



ОАО  
«Иртышское  
пароходство»

# РЕЧНИК

# ИРТЫШКА



№ 19 (7901) \* Четверг, 23 октября 2014 г. \*

12+

Газета выходит с 1 сентября 1931 г.

Встречи на рейде

## А ТЕПЛОХОДЫ КАК ЛЮДИ...

*В том смысле, что вся их «жизнь» должна быть в движении. Такого мнения придерживается каждый работник плавсостава, в том числе и экипаж теплохода «Беломорский-28», на борту которого мы побывали в середине октября, когда команда занималась разоружением теплохода.*



Капитан О.К. Лиморенко и старший механик А.И. Санников.

– Навигация нынче поживее выдалась. Много ходового времени было, – начал рассказ капитан теплохода «Беломорский-28» Олег Климентьевич Лиморенко. – В прошлом году мы вообще два месяца простояли без дела в ожидании груза в Салехарде, что совсем не дело.

Надо сказать, подобные ситуации не по душе каждому командиру. И поскольку нынче было меньше потрачено времени на простой и ожидание разгрузок, то в этом плане прошедшую навигацию для экипажа «двадцать восьмой» можно считать более удачной.

В первый рейс «Беломорский-28» вышел в конце июля. Сначала были доставлены строительные материалы из Омска в строящийся морской порт Сабетта. Затем, дойдя с порожними баржами до острова Лебединый и погрузив около 2 тыс. тонн дорожной авиационной плиты, экипаж отправился в Тазовскую губу до следующего пункта назначения. После разгрузки в п. Тазовский был взят курс на Лабитнанги, откуда с продуктами питания и промышленными товарами для северян команда «Беломорского» отправилась в заполярный поселок Гыду, самый отдаленный пункт Обь-Иртышского бассейна.



Четвертый механик С.Ю. Яковлев, второй механик М.В. Тераз, третий механик А.Ю. Яковлев.

Как и в прежние годы, весь период эксплуатации экипаж работал в северных широтах, но даже учитывая тот факт, что простоев в этом году было меньше, о минувшей навигации капитан отзывался как об одной из самых худших за последние годы. Дело даже не в том, что экипажу пришлось тяжелее и физически, и морально, главное огорчение в том, что по продолжительности эта навигация выдалась очень скоротечной – всего два с половиной месяца.

– А когда-то мы в мае выходили и до ноября работали, – не без грусти вспомнил капитан о былых временах.



Старший помощник капитана Р.В. Сидоров и второй помощник капитана А.П. Тарде.

Трудностей же даже за это недолгое время у команды было предостаточно. Всем известно, что легких навигаций в Заполярье не бывает: рейсы в Обской губе чаще всего сопровождаются штормами и сильным порывистым ветром. В этом году к непогоде добавились переживания за экипаж. Когда в порту Сабетта на

разгрузку выстроилась очередь и в первых рядах были суда других компаний, которым отдавалось большее предпочтение, штурману, для того чтобы контролировать ситуацию и очередность, пришлось на несколько дней буквально поселиться на барже.

В целом работой экипажа капитан доволен и характеризует всех членов команды только положительно.

– Они того заслужили, очень хорошо себя проявили, молодцы! – похвалил свою команду О.К. Лиморенко. – С задачей справились все: и старожилы, и те, кто первый год с нами работал.

К слову, новичков в этой команде гораздо больше: из 11 человек экипажа только четверо трудятся на «Беломорском-28» вместе уже более 10 лет, остальные пришли в этом году. Основной костяк составляют сам капитан, старший механик Анатолий Иванович Санников, электромеханик-радиооператор Евгений Александрович Савельев и повар Валентина Петровна Яуя. Дольше всех из них работает А.И. Санников: из 36 лет флотского стажа 14 последних навигаций он ходил в рейсы на «Беломорском-28». 11 лет на капитанском мостике этого сухогруза стоит О. К. Лиморенко. На флоте он трудится с 1983 года: начинал на «чешках» и «Беломорском-23», затем долгое время руководил экипажем теплохода «Беломорский-27». И примерно столько же, что и капитан, в команде трудятся электромеханик и повар.

Нынче с пассажирского теплохода «Чернышевский» в команду влились старший помощник капитана Руслан Викторович Сидоров и второй механик Михаил Викторович Тераз. По мнению первого штурмана, на сухогрузе работать намного спокойнее и легче психологически: здесь, считает он, меньше суеты. Но что касается доли ответственности, то она везде одинаковая и не зависит от типа теплохода.

Обязанности второго штурмана в этом году на «Беломорском-28» выполнял Александр Павлович Тарде. Прежде он работал на бочковых танкерах и «Ленанефтях» и тоже отметил кое-какие различия. Второй помощник капитана отвечает за погрузку-выгрузку, и если на нефтеналивном флоте ему необходимо было следить за насосами и датчиками, то здесь требовалось постоянное внимание к судовому крану, выполнявшему погрузочные работы.

Слаженно трудятся в экипаже братья Яковлевы (Алексей Юрьевич – третьим механиком, а Сергей Юрьевич – четвертым), третий помощник капитана Александр Владимирович Санников (однофамилец старшего механика) и старший матрос Кустов Владислав.

Навигация успешно завершилась, и уже в середине октября теплоход вернулся в затон и встал на разоружение. В течение пяти дней командой были подготовлены к зимовке грузовые трюмы, корпус, главные и вспомогательные двигатели, ценное имущество передано на склад. И теперь в межнавигационный период «Беломорский-28» ожидает средний ремонт. По крайней мере, экипаж на него рассчитывает и строит планы: необходимо провести корпусные работы, а также ремонт ДРК и котлов. Всего на выполнение данного объема работ необходимо как минимум пять человек. Кто будет этим заниматься, на данный момент вопрос остается открытым. Скорее всего, это ляжет на плечи механиков, но пока не подписаны все необходимые документы, об этом говорить рано.

А. НОВОШИНСКАЯ.  
Фото автора.



Дежурство в затоне

## ПОРЯДОК И БЕЗОПАСНОСТЬ ГАРАНТИРУЮТ

Нынешняя навигация для работников плавсостава Иртышского пароходства закончилась необычно рано. Все транзитные суда уже прибыли к месту приписки, обеспечив доставку всех заявленных к перевозке грузов. Танкеры, прибывшие последними, ещё промываются в цехе зачистки, но абсолютное большинство уже разоружились и заняли штатные места зимней стоянки в затоне Омского ССРЗ. Помогают им в этом дежурные суда. Экипажи толкачей ОТА-975, ОТА-964 и незаменимого юркого РБТ-301 осуществляют осеннюю расстановку флота, обеспечивая его безопасность, в том числе и пожарную, а суда специального назначения ОС-2 и НСКПО-2 заняты сбором и переработкой судовых нефтесодержащих и хозяйственных вод, обеспечивая экологическую безопасность акватории Омского рейда и затона ССРЗ.

Новость

## ИЗМЕНЕНА СИСТЕМА ОПЛАТЫ ТРУДА

Приказом генерального директора ОАО «Иртышское пароходство» С.В. Никулина с 15 октября 2014 года утверждено положение по оплате труда работников плавсостава в межнавигационный период.

В соответствии с ним установлены повышенные оклады работникам плавсостава, задействованным во время судоремонтных работ. Тем, кто выполняет особо важные работы по модернизации судна, устанавливается надбавка в размере до 30 процентов должностного оклада за отработанное время.

Определены объемы судоремонта на межнавигационный период 2014–2015 годов, согласно которым утверждено штатное расписание по группе ремонта флота. Общее количество работников плавсостава, занятых на судоремонте, по сравнению с прошлым межнавигационным периодом увеличено.

Установленная система оплаты труда согласована с Иртышским баскомфлотом. Она должна стать убедительной мотивацией для привлечения работников плавсостава к судоремонтным работам.

Подготовка к зиме

## БЛАГОУСТРАИВАЕМ И ЦЕХА, И ДОРОГИ

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

Благодаря поддержке руководства пароходства мы, наконец-то, привели в порядок площадку перед центральной проходной. Те, кто когда-либо приезжал на завод на личном транспорте, знают, что припарковаться на прилегающей к административному зданию территории было сложно. Проблема эта была давнишней и, как многим казалось, нерешаемой. Однако в сентябре, ещё до осенних дождей, была заасфальтирована автостоянка с разметкой площадью в 1000 м<sup>2</sup>. Тогда же провели «ямочный» ремонт 500 м<sup>2</sup> асфальтового покрытия дорог на территории завода.

Готовясь к ненастью, мы заменили более 200 м<sup>2</sup> кровли на котельной цеха зачистки и административном здании. Кроме того, сделали косметический ремонт в одном из помещений БПУ, а в ДОЦе вместо большого старого деревянного окна установили новое.

В настоящее время подготовка к зиме продолжается: основные работы сейчас проводятся на трубном участке. Ремонт там начался ещё в конце августа, но из-за больших объёмов пока не завершён. Красятся потолок, стены, заливается бетоном пол. А до этого провели соответствующую обработку и подготовку стен. Полностью обновлённый трубный участок должен быть готов к середине ноября.

Надеемся, его работники будут довольны результатом.

С. Буллер,  
инженер по технадзору и ремонту зданий.



Поздравляем юбиляра!

# ЛЮБИЛ РАБОТУ ВСЕЙ ДУШОЙ

**Мы часто пишем о флотских династиях, но есть семьи, которые долгое время трудились на судоремонтном заводе, а о них мы еще не рассказывали. К примеру, Леонид Густавович Мозолевский, который 30 октября отметит свой 85-летний юбилей, его жена, братья и племянники – все в свое время трудились на Омском ССРЗ, их общий стаж работы в Иртышском пароходстве составляет ни много ни мало более 100 лет. А теперь еще и внук работает на заводе, тем самым продолжая дело своей семьи.**

Когда Леонид Густавович только начинал работу слесарем на заводе, осваивать специфику предприятия ему помогал старший брат Геннадий, который на тот момент уже пять лет трудился на Омском ССРЗ. Позже к ним присоединился еще и младший брат Александр. Жена Леонида Густавовича Пелагея Григорьевна ровно 30 лет проработала в учебном комбинате. Спустя время оба племянника также решили связать свою жизнь с пароходством: сын старшего брата Александр долгое время работал на флоте, а сын младшего брата Юрий трудился токарем на заводе. Дочка Леонида Густавовича и Пелагеи Григорьевны, как и мама, окончила Омский педагогический институт. А вот внук Костя пошел по стопам деда и, отслужив в армии, трудоустроился токарем в дизельный цех Омского ССРЗ.

Леонид Густавович родился и вырос в Омской области. Его малой родиной, деревни Сергеевки, сейчас уже нет на карте. После семилетки Лёня работал в колхозе им. Куйбышева Омского района. Затем, окончив курсы, устроился трактористом и добросовестно трудился в МТС села Красноярки.

В 1954 году судьба свела Леонида с Пелагеей, и, спустя несколько лет, прямо на Новый год они сыграли свадьбу. В 1959 году молодая семья с двухлетней дочкой на руках решила переехать в Омск.

Леонид сразу устроился слесарем в дизельный цех судоремонтного завода. Здесь его первым наставником был не только старший брат, но и Константин Сергеевич Шиннов. О нем ветеран говорит с глубоким уважением. Это был опытный мастер, который с радостью делился с учениками накопленными знаниями. Л.Г.Мозолевскому обучение давалось легко, поскольку за плечами имелся немалый опыт работы трактористом.

– Я ведь механизмы уже знал, работал с ними. Здесь были те же

самые двигатели, только размерами, конечно, гораздо больше.

Выполняя планы, подходить ответственно и со всей серьезностью к любым поручениям, Леонид рос профессионально.

Через 6 лет он был назначен мастером слесарного участка механического цеха. А затем начальник производственного отдела Михаил Александрович Перловский пригласил его к себе, и Л.Г. Мозолевский ответил согласием. Позже, став прорабом по ремонту (так эту должность называли в народе, в трудовой же была запись – строитель), контролировал весь процесс ремонта двигателей и организовывал работу так, чтобы все механизмы всегда были отремонтированы в срок и вовремя устанавливались на суда. В производственном отделе Л.Г. Мозолевский сначала занимался простым ремонтом, а затем был приобщен к судостроению: под его руководством было построено более двухсот плавкранов.

Леонид Густавович тепло вспоминает не только своих учителей, но и учеников:

– Гена у меня учился, славный парень, жаль фамилию запомнил, не могу никак вспомнить, – с сожалением сказал ветеран и потер лоб рукой, – хороший такой – непосредливый, трудолюбивый... Тогда ведь судостроение у нас только начинало набирать обороты и случалось так, что заняться было нечем. Он постоянно повторял: «Идите просите мне работу, идите просите мне работу», – с улыбкой вспоминает своего ученика Леонид Густавович. – Вот такой настырный был малый.

К слову, в то время многие были такими же активными и тру-

долобивыми, как этот ученик. Все стремились усердно работать и переживали, когда время проходило впустую. Леонид Густавович и сам всегда был таким.

– Когда я только начинал, слесарям давался отпуск 24 рабочих дня. Так мы неделю-другую отдохнем и уже волком выть готовы были, вы-



ходили раньше и просили дать нам задания. Когда в ПДО работал, там мы тоже без дела никогда не сидели. На выходные всегда на даче или в гараже пропадал. Всегда что-то делал...

Листая альбом с фотографиями, который ветерану подарили коллеги перед выходом на пенсию, он рассказывал о самых разных моментах жизни.

– Вот это мы все на субботах вышли, – показал ветеран на одну из фотокарточек. Затем накрыл ее рукой и, подняв глаза вверх, произнес: – Помню, мы также коллективно ездили за клюквой в Муромцево. В пятницу уезжали, в воскресенье – назад, а в понедельник на работу все выходили. Да, было время...

В начале шестидесятых Л.Г. Мозолевский окончил Омское РУ по специальности техник-механик судовых силовых установок. Но на флоте помощником механика на «Беломорском-23» проработал всего одну навигацию. Ходили на Север, чуть дальше поселка Тазовский. Но, как признался сам ветеран, работа на берегу ему всегда была ближе, потому та навигация для него стала первой и единственной. Не зря говорят: «Каждому свое». Так и Леонид Густавович выбрал для себя тот путь, который ему был больше по душе: он уверенно решил посвятить свою жизнь работе на Омском судоремонтно-судостроительном заводе.

С 1966 года и до выхода на пенсию здесь он трудился строителем ПДО, последние 18 лет занимал должность старшего строителя. Позже работал оператором парокотельного цеха, старшим дежурным в АХО ССРЗ и в охране флота. В сложное постперестроечное время, будучи на пенсии, Леониду Густавовичу пришлось уйти из пароходства. Но поскольку усердно работать он привык еще с самого детства, то и с уходом на пенсию для него бездействовать было немислимо.

– Силы были, устроился машинистом компрессора в «Нефтепроводстрой». До этого ведь всегда работал с механизмами, поэтому освоиться на новом месте было легко.

Общий трудовой стаж Леонида Густавовича 58 лет, из них 37 лет – в Иртышском пароходстве.

30 октября Леонид Густавович отметит свой 85-летний юбилей, чуть раньше, в начале этого же месяца, его супругу семья поздравила с 83-летним днем рождения. Несмотря на столь почтенный возраст, Леонид Густавович по-прежнему не намерен бездельничать. Он увлекается чтением книг и потому частый гость в библиотеке, которая расположена рядом с домом. Из всего разнообразия литературы он выбирает

современные произведения, которые правдиво рассказывают о жизни.

Кроме того, ему нравится работать в гараже, помогать внуку с ремонтом автомобиля:

– Обычно он всегда говорит: «Я хочу сам!», но иногда просит помочь, – с улыбкой сказал ветеран. – Мне это приятно, и я, конечно, с удовольствием ему помогаю.

Помимо прочих увлечений, Леонид Густавович всю жизнь был ярким хоккейным болельщиком:

– Впервые на хоккей мы были в 1959 году, когда омская команда только входила в высшую лигу. Матчи в то время проходили на стадионе «Динамо». Все три периода мы смотрели стоя прямо под открытым небом несмотря на мороз. Обратно возвращались всегда пешком, поскольку автобусы уже не ходили. На обратном пути встретили Ивана Ивановича Яновского, который тоже уже в то время активно болел за омских хоккеистов.

Следить за игрой омской команды Леонид Густавович начал еще тогда, когда она имела другое название: сначала она называлась «Спартак», затем «Аэрофлот», «Каучук», «Химик» и «Шинник», и только потом появилось последнее название, которое давно у всех на слуху, – «Авангард».

В завершение нашей беседы Леонид Густавович улыбнулся, включил телевизор и настроил 12-й канал:

– В четыре часа молодежная команда играет, а потом «Авангард» будет, посмотрим... – произнес он.

**Р.С.** Поздравляем Леонида Густавовича с юбилеем! Желаем ему счастья, здоровья, благополучия, оптимизма, бодрости и уверенности в завтрашнем дне! А как давнему и преданному болельщику почаще радоваться победам «Авангарда», чтобы было больше поводов гордиться любимой командой.

**А. НОВОШИНСКАЯ.**  
Фото автора.

## Уроки истории

# ЗНАТЬ, ЧТОБЫ ПОМНИТЬ. ПОМНИТЬ, ЧТОБЫ НЕ ЗАБЫВАТЬ



Курсанты-судомеханики с преподавателем А.Н. Бондаренко.

В Омском институте водного транспорта с особым уважением относятся к прошлому, пытаются привить студентам и курсантам понимание того, что история России не просто название предмета в курсе общеобразовательных дисциплин, а сокровищница социального опыта. История – очень значимое звено в воспитании и становлении личности, мировоззренческих ценностей молодого поколения. Подтверждение тому – наши студенты и курсанты. Они не только постоянно становятся участниками

городских мероприятий, приуроченных к 30 октября, но и сами организуют уроки памяти.

«Забвению не подлежит» – именно такое название получило одно из занятий, в ходе которого учащиеся посетили памятник репрессированным жителям Омска и Омской области. В судьбах более 32000 наших земляков отразились ужасы «большого террора». Со всем еще юные ребята с открытым сердцем приняли боль событий, произошедших задолго до их рождения. Может, еще и потому, что

**История России полна подлинного величия. Мы гордимся боевой и трудовой славой, научными и культурными достижениями наших предков, которые отдали стране свои силы, таланты, мужество. Только есть периоды и события, о которых, если не замалчивают, то мало говорят, и которые хочется вычеркнуть из памяти. 2 июля 1937 г. Политбюро ЦК ВКП (б) приняло решение «Об антисоветских элементах», положившее начало «массовым операциям» 1937-1938 гг. Репрессиям в этот период подверглись примерно 1,7 процента взрослого населения страны в возрасте от 18 до 69 лет.**

**Несомненно, память о национальных трагедиях должна быть так же священна, как и память о победах! Поэтому уже 23 года в календаре памятных дат современной России значится 30 октября – День памяти жертв политических репрессий.**

среди тех, кто необоснованно подвергся гонениям, свыше 300 речников Нижне-Иртышского бассейна. Людей забирали из дома, с работы и даже с вахты. А их жизни с этого момента сводились в составленные из кратких, всего в несколько строчек, описания судеб осужденных: родился, трудился, арестован, осужден, расстрелян либо отбывал наказание... реабилитирован за отсутствием состава преступления.

Исторические документы, редкие фотографии, вещи капитанов, механиков, штурманов, сотрудников судоремонтного завода, арестованных и приговоренных к высшей мере наказания, бережно хранятся в Народном музее славы омских речников. Познакомиться с этими уникальными свидетельствами трагического времени в жизни страны

смогли студенты первого курса технического факультета и факультета экономики и управления.

На фасаде одного из корпусов ОИВТ есть памятная доска первоначально Омской профессионально-технической школы водного транспорта. Рассматривая сохранившиеся фотографии Ивана Александровича Бовина, перелистывая страницы написанного им в 1929-м году учебника «Судовая речная практика», сложно представить, что и его жизнь, в которой сплелись воедино отголоски имперских притязаний Омска в период Гражданской войны, талант капитана-практика и ученого-педагога, оборвалась приговором суда тройки УНКВД по Омской области «за преступления, предусмотренные статьей 58-2 УК РСФСР, виновного

расстрелять». Как получилось, что человек, пользовавшийся авторитетом среди речников, своих учеников, вдруг стал врагом народа?

На многие вопросы трудно дать однозначные ответы даже спустя годы. Кто-то скажет, что в этом и нет необходимости, не стоит углубляться в прошлое и «ворочать» его тяжелые страницы. Но как верно отметил русский историк В.О. Ключевский, что хотя и говорят, будто история никого и ничему не научила, жизнь, однако, еще больше мстит тому, кто совсем не знает истории. Поэтому мы должны знать, чтобы помнить, и помнить, чтобы не забывать...

**Юлия ПАТЫЛИЦЫНА,**  
старший преподаватель кафедры гуманитарных дисциплин.



## НА СЛУЖБЕ У ГИДРОЛОГОВ

26 сентября в районе парка развлечений «Пиратский остров» состоялась презентация маломерного научно-исследовательского судна «Росгидромет-04». Уникальность данного теплохода в том, что на его борту располагается современная лаборатория, в которой специалисты гидрометцентра смогут качественно и оперативно проводить первоначальные исследования химического состава поверхностных вод Иртыша.

В Омск «Росгидромет-04» прибыл из Республики Марий Эл, где был спроектирован и построен с учетом пожеланий заказчика – Объединенного управления гидрометеослужбы.



Если говорить о плюсах и возможностях, то теперь работники гидрометцентра смогут не только оперативно прибывать на место чрезвычайной ситуации, но и мобильно проводить необходимый химический анализ. Также в лучшую сторону изменятся условия работы специалистов, занимающихся мониторингом вод акватории Иртыша. Прежде до места, где необходимо было взять пробы воды, гидрологи добирались в несколько этапов: сначала на автотранспорте, затем на моторной лодке. И так же в пути им приходилось делать срочный анализ. В связи с приобретением нового теплохода, оснащенного современным гидрометеорологическим оборудованием, добираться до места и производить забор воды станет гораздо удобнее, плюс у гидрологов появилась возможность проведения химического анализа первого дня на месте. На борту теплохода для этого есть все условия. В первую очередь, как правило, определяется электропроводность, уровень содержания в воде кислорода, кислот и различных примесей. Более детальное изучение, как и раньше, будет проводиться в стационарной лаборато-

рии, а на судне для хранения полученных проб предусмотрено отдельное помещение.

Таким образом, лаборатория в первую очередь предназначена для определения тех показателей воды, которые по срокам хранения необходимо проанализировать в первый час после отбора проб. Во-вторых, она предназначена для пробоподготовок, которые гидрологи будут исследовать в стационарной лаборатории. И, в-третьих, – для оперативного реагирования на случай чрезвычайных ситуаций.

В. АЛЕКСАНДРОВА.  
Фото автора.

### ЦИФРА

## 3-й КЛАСС

Таков уровень загрязнения вод Иртыша, отмеченный гидрологами в этом году. Это означает, что вода в реке загрязненная, а местами очень загрязненная. Но надо сказать, что в последние годы, по наблюдениям специалистов гидрометцентра, изменения качественного состава воды происходили в положительной динамике. Так, еще два года назад класс загрязнения отмечался как четвертый или, другими словами, вода была грязной, а местами очень грязной.

Поздравляем!

## ОТВЕТСТВЕННЫЙ, СЕРЬЕЗНЫЙ, ДОБРОСОВЕСТНЫЙ

Именно так характеризуют ветерана труда Управления ИРПА Андрея Григорьевича Баженова его бывшие коллеги. Пытливый ум и въедливый характер никогда не позволяли ему халатно относиться к делу, за которое он брался. В общей сложности работе в пароходстве Андрей Григорьевич посвятил 40 лет своей жизни. А совсем недавно, 17 октября, он отметил знаменательную дату – 85-й юбилейный день рождения.

В Иртышское пароходство Андрей Григорьевич пришел в 1950 году, после того как с отличием окончил Омское речное училище. Двенадцать навигаций он нес вахты на разных судах Иртышского пароходства. Начинать третьим штурманом на пароходе «Фильченко», рос профессионально, работая на пароходах «Азербайджан» и «Саврасов». И уже в 1955 году А.Г. Баженов был назначен капитаном теплохода «Куйбышев», экипажем которого руководил последующие шесть лет.

После работы на реке Андрей Григорьевич семнадцать лет трудился в службе перевозок и движения флота. Здесь он был диспетчером по Нижнему кругу – от Малой Бичи до Обской губы и заместителем главного диспетчера по северным перевозкам. В 1978 году А.Г. Баженова перевели старшим инженером бюро НСИ и технической информации в ИВЦ Иртышского пароходства, где он проработал вплоть до выхода на пенсию. В ИВЦ инженер Баженов занимался формированием нормативно-справочной информации: кропотливо собирал справочный материал и систематизировал все данные о теплоходах, показатели которых после обработки заносил в машину ИВЦ.

Школьные годы Андрея Григорьевича пришлось на тяжелое военное время, когда мальчишки и девчонки наравне со взрослыми работали в полях и на заводах. За самоотверженный труд А.Г. Баженов награжден медалями «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.» и «Ветеран труда».

В зрелом возрасте по итогам социологических исследований Андрей Григорьевич дважды был удостоен звания «Лучший диспетчер Министерства речного флота».

Ему не раз вручали благодарности, денежные премии и почетные грамоты МРФ и пароходства. Кроме того, информация о капитане, диспетчере и инженере Баженове была занесена в Книгу Почета пароходства и баскомфлота.

А.Г. Баженов всегда со всей серьезностью принимался за работу – был ценным и добросовестным сотрудником. Коллеги неизменно характеризовали его как очень грамотного и ответственного человека. Среди них он заслуженно пользовался авторитетом и уважением. По возможности Андрей Григорьевич старался оказывать помощь молодым инженерам в освоении специальности и, занимаясь общественной жизнью, всегда был очень активным. В разное время он был председателем Совета ветеранов труда, заместителем пропагандиста системы политпросвещения и старшим агитатором. И сейчас, несмотря на то что А.Г. Баженов уже более 20 лет находится на заслуженном отдыхе, он по-прежнему остается верен флоту и Иртышскому пароходству, является нашим постоянным активным читателем, за что ему отдельное спасибо.

*P.S. Поздравляем ветерана труда Андрея Григорьевича Баженова, заботливого отца, внимательного дедушку и прадеда с юбилеем! Желаем, чтобы о хвори и печали он знал лишь понаслышке, здоровья, благополучия, и пусть в его жизни будет как можно больше светлых и радостных дней!*



2014 год – Год культуры

## «МАРС» – ЯХТА АРТИСТА

Кто не знает знаменитую артистическую династию Дворжецких? Её родоначальником стал Вацлав Янович, затем его талантливые и всенародно любимые сыновья Владислав и Евгений, сыгравшие несколько десятков ролей в кино и театре, также покорили сердца зрителей. По роковой случайности, оба сына слишком рано ушли из жизни. В разное время, но в одном возрасте. Им было по 39 лет. Сейчас начинает свою карьеру представительница третьего поколения династии, дочь Евгения Дворжецкого – Анна.

ботал до тех пор, пока не получил предложение сняться в кино.

Артиста Вацлава Яновича Дворжецкого знают как талантливого артиста, подарившего искусству массу незабываемых сценических образов. Однако мало кто знает, что Вацлав Янович был хорошим яхтсменом. В 1952 году, живя и работая в Омске, он приобрел яхту «Марс» (гафельный шлюп) и на нем принимал самое активное участие в парусной жизни города. В историческом журнале яхт-клуба «Водник» есть фотоснимок, на котором В.Я. Дворжецкий несет знамя, возглавляя колонну яхтсменов на параде. Не случайно в эти годы его избирали председателем омской городской федерации парусного спорта. Парады, походы, гонки... Те, в которых участвовал «Марс», помнят ветераны омского паруса.

Заинтересовавшись парусом, Вацлав решил построить себе судно, да не какое-нибудь, а катамаран. Изучив соответствующую литературу, разработал сам чертеж и приступил к строительству, которое вел в мастерских театра.

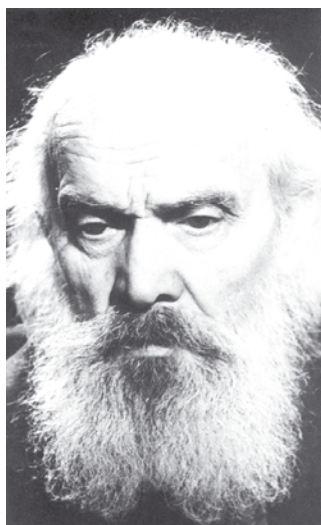
Пока строился катамаран, Дворжецкий зря время не терял. Основы теории и практики парусного спорта закладывались для него на обыкновенной лодке с самодельной мачтой и прямоугольным парусом в крупную клетку с отчаянной надписью «Эх!». Понятно, что эта лодка не могла дать полной школы, на ней нельзя было ходить острыми курсами, поэтому, отработав свое, она уступила место небольшой, но настоящей яхте под названием «Марс», купленной Вацлавом Яновичем в нехорошем состоянии и требовавшей большого ремонта. После того как она была приведена в отличное состояние, для Вацлава Яновича началась волная жизнь на реке – походы, рыбалки, просто прогулки с друзьями, коллегами, семьей. Своим участием в спортивной жизни небольшого ещё коллектива парусников заслужил он их уважение, и они сделали его своим руководителем, избрав председателем городской федерации парусного спорта. Он пытался делать все, что мог для яхтсменов города, используя авторитет артиста. Но в трудное послевоенное время мало чего можно

было добиться. К тому же настал 53-й год, надзор за «политически неблагонадежным» актером был ослаблен, и в 1955 году Дворжецкий покинул Омск, оставив свой катамаран в морском клубе, а парус и такелаж увез с собой, надеясь в будущем не бросать занятий парусом.

Но жизнь распорядилась иначе, и не пришлось больше Вацлаву Яновичу ходить под парусом. В городе Горьком, где он обосновался некоторое время спустя, он увлекся подводным плаванием, начав заня-

тия опять же с самодельным аппаратом, став и в этом деле одним из ведущих специалистов в городе, инструктором для начинающих.

А парус с катамарана ему все-таки пригодился. Когда нижегородское отделение общества «Мемориал» отдавало дань уважения памяти академика Сахарова, местным художникам потребовался холст для портрета Андрея Дмитриевича, и Вацлав Янович отдал им свой парус, решив, что лучшего применения ему уже не найти.



Вацлав Янович.  
Последний год жизни.

В 1937 году Вацлав Дворжецкий был сослан в Сибирь как антисоветчик. В Омске он познакомился со своей первой женой. Перед войной Вацлав успел поработать как актер и режиссер в двух омских театрах: в Омском ТЮЗе и областном драмтеатре. Всего за всю жизнь он сыграл 122 роли в спектаклях и 92 роли в кино и на телевидении. Спустя годы в студию при ТЮЗе пришел Владислав, старший сын Вацлава. Через некоторое время он был принят в труппу Омского областного драматического театра, где прора-



Вацлав Дворжецкий на своем «Марсе».



**АВТОМОБИЛЬ – НЕ РОСКОШЬ...**

Новый автобус на ул. Ленина, обслуживавший маршрут «8-я Северная – Центр – 10-я Линия».

Первое пассажирское автотранспортное предприятие в Омске было создано только в начале 1924 года. В июне этого же года на улицы города вышел первый автобус на 10 мест. Первые два автобуса курсировали между железнодорожной веткой и театром. Во второй половине 1920-х годов к автобусному движению было приспособлено шесть грузовых машин (одна всегда находилась в запасе), отправлявшихся на маршруты из гаража в 8 часов утра с интервалом в 20 минут. За восьмичасовой рабочий день каждая машина делала 170 верст (180,2 км) пробега. Обслуживали автобусы шесть шоферов и пять кассиров, восемь человек работали в ремонтной мастерской.

Омская транспортная контора «Автопромторг» на летний период организовывала автобусное сообщение с пригородными курортами Карьер и Красноярка, а также с курортом Боровое. К началу 1930-х годов автобусный парк города насчитывал уже 20 машин, 12-14 из которых ежедневно выходили на городские маршруты.

Кроме машин, по городу, как и прежде, сновали легковые и ломовые извозчики. В 1925 году гужевой обоз Автопромторга состоял из 41 лошади, а ломовой (транспортного комбината) – из 59. Ломовики за 1923–1924 годы

Сегодня без автотранспорта немислимы не только стабильное функционирование национальной экономики, но и повседневная жизнь миллионов россиян. На долю автомобилистов приходится более половины грузовых перевозок, только пассажирскими автопредприятиями ежедневно перевозится 75 процентов населения страны. Профессиональный праздник работников автомобильного транспорта отмечается в нашей стране с 1996 года. Нынче он выпал на 26 октября. И мало кто знает, что ровно 90 лет назад – 28 октября 1924 года – началось движение автобусов по омским улицам.



Один из первых пассажирских автобусов в г. Омске (1926–1927 гг.).

перевезли в Омске 633 тыс. пудов груза (пуд – 16,38 кг), в то время как на автотранспорте было перевезено всего 230 тыс. пудов. Даже в конце 1920-х годов на улицах Омска содействовали автомобиль и лошадь.

О том времени, когда первые автобусы начинали ходить по своему постоянному маршруту, до сих пор могут рассказать многие жители нашего города. Один из них – уважаемый ветеран флота Борис

Матвеевич Бутаков. Годы, когда автобусы постепенно становились неотъемлемой частью жизни омичей, он вспоминает так:

«Мы жили на единственной улице с булыжной мостовой, и мне запомнилось первое появление автомобилей для перевозки пассажиров. Сначала это были грузовые ЗИС-5 с фанерными будками и с входом по подвесной лестнице сзади. Они в народе получили прозвище «собачий ящик».

«Вон идет собачий ящик!» – говорили при их появлении. Позднее стали ходить «барыни» – это что-то более похожее на автобус, а главное – с разноцветными габаритными огнями. Как это было красиво! Не пересказать!

Маршрут автобуса пролегал от драматического театра до 8-й Северной. Плата за проезд бралась в зависимости от количества остановок, у кондуктора для этого было несколько рулонов билетов разного цвета и достоинства».

**ПОЗДРАВЛЯЕМ ПОБЕДИТЕЛЕЙ!**

В прошлом номере газеты «Речник Иртыша» был опубликован флотский кроссворд. Первым, кто его разгадал, дозвонился в редакцию и сообщил правильные ответы, стал всеми уважаемый ветеран Иртышского пароходства Николай Иванович Ланьков. Вторым до нас дозвонился не менее уважаемый ветеран ИРПа Андрей Григорьевич Баженов, а третье почетное место мы присуждаем Комлевым Людмиле Анатольевне и Валентину Павловичу. наших уважаемых ветеранов мы заслуженно объявляем победителями! Благодарим их за активное участие в жизни редакции и, конечно же, за внимательное, кропотливое и заинтересованное чтение газеты речников!

**ОТВЕТЫ К КРОССВОРДУ:**

**По горизонтали:** 2. Каргаполова. 6. Шагающий. 7. Листопад. 11. Енисей. 12. Основа. 13. Кронштадт. 16. Казым. 17. Булашев. 18. Обь. 22. Иртыш.

**По вертикали:** 1. Долгирев. 3. Иллюминатор. 4. Перл-Харбор. 5. Арктика. 8. Антипаюта. 9. Баркас. 10. Ланьков. 14. Сабетта. 15. Чудинов. 19. Мамонт. 20. Крузенштерн. 21. Титаник.

**ПАМЯТИ****В.Д. МЕДВЕДЕВОЙ**

Невозможно понять и принять очередную утрату ветерана труда Иртышского пароходства, но это действительно так – 2 октября 2014 года на 80-м году жизни скончалась

**Медведева  
Вера Дмитриевна.**

Она уроженка Новосибирской области, родилась 1 декабря 1934 года.

Окончив 10 классов, решила связать свою судьбу с речным флотом и поступила в Новосибирский институт инженеров водного транспорта, выбрав мужскую профессию судомеханика.

В 1958 году после окончания НИИВТа приехала молодым специалистом на Омский судоремонтный завод, которому посвятила 39 лет своей трудовой жизни.

Вера Дмитриевна прошла большой путь: дублера мастера по ремонту дизелей механосборочного и дизельного цехов, нормировщика электромонтажного и дизельного цехов, инженера-сметчика сметно-технического бюро и 28 лет – с 1969 по 1997 год – была руководителем СТБ.

Где бы ни трудилась Вера Дмитриевна, она была профессионалом высокого уровня, отличаясь добротой, скромностью и интеллигентностью. Обладая этими качествами, создала дружный и сплоченный коллектив СТБ, была прекрасным руководителем и просто хорошим и уважаемым человеком, а самое главное – изумительной женой, мамой и бабушкой, надежной хранительницей домашнего очага и уюта.

Вера Дмитриевна любила жизнь, но в одночасье все изменилось. Не стало доброго, душевного друга, ветерана предприятия, а для семьи любящей жены, мамы и бабушки.

Светлая память о Вере Дмитриевне Медведевой навсегда сохранится в сердцах коллег, друзей и всех, кто ее знал.

Выражаем соболезнование родным и близким Веры Дмитриевны.

**Руководство Иртышского пароходства,  
Совет ветеранов.**

**ХРОНОГРАФ**

1.10.1990 – Всемирный день пожилых людей.

1.10.1960 – С конвейера сошел первый «Запорожец», получивший в народе прозвище «горбатый».

1.10.1967 – Центральное телевидение СССР начало трансляцию программ в цветном изображении.

4.10.1853 – Русский адмирал Г. Невельской поднял на Сахалине российский флаг.

6.10.1889 – Томас Эдисон показал свой первый фильм.

8.10.2007 – День командира корабля (надводного, подводного и воздушного).

12.10. – Неофициальный праздник День кадрового работника.

14.10.1926 – В Лондоне издана книга Алана Милна «Винни-Пух».

17.10.1938 – Указ Президиума Верховного Совета СССР об учреждении медалей «За отвагу» и «За боевые заслуги».

18.10.1723 – На острове Котлин Петром I заложена крепость Кронштадт,



главная база Балтийского флота.

20.10.1880 – Открылся Московский цирк на Цветном бульваре, один из старейших цирков России.

20.10.1970 – В СССР состоялся первый розыгрыш «Спортлото».

21.10.1897 – В Николаеве начал работать Черноморский судостроительный завод.

21.10.1960 – На воду спущена первая английская атомная подводная лодка «Дредноут».

25.10.1889 – В Париже завершено строительство Эйфелевой башни.

26.10.1492 – Изобретен карандаш с грифелем.

26.10.1988 – У берегов Аляски советскими ледоколами освобождены из ледового плена два кита.

26.10.1996 – Ежегодно в последнее воскресенье октября отмечается День автомобилиста.

30.10.1996 – День инженера-механика.

**ПАМЯТНИК ВЛЮБЛЕННЫМ**

В конце сентября в центре Омска появилась еще одна уникальная скульптурная композиция. Она символизирует первую встречу двух влюбленных. Героями стали парень и девушка, которые сидят за столиком и, не отрывая глаз, смотрят друг на друга. Работа, выполненная столичным скульптором Ильей Мишаниным, украсила сквер в районе речного вокзала на набережной Оми.

**Охрана здоровья****ЕСЛИ ХОЧЕШЬ БЫТЬ ЗДОРОВ, ТО К ПРИВИВКЕ БУДЬ ГОТОВ!**

С наступлением холодов риск заболеть гриппом растет с каждым днем: в осенне-зимний период люди больше времени проводят в закрытых непроветриваемых помещениях, их организм ослаблен нехваткой витаминов и подвергается большим перепадам температуры. Ставить вакцину от гриппа или нет – каждый человек решает сам. Данная процедура всегда выполняется исключительно в добровольном порядке. Но, как правило, желающие обезопасить себя есть всегда, и медики, которые, в свою очередь, настоятельно рекомендуют заботиться о своем здоровье заранее, такое стремление поддерживают.

В этом году, как и всегда, в начале октября в медпункте Управления Иртышского пароходства выстроилась очередь из сотрудников, желающих поставить противогриппозную вакцину и тем самым оградить себя от заболевания. Неделей ранее вакцинация от гриппа началась в медпункте Омского ССРЗ. Но если сотрудникам Управления необходимо было успеть привиться в течение одного дня, то рабочим завода и плавсоставу вакцина ставилась с 23 сентября по мере обращения.

Стоит отметить, что речники Иртышского пароходства ежегодно прививаются от гриппа совершенно бесплатно. В нынешнем году, как и в прошлом, данная процедура проходила за счет средств, выделенных из федерального бюджета.



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

Адрес редакции: г. Омск-24, пр. Маркса, 3, комн. 330.  
E-mail: [114@flot55.ru](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: 21.10.2014 г. в 12.00. Подписано в печать в 12.00. Заказ 2879. Тираж 615.