форме сделал мне разнос, дошло до того, что он стал стучать кулаком по столу. Я, – говорит Митрофан Петрович, – тоже взорвался, вскопчил и грохнул по столу кулаком, начал впопыхах обвинять руководство завода. Герцман резко изменился в лице, сбавил свой напор.

– Тише, тише, – сказал он садясь. А затем неожиданно спросил: «Ты когда был в отпуске?»

– Без отпуска работаю четвертый год, – отвечаю я.

– На курорт поедешь?

– Хоть сейчас! – отвечаю на вопрос директора.

Абрам Давыдович звонит в бухгалтерию:

– Рассчитать капитана Листопадова немедленно.

Даже за билетом на самолет кого-то отправил.

На следующий день я обедал уже на юге России, в хорошем санатории. Эта сценка из жизни говорит о многом. Но прежде всего о том, как тогдашние руководители заботились о людях, своих подчиненных.

Годы работы в Иртышском пароходстве сам М.П. Листопадов считает лучшими годами в его жизни. Здесь он стал судоводителем – профессионалом, авторитетным капитаном, наконец, создал семью. Несколько лет кряду Митрофан Петрович был председателем Совета командиров флота на Омском судоремонтно-судостроительном заводе. Он всегда считал, что среди командиров флота должен быть суд чести, который, как и основной закон, обязателен для всех членов экипажа, а в широком смысле и для всех граждан государства. У нас не должно быть неприкасаемых, какой бы пост руководитель ни занимал.

Капитан Листопадов, будучи у всех командиров флота на виду, выполнял немало общественных поручений. Кроме председателя Совета командиров, он был членом Иртышского баскомфлота, партийного комитета пароходства и бассейнового Управления пути, часто встречался с курсантами Омского речного училища. Труд новатора вождения большегрузных составов, который позволил резко повысить производительность труда, снизить себестоимость перевозок, был высоко оценен государством. В 1974 году, за высокие производственные успехи, он был награжден орденом Трудового Красного Знамени, а в 1977 – орденом Ленина. Через год капитан Листопадов стал лауреатом Государственной премии СССР, в конце 70-х годов его награждают медалью «За освоение недр и развитие нефтегазового комплекса Западной Сибири». А еще раньше он

*В конце июля Митрофана Петровича постигло страшное горе – умерла его любимая супруга. И в тот же день он позвонил в редакцию и сообщил о трагедии. Мы как могли поддержали его и, зная из писем, как он дорожит женой, просили не отчаиваться, держаться.*

*И Митрофан Петрович держался. Как положено по христианскому обычаю отвел 9 дней, сороковины... И тихо ушел вслед за любимой... Они прожили вместе ровно 61 год.*

был удостоен ордена «Знак Почета» и медали «За доблестный труд». В разные годы Листопадову присваивались звания «Лучший капитан-помощник механика МРФ», «Специалист высшего класса».

Первым на реках Западной Сибири Листопадов предложил увеличить вес большегрузных составов сначала в полноводный период навигации, а затем проводку таких составов решил сделать нормой, с каждым годом увеличивая их общий вес. На счету экипажа ОТ-2018 составы в 18, 24 и 27 тысяч тонн на линии Сургут – Томск – Сургут, а также на других участках Иртыша и Оби.

Высокие нагрузки, которые испытывал экипаж и прежде всего капитан Листопадов, не остались без последствий. В конце 80-х годов врачи настойчиво требовали от Митрофана Петровича поберечь свое здоровье. Конечно, капитан не хотел уходить с любимого теплохода, но врачи твердо стояли на своем. Листопадову все-таки пришлось передать свой теплоход более молодому капитану, но с реки он не ушел. Работал капитаном на рефрижераторе № 602. И только в 1990 году 62-летний капитан ушел на заслуженный отдых, хотя и в этот период энергичному ветерану дома не сиделось. Работал на берегу дежурным диспетчером в ПДО. С присутствием ему азартом и любовью занимался на даче, помогал поднимать на ноги внуков. Пока были силы, Митрофан Петрович жил в Омске, но годы не остановили. Пришлось перебраться в другой город поближе к сыну Владимиру. Сегодня Митрофан Петрович и Валентина Александровна живут в Кемеровской области в шахтерском городе Новокузнецке. Однако душой капитан Листопадов всегда с флотом, с Иртышским пароходством. Он, как и в Омске, по-прежнему получает флотскую газету «Речник Иртыша», поэтому постоянно в курсе всех происходящих событий и в пароходстве, и в Обь-Иртышском бассейне.

К сожалению, годы-скоророходы (а Митрофану Петровичу идет девятый десяток) здоровья не прибавляют. Зато внуки и правнуки, которые живут и в Кузбассе, и в Омске, и даже в Норвегии, радуют ветеранов труда. Пусть как поется в известной песне: «и шагнут внуки-правнуки дальше нас». Надеюсь, так и будет! А пока можно с уверенностью сказать, что в историю развития судоходства на Иртыше золотыми буквами будет вписано имя иртышского капитана, лауреата Государственной премии Митрофана Петровича Листопадова.

**Г. ВСТАВСКИЙ.**

**Из книги «Капитаны Иртыша».**

**Р.С. Руководство ОАО «Иртышское пароходство», Совет ветеранов и все, кто знал и когда-то работал с капитаном Листопадовым, выражают искреннее сочувствие и соболезнование детям и внукам покойного. Светлая память о Митрофане Петровиче сохранится не только в сердцах тех, кто знал его лично. Память о нем навсегда вписана в annales истории Иртышского пароходства!**



# УХОДЯТ НАШИ ВЕТЕРАНЫ...

5 сентября 2014 года на 89-м году ушел из жизни участник Великой Отечественной войны, ветеран Иртышского пароходства

## Емельянов Михаил Иванович.

Осенью 1943 года Михаилу Емельянову было 17, когда его мобилизовали на фронт по досрочному призыву.

Несовершеннолетних мальчишек отправили в Челябинскую область в школу снайперов. Оттуда, уже в 1944-м он попал на 1-й Украинский фронт в 3-ю танковую армию.

Первый бой молодой командир отделения принял на Сандомирском плацдарме. И уже после нескольких сражений получил осколочное ранение в ногу и свою первую награду – медаль «За отвагу».

После госпиталя, в котором молодого бойца выучили на санинструктора, Емельянов попал в минометный полк. Там он, получивший лишь азы медицинской профессии, после гибели фельдшера и тяжелого ранения врача взял на себя ответственность и оказывал посильную медпомощь раненым бойцам.

Фронтные дороги М.И. Емельянова тянулись около полутора лет. После первой боевой награды он был представлен к медали «За взятие Берлина», «За Победу над Германией», «За освобождение Чехословакии». Позже к ним прибавилось еще несколько юбилейных наград.

Победный день старший сержант Емельянов встретил в Чехословакии.

После войны Михаил Иванович выбрал мирную профессию строителя. 13 лет он проработал столяром в СМУ Иртышского пароходства.

Совет ветеранов и руководители акционерного общества выражают искреннее сочувствие близким покойного.

19 сентября на 77-м году жизни скончался ветеран Иртышского пароходства

## Талако Николай Георгиевич.

Его отец погиб на фронте в победном сорок пятом. И в первый класс на выжженной фашистами гродненской земле Николай пошел уже сиротой. После школы он поступил в Рижское речное училище, откуда в апреле 1957 года был переведен в ОРУ.

Н.Г. Талако начал свою трудовую деятельность в ИРПЕ в 1959 году в должности II-го штурмана парохода «Боцман» Черлакской РЭБ. В 1962 году он принимает танкер НТ-62, который вскоре передают из Черлака в Иртышскую РЭБ. С 1966 года он – капитан танкера «КамГЭС».

Молодой капитан отличался инициативностью, активной, безупречной работой, дисциплинированностью. Его экипаж всегда проявлял организованность при развороте навигации, успешно выполнял планы перевозок и навигационные задания. Не случайно уже в 1970 году Н.Г. Талако присваивают звание «Лучший капитан-помощник механика МРФ» и награждают медалью «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И. Ленина». А ровно через год на его груди засиял орден «Знак Почета».

В 1972 году Н.Г. Талако, как наиболее опытный капитан, назначается капитаном-наставником службы безопасности судовождения. В этой должности он проработал ровно 30 лет. С 2002 года работал заместителем начальника службы вплоть до ухода на пенсию в 2005 году.

Большую часть времени из трех десятков навигаций он проводил на флоте в Заполярье, непосредственно работая с судовыми экипажами и оказывая помощь в непростых ситуациях командирам танкеров.

За долгие годы работы в пароходстве Н.Г. Талако воспитал не одно поколение судоводителей. К первым двум правительственным наградам постепенно добавились медаль «300 лет Российскому флоту», знаки «Отличник речного флота» и «Почетный работник речного флота».

Выражаем самые искренние соболезнования родным и близким покойного. Светлая память о Николае Георгиевиче Талако навсегда останется в наших сердцах.

Руководство ОАО «Иртышское пароходство», коллектив ИРПА, Совет ветеранов.



22 сентября на 85-м году жизни скончался ветеран Иртышского пароходства

## Юркевич Виктор Владимирович.

Окончив ремесленное училище № 7 в 1949 году, рулевой Юркевич пришел на грузопассажирский пароход «Баррикадист». С 1950 года этот пароход нес вахту на северной линии Лабитанги–Салехард, обслуживая знаменитую 501-ю сталинскую стройку. На теплоходе «Буревестник», который буксировал нефтеналивные баржи, В.В. Юркевич впервые встал на капитанский мостик. Три навигации был капитаном на плавмагистине СТ-1.

В шестидесятые годы после окончания учебы в Омском РУ Виктор Владимирович принял в Тюмени у Вронского РФ-2-302. По всему бассейну его команда доставляла продовольствие и прежде всего – в нефтегазовые районы Тюменской области. Тогда как раз разворачивалась нефтегазовая целина.

Затем В.В. Юркевич нес вахту на «Ракетах». В 1973 году по приказу начальника пароходства был переведен директором столовой № 5 УРСА ИРПА, но вскоре вновь вернулся в плавсостав. Командовал экипажами теплоходов «Кировск», «Люберцы»...

За 25 лет капитанской вахты Виктор Владимирович рекомендовал себя знающим специалистом, ответственным руководителем. Его усердие и трудолюбие заметили в Управлении пароходства. В 1985 году Юркевича пригласили на должность начальника административно-хозяйственного отдела Иртышского пароходства. С тех пор 18 лет он руководил «беспокойным хозяйством» и в 2003 году ушел на заслуженный отдых.

Добросовестный труд В.В. Юркевича был отмечен отраслевыми наградами – значками «Отличник речного флота», «Почетный работник речного флота», медалью «300 лет Российскому флоту».

Руководство Иртышского пароходства и Совет ветеранов выражают искренние соболезнования родным и близким покойного.

## Отдохни!

# ФЛОТСКИЙ КРОССВОРД

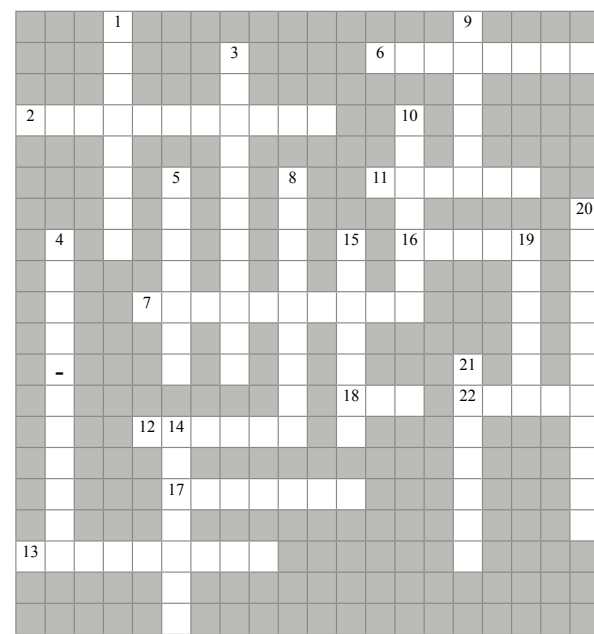
Предлагаем читателям немного развлечься и разгадать кроссворд. Готовый кроссворд брать мы не стали и сами подготовили такую головоломку, которая, как нам кажется, будет интересна именно речникам. Вопросы в этом кроссворде основаны не только на общих знаниях речного дела, но и непосредственно связаны с историей Иртышского пароходства. Первый, кто разгадает кроссворд и позвонит или придет в редакцию газеты «Речник Иртыша», будет объявлен победителем.

### ПО ВЕРТИКАЛИ:

1. Фамилия первого начальника Иртышского пароходства.
3. Окно на корабле.
4. Название базы тихоокеанского флота военно-морских сил США, на которую напала Япония в 1941 году.
5. Какое имя имел первый ледокол, достигший Северного полюса в 1977 году?
8. Самый северный пункт маршрута пассажирского теплохода «Механик Калашников».
9. Как еще можно назвать шлюпку?
10. Фамилия одного из участников Карской экспедиции, воспоминания которого напечатаны в книге «Иртышское пароходство за 150 лет».
14. Строящийся морской порт, расположенный на восточном берегу полуострова Ямал.
15. Родственники этого прославленного капитана приезжали летом 2013 года в музей Иртышского пароходства из другого города.
19. Памятник какому животному стоит на въезде в город Салехард?
20. Капитан, совершивший кругосветное путешествие, о котором говорит в своей повести К. Чуковский.
21. Какой британский пассажирский лайнер затонул после столкновения с айсбергом?

### ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

2. Первая женщина-капитан на Иртыше, командующая экипажем на пароходе «Совет».
6. Как называлось изобретение механика-рационализатора С.К. По-



ленова, впоследствии признанное неудачным: шагающий, скачущий или гребущий пароход?

7. Один из инициаторов вождения большегрузных составов на Иртыше в начале 70-х, который летом 2013 года с супругой отметил бриллиантовую свадьбу.
11. Самая глубокая и многоводная река в России.
12. Какое название дали первому пароходу, построенному в Сибири одним из основателей пароходства Н. Тюфиним в 1938 году?
13. Город-порт, крепость, появившаяся в финском заливе из ниоткуда во время царствования Петра I.
16. Малая река на территории ХМАО, являющаяся судоходной лишь в первый период навигации.
17. Основатель народного музея речников.
18. Самая длинная река в Сибири.
22. Название парохода, которому в 1979 году в затоне Омского ССРЗ был воздвигнут памятник.

**Яуя Никита, 6 лет**

**Необходимо на лечение 117 380 руб.**

**КАК ПОМОЧЬ?**

1. Перечислить на расчётный счёт:  
Получатель: Детский Благотворительный Фонд «Дети планеты Земля» Наименование платежа: Пожертвование на лечение ребенка (Яуя Никита) ИНН 5506074623, КПП 550601001, Р/с 40703810902600191909 Филиал «Омский» ОАО «ОТП БАНК» г.Омск, БИК 045209777, К/с 30101810000000000777.
2. Сделать перевод с карты любого банка на карту Сбербанка (Фонд): 5469 4500 1006 1315 либо через систему «ВсеПлатежи.ru»
3. Передать наличными в офисе Фонда по адресу г. Омск, ул.Учебная 76, офис 303

**www.childrenofplanet.com**

**ПОМОГИТЕ МНЕ!** тел.: **634-635 634-636**

## Культура

### ОМИЧАМ РУКОПЛЕСКАЛ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

В конце августа на двух площадках – театре им. В. Комиссаржевской и театре-фестивале «Балтийский дом» – на суд петербуржцев и гостей культурной столицы были представлены две премьеры Омского государственного драматического «Пятого театра»: «Игра на выживание» Дарио Фо в постановке режиссера Г. Полищук и «Лермонтов. Предчувствие» лауреата петербургской театральной премии «Прорыв» Д. Хусниярова.

Однако самый горячий прием и восторженные отзывы пришлось на долю спектакля «Географ глобус пропил» по повести А. Иванова. Организаторы гастролей не прогадали, отдав этой постановке два вечера. Зрители по достоинству оценили мастерство актеров и режиссера-постановщика.

Новый 24-й театральный сезон откроется в Омске 7 октября премьерным спектаклем «Лермонтов. Предчувствие».

### ОБЪЯВЛЕН КОНКУРС ВАКАНСИЙ

ФБОУ ВПО «Новосибирская государственная академия водного транспорта» для работы в Омском институте водного транспорта объявляет конкурс на замещение вакантных должностей

#### по кафедрам НГАВТ:

- управление работой флота (УРФ) – 1 ставка доцента;
- инженерной экологии (ИЭ) – 1 ставка доцента;

– термодинамики и судовых энергетических установок (ТиСЭУ) – 1 ставка доцента.

#### по кафедрам ОИВТ:

- экономика и управление на транспорте (ЭК) – 1 ставка старшего преподавателя;
- гуманитарных дисциплин (ГД) – 1 ставка старшего преподавателя.

«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: 26.09.2014 г. в 12.00. Подписано в печать в 12.00. Заказ 2679. Тираж 615.

