

ГАЗЕТА
РЕЧНИКОВ
ЕНИСЕЙСКОГО
БАССЕЙНА

ИЗДАЁТСЯ
С 24 АПРЕЛЯ
1931 ГОДА

gazeta.e-river.ru

РЕЧНИК ЕНИСЕЯ

» ГЛАВНАЯ ТЕМА

ПЕРЕВОЗКИ УГЛЯ
ПО АНГАРЕ СОСТАВЯТ
440 ТЫСЯЧ ТОНН

стр. 1



» НАВИГАЦИЯ-2011

БЕССМЕННЫЙ КАПИТАН
ТАНКЕРА

стр. 2

» СОБЫТИЕ

КРАСНОЯРСКИЕ
ОБЩЕСТВЕННИКИ
ПОСЕТИЛИ
ПОДТЁСОВСКУЮ РЭЗ

стр. 2



» ТВОРЧЕСТВО

РАССКАЗ КАПИТАНА
О СУДОВОМ

стр. 3, 4

» ЛЕТОПИСЬ ЕНИСЕЯ

ВОСПОМИНАНИЕ О ГАЗЕТЕ
«БОЛЬШЕВИК ЕНИСЕЯ»

стр. 4

УГОЛЬНЫЕ МАРШРУТЫ ФЛОТА

» Почти полмиллиона тонн грузов предстоит перевезти в этом году Енисейскому речному пароходству по Ангаре. 7 сентября были завершены перевозки гидроэнергетического оборудования для строящейся Богучанской ГЭС. Что ещё осталось перевезти по самому крупному притоку Енисея? Как там идёт транспортная работа? Об этом рассказывает главный диспетчер ОАО «ЕРП» Борис Бурков, который курирует работу Ангарского флота пароходства:

— После того как последняя партия крупногабаритных гидроэнергетических грузов была доставлена в Кодинск, до причала Богучанской ГЭС, на Ангаре у нас остаются два грузопотока — по нефтеналиву и углю.

Впрочем, перевозки нефтеналива тоже завершаем. Начиная с июня его мы возим из Абакано на нефтебазу Рыбное — для нужд Мотыгинского района, это по программе северного завоза. По мере поступления заявок от грузоотправителя — ОАО «Красноярскнефтепродукт» — подаём нефтеналивной флот и везём. Всего в пределах 9 тысяч тонн — объём для пароходства небольшой, но грузопоток для муниципального района важный.

Нашим нефтеналивным судам осталось сделать ещё несколько рейсов. Думаю, в ближайшие дни этот заказ будет выполнен, и тогда останется самый массовый груз — уголь, который мы возим, в основном, по заказам золотодобывающей компании ЗАО «Полюс».

— Кстати, ещё до экономического кризиса 2008 года ЗАО «Полюс» прогнозировало наращивание перевозок угля по водным путям. Это происходит?

— Перевозки угля Кокуйского месторождения, действительно, из года в год увеличиваются. Так, если в 2010 году мы перевезли по заказу ЗАО «Полюс» 380 тысяч тонн угля, то заявка на этот год, согласно заключённому договору, — 410 тысяч тонн: в Назимово — 370 тысяч и в Епишино — 40 тысяч.

Это собственный уголь компании «Полюс», который золотопромышленники сами добывают в Кокуе и перевозят в Се-



Добыча угля на Кокуйском разрезе.



Угольный караван Енисейского пароходства на Ангаре.

веро-Енисейский район, используя водный и автомобильный транспорт. В этом году мы с руководителем управления эксплуатации флота Пресновым Сергеем Георгиевичем побывали на Кокуйском разрезе, посмотрели, как осуществляется добыча, отгрузка угля. Причал Кокуй рассчитан на то, что можно ставить сразу две баржи. Что мы и делаем, — и две баржи загружаются одновременно.

В этом году наши партнёры, правда, немного запоздали с открытием навигации, но это было связано с внедрением новой техники. Они приобрели два мощнейших перегружателя, каждый из которых грузит углём баржу 550 тонн в течение двух — двух с половиной часов. Раньше эту работу делали их же плавкраны, и, чтобы загрузить одну баржу, требовалось около десяти часов. Сейчас мы видим ускорение существенное.

— По какой схеме возится уголь для золотодобывающей компании? Какой флот в этом задействован?

— Перевозки из Кокуя в Назимово осуществляются с перевалкой, из Кокуя в Епишино — прямая схема доставки.

На Ангаре у нас задействованы 30 барж «РВ-1800», которые грузим с учётом их осадки, так как река мелкая: на одну баржу — 500-550 тонн, а также 7 барж «БРОП» 1000-тонных — на них грузится по 450 тонн. В общем, 37 единиц несамоходного флота. Буксировку барж обеспечивают теплоходы «Р-14» в количестве 13 единиц и «Ангары» проекта «Р-96» — 7 теплоходов. Итого буксировщиков — 20 единиц. Это тот флот, который работает на линиях Кокуй — Стрелка и Кокуй — Епишино.

С тем чтобы работать производи-

тельнее, экономически эффективнее на перевозках угля в Назимово, в Стрелке мы осуществляем перевалку груза с ангарских мелкосидящих барж на крупные баржи, закрепленные за линией Стрелка — Назимово. Это маршрут протяжённостью 250 километров. Всего здесь занято 12 барж, из них 8 — «МП», две — «БП» и столько же «БО». И флот тяги: три «РТ-600», один «Плотовод-600». В Стрелке на распаузе работают наши плавкраны: два 16-тонных и два 5-тонных.

Технологию перевалки кокуйского угля в Стрелке мы используем первый год, она показала свою эффективность. Например, в баржу «БО» перегружаем уголь с пяти барж, которые приходят с Ангары, и везём до Назимово. Если не перегружать, мы с такими объёмами не справились бы.

— Несколько лет назад, из-за того что чуть ли не окончательно «ушли» лесные перевозки, стояла проблема занятости Ангарского флота пароходства. Борис Витальевич, насколько задействован этот флот сегодня?

— Проблемы его занятости сейчас практически нет. На угольной линии мы задействовали все суда Ангарского флота, кроме одного теплохода проекта «Р-14», который проходит капитальный ремонт, — это теплоход «Курагино».

— Сколько осталось перевезти угля до конца навигации?

— По состоянию на 12 сентября, по договорам с ЗАО «Полюс» нам осталось завезти в Назимово 104 тысячи тонн и в Епишино — 3,5 тысячи тонн. Кроме того, ещё 20 тысяч тонн угля мы должны доставить другим потребителям — в Мотыгино, Стрелку, Новоангарск, — это, в ос-

новном, для нужд ЖКХ. План навигации по этим направлениям — 30 тысяч тонн, из них 10 тысяч тонн уже завезено.

Таким образом, в целом за навигацию мы должны перевезти по Ангаре 440 тысяч тонн угля. В прошлом году было 405 тысяч.

— Как идёт работа? Какие экипажи работают наиболее успешно?

— Весь процесс идёт нормально: хорошо работают краны, обеспечивая в Стрелке бесперебойную перегрузку угля, чётко работают экипажи. Я бы не хотел никого отмечать, чтобы людям не было обидно — кого-то выделили, кого-то нет, — все работают с полной отдачей. На каждый теплоход есть план, и все экипажи с плановыми заданиями справляются. Всем надо сказать спасибо за такую работу.

Эта линия, надо сказать, тяжёлая. Работа с углём — это и пыль, особенно летом, когда стоит сушь, и грязь в период дождей, и особая напряжённость судоводителей в том, что касается безопасности судоходства по Ангаре. Эта река просто изобилует порогами и перекатами. Притом командам приходится постоянно следить за состоянием далеко не новых барж, поддерживать исправность их устройств, при необходимости производить откачку. В связи с тяжёлыми условиями работы руководством пароходства установлена дополнительная оплата экипажам, занятым на линии по перевозке угля. Эта мера, впервые применённая в навигацию 2010 года, показывает свою высокую эффективность.

Сергей ИВАНОВ
Фото Алексея БУРАВЦОВА
и Александра ДОЛДЕНКА

» После того как строительный док в Висмаре (Германия) покинул построенный арктический танкер «Енисей», в него сразу же был заведён с целью модернизации дизель-электроход «Норильский никель».

Этот один из пяти ледокольных контейнеровозов ОАО «ГМК «Норильский никель» будет оборудован двумя грузовыми кранами «Либхерр» грузоподъёмностью 45 тонн, которые ана-

МОДЕРНИЗАЦИЯ ДИЗЕЛЬ-ЭЛЕКТРОХОДА

логичны установленным на дизель-электроходе «Надежда» ещё при его строительстве. Опыт использования собственных судовых кранов доказал эффективность их применения при обработке судна в рейдовых условиях и на ледовом припаяе. Кроме того, наличие у ГМК двух судов с собственными грузовыми средствами позволит обеспечить их взаимозаменяемость.

В рамках модернизации дизель-электрохода «Норильский никель»

предусмотрено увеличение общей контейнероёмкости судна на 68 20-футовых контейнеров, а также количества розеток для подключения к электропитанию рефрижераторных контейнеров до 69 единиц (сегодня судно оборудовано лишь 42 розетками). Это позволит дополнительно перевозить ежегодно до 9 тыс. тонн груза, расширить возможности судна по перевозке скоропортящихся продуктов питания, а также улучшить ситуа-

цию с вывозом порожних контейнеров.

Кроме того, в ходе модернизации планируется осуществить замену портового (стояночного) дизель-генератора, кранов для перегрузки хозяйственного снабжения и провизи, покраску подводной части корпуса судна ледостойким двухкомпонентным эпоксидным покрытием Intershield 163. Также предусмотрено осуществить на дизель-электроходе мероприятия по выполнению послед-

» ПАРТНЁРЫ

них требований к повышению экологичности судов, — в частности, будет установлено оборудование по обработке балластных вод.

Общий объём инвестиций в модернизацию дизель-электрохода «Норильский никель» составит около 7 млн. евро.

По информации
Пресс-центра ОАО «ГМК
«Норильский никель»

Третий месяц продолжают перевозки нефтеналива в Дудинку – в основном, для Горно-металлургической компании «Норильский никель». В свой шестой рейс за эту навигацию из Красноярск в заполярный порт отправился танкер «НТ-68» Енисейского пароходства.

– В навигацию в этом году мы вышли 7 мая, сначала работали на линии Красноярск – Туруханск, – рассказывает капитан-механик теплохода «НТ-68» Валерий Кузнецов. – В течение двух месяцев обеспечивали перевозки нефтеналива по программе северного завоза в разные населённые пункты края. В начале июля вышли на линию Красноярск – Дудинка. Всего с открытия навигации сделали на Север 24 рейса. Возим дизельное топливо, бензин, самолётное топливо.

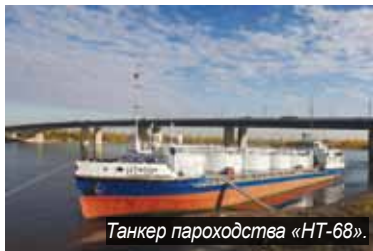
Капитаном танкера «НТ-68» Валерий Васильевич работает без малого 34 года. Родился в Иркутской области – в Зиминском районе, на родине русского поэта Евгения Евтушенко. Окончив девять классов, приехал в Красноярск и поступил в командное речное училище на специальность техник-судоводитель. По окончании учебного заведения получил распределение в Енисейское речное пароходство, где

ТАНКЕРНЫЙ ПУТЬ КАПИТАНА



Капитан Валерий Кузнецов.

был назначен третьим штурманом пассажирского дизель-электрохода «Литва». На следующую навигацию перешёл на грузовой флот – третьим штурманом – третьим помощником механика теплохода «Краснодар». Затем работал вторым штурманом – вторым помощником механика теплохода «Ленинград», первым штурманом – первым помощником механика теплохода «Калининград», танкера «ТН-652». В декабре 1977 года Валерия Кузнецова назначили капитаном-



Танкер пароходства «НТ-68».



Экипаж теплохода «НТ-68» перед отправкой в дальний поход на Север.

механиком танкера «НТ-68», которому было суждено стать кораблём всей его капитанской жизни.

– Валерий Васильевич – ответственный, опытный капитан. С тех

пор, как в 1981 году я начала здесь работать, на всех танкерах пароходства сменились капитаны, только на «НТ-68» этого не случилось, – говорит главный диспетчер ОАО «Енисейское речное пароходство» Галина Кудрявцева. – Это единственный капитан танкера, который работает так давно. Работу свою знает очень хорошо, с любым заданием, каким

бы сложным и трудным оно ни было, всегда справится.

За трудовые успехи, добросовестное отношение к капитанским обязанностям, судоводительскую работу

НАВИГАЦИЯ-2011

без аварий и происшествий Валерий Кузнецов неоднократно поощрялся. Награждён медалью «300 лет Российскому флоту», знаком «За безаварийную работу на речном транспорте» II степени, Почётным знаком Енисейского пароходства II степени, медалью пароходства «За вклад в развитие предприятия». Да и раньше, в советские годы, много раз был отмечен за успехи в соревновании.

Экипаж капитана Кузнецова насчитывает десять человек – разных специалистов речного флота. Особой благодарности капитана удостоены матрос Галина Васильевна Репьева, которая своим ударным трудом поддерживает на теплоходе поистине корабельный порядок, и моторист-рулевой Константин Третьяков – выпускник Профессионального училища № 2 (речников). В том числе и благодаря мотористу-рулевому оборот танкера «НТ-68» из Красноярск в Дудинку и обратно составляет в среднем 12 суток 8 часов, это высокий показатель.

В свой 25-й рейс навигации-2011 на Север экипаж танкера вышел, как всегда, с надеждой на скорое возвращение к родным красноярским берегам.

Сергей ИВАНОВ

Фото Алексея БУРАВЦОВА

7-8 сентября в Подтёсово побывала группа представителей Красноярской региональной общественной организации «Клуб капитанов», Совета ветеранов управления ОАО «Енисейское речное пароходство», Енисейского баскомфлота.

РАДИ ЕДИНСТВА РЕЧНИКОВ

Красноярск, довел до подтёсовских ветеранов прозвучавшую на встрече информацию о работе пароходства, взаимодействию компании с общественными организациями. Затем Иван Булава сказал:

– Как глаз радуют территория, производственные площадки вашего пред-

ддерживать. Вопросы, которые есть, их надо обязательно вытаскивать, чтобы они были решены. Для этого надо организовывать более плотную работу между советами ветеранов, управлением пароходства и нашими РЭБами, чтобы это была живая связь. Должен быть откровенный

Красноярском речном техникуме и институтах – только то, что записано в трудовой книжке о работе в период плавательской или производственной практики. А также служба в армии, если человек ушёл от нас и пришёл к нам после службы. Если окончил школу и сразу ушёл в армию, а после службы поступил в пароходство, годы службы засчитываются. Копии должны быть сняты со всей трудовой книжки, в том числе с той части, где указаны награды и поощрения. К концу октября все копии трудовых книжек, данные по стажу необходимо предъявить в управление пароходства, чтобы мы смогли своевременно их обработать.

Также были приведены конкретные данные о предстоящем увеличении пароходством размеров выплат попавшим в трудную жизненную ситуацию, выплат юбилейным и др.

Заместитель председателя Енисейского баскомфлота Александр Иванов рассказал руководству и ветеранам Подтёсовской РЭБ флота о деятельности Енисейской бассейновой профсоюзной организации работников водного транспорта, которая объединяет 21 профсоюзную первичную организацию, о достижениях пароходства в социальной сфере:

– В этом отношении Енисейское пароходство выглядит достаточно солидно. Отличается своим бюджетом, который социально направлен, и той работой, которая проводится с работниками и ветеранами на различных уровнях. Возможно, где-то недостаточно финансов, возможно, есть какие-то минусы, но по сравнению с другими предприятиями и Красноярск, и края пароходство выглядит солидно. Стоит обратить внимание на такие статьи бюджета, как выделение средств на оздоровление работников: закупаются путёвки, работники оздоравливаются. Это и физкультурная работа, которая проводится постоянно.

В заключительной части встречи с вопросами выступили ветераны ИВАНОВ. Ветеран флота Владимир Павлович Кузьмин поднял вопрос ремонта четырёхэтажного жилого дома – первого кирпичного дома Подтёсово, построенного в конце 1960-х годов:

– По нашему дому капитальный ремонт, считается, провели, но, как положено, не сделали, акты подписали и разбежались, сейчас никого уже не найти. От прокуратуры – одни отписки. Профсоюз в это дело вмешался бы да помог нам как-нибудь.

Ветеран Подтёсовской РЭБ, администрации посёлка и Профессионального лицея № 5 Владимир Иванович Булаев:

– Наш дачный кооператив создавался по решению профсоюзного комитета Подтёсовского судоремонтного завода. Из 150 участков осталось 38, на которых люди что-то выращивают. 20 лет переправа к нам работала, сейчас с этим проблема. Да, подсыпали дороги, дамбу расширили, и для тех, у кого есть машины, стало

СОБЫТИЕ

удобнее добираться. Но как быть тем, кто этой возможности не имеет?

Также были подняты вопросы введения льгот для ветеранов при проезде на пароме и проездных билетов на водном пассажирском транспорте, организации ветеранских рейсов: в конце 1990-х – начале 2000-х годов раз в навигацию для ветеранов устраивалось путешествие по Енисею на пассажирском теплоходе, всего было выполнено шесть рейсов. Говорили ветераны о недостатке площадей для занятий спортом.

В ходе дискуссии было определено, что какая-то часть вопросов – в компетенции местных властей. Есть вопросы, решение которых зависит от ОАО «ПассажирРечТранс», в ведении которого вот уже много лет находится пассажирский флот Енисея. Что-то могут решить пароходство и профсоюз совместными усилиями или с привлечением к сотрудничеству третьих сторон. Заместитель председателя баскомфлота Александр Иванов сказал по этому поводу:

– Чтобы профсоюз защищал, необходимо, чтобы в него обращались. Если есть какие-то вопросы и предложения и они не рассмотрены на местном уровне, пожалуйста, доведите до нас, мы разберёмся.

По мнению участников, встреча в Подтёсовской РЭБ флота прошла на хорошем деловом уровне. Президент Клуба капитанов Иван Булава выразил намерение провести заседание Клуба, на котором будут рассмотрены итоги визита в Подтёсово и приняты соответствующие решения.

– Я поражен и польщен тем, что увидел на предприятии, – отметил вице-президент Клуба капитанов, Герой Социалистического Труда Иван Марусев. – Порядок во всём. Я горжусь тем, что на Подтёсовской РЭБ флота, которой я отдал 25 лет жизни, столь много сделано. Это современное, работающее предприятие.

На другой день, 8 сентября, состоялась встреча в Профессиональном лицее № 5 и Подтёсовской средней общеобразовательной школе № 46 имени В. П. Астафьева. В заключительной части визита гости из Красноярск побывали на подтёсовском кладбище, где почтили память капитанов и других речников, которых знали, вместе с которыми работали.

Сергей ИВАНОВ

Фото автора



Президент Клуба капитанов Иван Булава привёз речникам Подтёсово книги красноярских речников.



На территории Подтёсовской РЭБ флота. Фото на память.

В состав делегации входили президент Клуба капитанов Иван Булава, заместитель председателя Енисейского баскомфлота Александр Иванов, председатель Совета ветеранов управления ОАО «ЕРП» Борис Гончаров, вице-президент Клуба капитанов Иван Марусев, почётный член Клуба Виталий Козаченко.

В первый день визита гости из Красноярск осмотрели посёлок речников, встретились с руководством Подтёсовской РЭБ флота, побывали на территории затора, в цехах и на слипе, ознакомились с положением дел в социальной и производственной сферах предприятия. После этого в актовом зале цеха технической эксплуатации состоялась официальная встреча представителей общественных организаций, руководства Подтёсовской РЭБ флота и ветеранов-подтёсовцев.

Собрание открыл директор предприятия Николай Губаревич, который представил гостей и, обращаясь к ветеранам, сказал:

– В этом году нашей Подтёсовской РЭБ флота исполняется 75 лет. Думаю, мы с вами ещё встретимся по этому поводу. Мероприятия намечены на вторую половину осени. Навигация идёт благополучно, наш флот, наши люди работают нормально. Если есть вопросы, говорите, – они будут ставиться и по возможности решаться. Я хотел бы, чтобы вы сегодня такие вопросы обсудили.

Президент Клуба капитанов Иван Булава рассказал об августовской встрече генерального директора ОАО «Енисейское речное пароходство» Александра Иванова с ветеранами речного флота

приятно! Мы не увидели в Подтёсовской РЭБ флота никаких следов какого бы то ни было запустения. На территории завода ни бумажек, ни окурков, всё чисто, даже цветы растут на входе, чистые заасфальтированные дороги и подъезды. Всё это приятно видеть.

Также я хочу сказать, что сегодня Енисейское пароходство оказывает помощь в сохранении исторического наследия. Задача – извлечь из далёких времён то, что постепенно зарастает в нашей памяти, вытащить и показать новому поколению, как работали до нас, как работали мы. Пусть учатся. Что можно перенять – переймут. Сейчас мы начали подготовку к 150-летию начала парового судоходства на Енисее, собираем материалы. Я обращаюсь к вам с просьбой, и уже попросил Владимира Ивановича Булаева, создать небольшую творческую группу из числа ветеранов Подтёсово, чтобы вспомнить о тех, кто начинал здесь строить затор, посёлок и предприятие, о последующих поколениях. Было время, когда практически до 90 процентов инженеров и техников пароходства работало в Подтёсово, здесь была почти весь основной флот. Это была слава, и сегодня она постепенно возрождается.

Наша сила – в единстве. Если мы совместно – и ветераны, и работающие речники – будем работать на единый результат, толк от этого будет. Все мы должны понимать: если нам станет плохо, нам есть куда постучаться. Тот же Клуб капитанов, тот же Совет ветеранов, социальные службы пароходства – никто не отмахнется. Поэтому тот климат, который сегодня существует в пароходстве, надо

обмен мнениями.

Председатель Совета ветеранов управления ОАО «ЕРП», заведующий Музеем истории и развития судоходства в Енисейском бассейне Борис Гончаров довел информацию о том, что ветеранов в пароходстве 1611, из них 347 состоят на учёте в управлении:

– В октябре мы будем проводить общее собрание Совета ветеранов управления пароходства. Будет предложено включить в состав Совета по одному члену от всех наших ветеранских организаций, в том числе от Подтёсовской РЭБ флота, чтобы хотя бы раз в квартал ветераны с мест приезжали для участия в работе Совета ветеранов управления. Это позволит наладить взаимодействие между всеми советами ветеранов пароходства.

Борис Гончаров дал высокую оценку деятельности по социальной защите речников-ветеранов Виталия Козаченко, старейшего капитана, бывшего подтёсовца, рассказал о ходе реконструкции главного музея пароходства и призвал ветеранов преподнести в дар музею старинные фотографии и любые другие экспонаты, связанные с историей речного флота. Основная часть выступления была посвящена нововведениям в части ежеквартальных социальных выплат ветеранам от пароходства – с 2012 года они повышаются, и их размер будет зависеть от стажа работы в ЕРП.

– Поэтому просьба в отдел кадров – помочь ветеранам снять копии с трудовых книжек, – отметил Борис Гончаров. – Будут учитываться трудовой стаж, время учёбы в ремесленных училищах полностью, в

ЮБИЛЯРЫ

Администрация, профком, Совет ветеранов Красноярского судоремонтного центра поздравляют:

Тамару Александровну СЛОБОДЧИКОВУ

– с 65-летием (7 сентября).

С 1970 г. работала на Красноярском судоремонтном заводе старшим кладовщиком цеха № 4, затем – контролёром сторожевой охраны. Заводской стаж – 37 лет. Присвоено звание «Ветеран труда». Пребывая на пенсии, ведёт активную работу в Совете ветеранов Красноярского судоремонтного центра.

Бориса Юдовича КРАЙТА

– с 75-летием (8 сентября). По окончании Ремесленного училища № 2 (речников) работал радистом на судах «Шухов», «Л. Чайкина», «Литвинова», «Минск», «Латвия», с 1954 г. – помощником механика по электрооборудованию на теплоходах «ОТА-917», «ОТ-2039», дизель-электроходе «А. П. Чехов», теплоходе «Кемерово» и др. Несколько лет трудился электромонтёром цеха № 12. Стаж – 52 года. Награждён медалями «300 лет Российскому флоту», «Ветеран труда». Присвоено звание «Специалист высшего класса».

Александр Иванович КУХАРЕНКО

– с 75-летием (8 сентября). Проработала на флоте 30 лет: кассир-проводник теплохода «Ракета-23», кассир-матрос теплохода «Восход-37», матрос теплохода «Кострома». Награждена медалями «Ветеран труда», «300 лет Российскому флоту». Присвоены звание «Специалист высшего класса», «Почётный ветеран труда Красноярского судоремонтного завода».

Анатолия Ивановна ФИЛСЕВА

– с 75-летием (9 сентября). По окончании Ремесленного училища № 5 работала рулевой теплохода «Якутия», служил в армии. С 1966 г. трудился помощником механика по электрооборудованию на теплоходе «Кузбасс», дизель-электроходе «Композитор Калинин», теплоходах «Рефрижератор-906», «ОТ-2039», сменным механиком на «Плавдоке-441». Стаж – 50 лет. Присвоено звание «Ветеран труда». Награждён знаком «В память 200-летия Управления водными и сухопутными сообщениями».

Надежду Степановну ХЛУНОВУ

– с 70-летием (9 сентября). На флоте проработала 20 лет. Присвоены звания «Специалист высшего класса», «Ветеран Красноярского края».

Тамару Дмитриевну КОМИССАРОВУ

– с 60-летием (10 сентября). Работает поваром теплохода «Александр Кизим».

Наталью Корнеевну ШЕВЧУК

– с 80-летием (12 сентября). Ветеран Великой Отечественной войны. В 1957 г. начала работать в УРСЕ Енисейского пароходства буфетчицей. В дальнейшем трудилась кассиром, в течение двух лет – проводницей на дизель-электроходе «Бородин». Стаж – 29 лет. Награждена медалями «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941 – 1945 гг.», «Ветеран труда».

Людмилу Ильиничну ХАРИТОНОВУ

– с 50-летием (16 сентября). Повар теплохода «Капитан Яковлев». **Желаем уважаемым юбилярам доброго здоровья, долгих лет жизни, благополучия.**

Администрация, профком Ермолаевской РЭБ флота поздравляют:

Сергея Александровича ПОЛЕЖАЕВА

– с 70-летием (10 сентября). В 1997 – 2006 гг. работал электромехаником пародателя нефтесепарационной станции, механиком-шкипером очистной станции. **Желаем уважаемому Сергею Александровичу здоровья, благополучия, долгих лет жизни.**

Совет ветеранов бывшей Кононовской РЭБ флота поздравляет:

Юрия Петровича ЧИРКОВА

– с 70-летием (17 сентября). **Тайису Васильевну ТОЛОМЕЕВУ**

– с 80-летием (18 сентября). **Валентину Александровну МАКИОНОВУ**

– с 70-летием (16 сентября). **Желаем уважаемым юбилярам здоровья, счастья, долгих лет жизни.**

Красноярская региональная общественная организация «Клуб капитанов», Совет КРОО поздравляют членов Клуба:

Григория Михайловича ЗОГРАФА

– с 70-летием (3 сентября). **Николая Михайловича ПАВЛУХИНА**

– с 65-летием (11 сентября). **Желаем уважаемым юбилярам здоровья, долголетия, семейного благополучия.**

Алексей Венедиктов родился в 1958 году на Урале. В 1977 – 1980 годах служил на Тихоокеанском флоте, был старшиной «команды специальных трюмных» стратегической атомной подводной лодки. С 1980 года, в течение почти 25 лет, трудился в Енисейском речном пароходстве. В плавсоставе прошёл путь от рулевого-моториста до капитана теплоходов «СТ-713», турер «Енисей», «ОТА-894». В дальнейшем работал заведующим учебным пунктом отдела кадров Красноярской базы флота, начальником штаба ГО и ЧС базы, групповым капитаном. Вот уже многие годы Алексей Анатольевич пишет рассказы и повести, которые отличаются довольно зрелым художественным уровнем. Основная тема его произведений – жизнь речников, их труд на кораблях и в конторах, романтика и любовь, поиски главным героем своего я. Предлагаемый рассказ публикуется впервые.

**СУДОВОЙ
РАССКАЗ**

Мишка Воеводин работал в машинном отделении. Старпом велел заменить лопнувшую трубку высокого давления на топливном насосе главного двигателя.

Дело было пустяковое – снять старую трубку, взять новую, изогнуть, как положено, и водворить на место. И Мишка, не спеша, мурлыкая себе под нос песенку про чёрного кота, стал крутить ключом гайки. Он всегда напевал в машине, не сильно обращая внимание на свои музыкальные способности. Слушать его там всё равно, кроме дизелей, некому, тем более что вспомогательный движок молотил под самым ухом, заглушая всё вокруг.

Уже заканчивая работу, Мишка вдруг почувствовал, как кто-то тронул его за плечо и позвал по имени. От неожиданности он вздрогнул, выронил ключ, резко обернулся – сзади никого не было!

– Тыфу, чёрт! – вытер со лба выступивший пот. – Померещилось! Допелся...

Постоял немного, осмотрелся. Размеренно прохотал «вспомогач». Никого! Тут уж Мишка дал волю чувствам, и ключ, которым он работал, упал под слани, будто ему было мало места. К тому же угодила в щель между дизелем и пайолом. Поминая всех святых и грешных, Мишка открыл слани и с полчаса хлопал магнитом на проволоке в мазутовой жиже, пока не достал злополучный ключ.

Доделав работу, поднялся в рулевую рубку. Старпом сидел в кресле, вытянув длинные ноги, слушал радио.

– Всё сделал? – спросил он, когда Мишка вошёл.

– Ага.

Мишка посмотрел на часы. Вахта подходила к концу. Можно ещё перекурить, а после готовить вахту к сдаче. Достал сигарету, открыл двери на мостик, сел на комингс. Закурил, выпустил струю сизого дыма, стал смотреть, как крутятся кран, выгружая гравий из баржи, которую они привели. Вдали виднелись огни посёлка, которому нужен гравий. Яркое светило на небе звёзды. Легкий ветерок обдувал лицо, отгоняя назойливых комаров. Дышалось легко. Ночь была чудесной. Мишка вздохнул.

– Константинович! – позвал он старпома.

– Чего? – нехотя отозвался тот.

– А у нас на пароходе судовой завёлся!

– Не понял! Какой судовой? – старпом убавил громкость радио, обернулся, удивлённо посмотрел на Мишку.

– Обыкновенный. Есть домовые, есть вагонные... Как в кино! Помнишь? – Ответил Мишка, глядя на звёзды.

– Ну?!
– А у нас судовой.
– С чего ты взял?
– Меня в машине, – Мишка встал с комингса, потянулся, поёжился, – кто-то за плечо тронул и по имени позвал.
– А ты?
– А я ключ под слани уронил.
– Достал?
– Да.
– Ну и всё, – старпом отвернулся и прибавил громкость радио.

Мишка пожал плечами: не верит – не надо. Посмотрел ещё раз на звёзды. Выбросил за борт сигарету, поплёлся сдавать вахту.

Утром Олег, моторист, которого Мишка менял на вахте, разбудив его, спросил:
– Мик! Ты ночью компрессор не выключал? С автомата не снимал?

Мишка припомнил: вроде не выключал. Да и зачем?

– Нет, а что?

– Ночью баржу переставлять надо было, двигателя запускать, а воздуха – тью-тот. Шеф сначала всем пряников нарездал, а потом велел узнать, кто компрессор с автомата снял. Всех уже спросил.

– Это судовой! – уверенно сказал Мишка.

Олег вытаращил глаза. Мишка объяснил.

– А что! Может быть, – подумав, сказал Олег.

– Мне тоже иногда кажется, что кто-то за мной в машине наблюдает.

– Во! А я что говорю! – обрадовался Мишка. Он, конечно, сам в эту ерунду ни капельки не верил, но любил всякого рода загадки и считал, что когда что-то непонятно, то жить становится интереснее.

Вечером разгрузку баржи закончили. Завели буксир, отдали швартовые концы и потащили её, родимую, вниз по Тунгуске. Баржа тяжёлая, многотонная, заводит её в эту речку – не мёд, а уж выводить на буксире, вниз по течению, вообще тоска. Баржа рыскает на поворотах, того и гляди, оставишь её где-нибудь на перекате.

К устью пришли при Мишкиной вахте. Здесь баржу надо было поставить на якорь, взять на толканье, по-речному – на рога-упоры, а затем уж выводить на магистральную реку.

После швартовки Мишка спустился в машинное отделение посмотреть, что да как крутится-вертится. Только соскочил по трапу вниз, вдруг заработали дизеля на «холостом», потом взвыли на «полном назад». «Что же такое?» – удивился он. Помчался наверх узнать.

В рубке тишина. За управлением сам капитан, хотя вахта старпома. Стоит, губу закусил, усы торчком, носом орлиным водит из стороны в сторону, рычаги дёргает.



Капитан и писатель
Алексей Венедиктов.

ТВОРЧЕСТВО

Старпом на левом крыле мостика топчется и уныло смотрит на воду. Мишка подошёл к нему, тоже посмотрел вниз. Из-под корпуса теплохода, взбудораженный винтами, всплывал, перемешанный с пеной, песок и ил.

– Сидим? – спросил Мишка.

– Не говори, обидно, – у старпома лицо кислое. – Оборот не получился.

– Бывает, – попытался успокоить его Мишка.

– А-а-а! – махнул рукой старпом, уходя в рубку.

– Михаил! – позвал капитан.

– Слушаю, Иван Алексеевич!

– Иди, отдавай кабель, ослабляй оттяжки

– и на баржу. Отдашь левый якорь.

– Ясно! – Мишка полетел вниз. На трапе столкнулся с Вадимом, третьим штурманом.

– Ты куда?

– Кабель, оттяжки отдавать.

– Пошли!

Мотористы, Олег и Юра, тоже вышли помогать. Быстро отдали кабель, подготовили оттяжки. Мишка побежал на нос баржи. На баке было тихо. Только вода журчала, да ещё слышалось какое-то позвякивание в ключе. Он глянул за борт и обомлел: якорь был отдан.

«Вот оно что! Вот почему «на мель сели». Ах ты, ёлки зелёные!» – пронеслось в голове у Мишки. Он помчался обратно. Теплоход подходил к барже. Тут снова не повезло. Или течение такое, или капитан не рассчитал, а может, просто день неудачный, только теплоход так ударился о баржу, что все, кто был на баке, едва не попадали.

– Подать оттяжки! – раздалась команда с мостика.

«Ладно, про якорь после скажу, сейчас не до этого», – решил Мишка.

Подали оттяжки, набили втулку. Вдруг наверху, в рубке, раздался грохот и крики. Парни на баке разом подняли головы.

– Это что такое! – кричала повариха, размахивая половником. – Компот на завтра сварил, теперь всё на палубе! Когда вы швартоваться научитесь!

Вера Павловна, повариха, полная бойкая женщина, была прекрасным человеком, варила чудесно, но терпеть не могла беспорядка на судне. Проработав много лет на флоте, она отлично во всём разбиралась и, если что не так, давала нагоняй кому бы то ни было, независимо от возраста и занимаемых должностей. Побаивались её все. Капитан не был исключением. Сейчас он пытался что-то объяснить ей, но Павловна и слушать не желала.

– Воду завтра пить будете! – пообещала она и, громыхнув дверью, вышла.

Капитан, приняв боевой вид, высунулся из окна:

– Так! Оттяжки набили? Хорошо! Теперь на бак! Михаил, ты левый якорь отдай!

– А он уже отдан был! – хмыкнул в ответ Мишка.

– Как?! – голос у капитана сорвался. Он махнул рукой, выбежал на мостик. Следом за ним ринулись старпом и второй штурман. На фоне вечернего неба возникла живописная картина – три богатыря ни дать ни взять: посередине – маленького роста, щуплый капитан, справа от него – высокий, худой старпом, а слева возвышалась двухметровая громада второго штурмана. Лица у всех – не передать словами.

– Почему сразу не сказал? – голос у капитана, наконец, прорезался.

Мишка пожал плечами:

– Павловну не перекричишь. Да и раз уж он отдан, чего зря воздух сотрясать.

– А может, он сам отдался? – с надеждой пророкотал второй штурман.

– Да нет, винтовой и ленточный стопора затянута, – прищурив один глаз, с ехидцей сказал Мишка.

– Ты! – старпом аж побелел от злости, обращаясь ко второму штурману. – Ты, француз, Наполеон недобитый...

– Чё-о-о? – забасил протяжно второй.

– Чё-че! Ты на баке был. Не видел, что якорь отдан? Или в шары... А я думаю, почему нос баржи на оборот не идёт? А оно вон что! Ах ты... – всю досаду и злость старпом изливал на второго штурмана. Материл он его от души. Тот только руками отмахивался.

Капитан повертел головой, глядя снизу то на одного помощника, то на другого, послушал и хлопнул ладонью о леев:

– Николай Константинович! Василий Гаврилович! Довольно! Хватит.

И вниз, ухмыляющимся парням:

– Что встали? Быстро на бак, якорь выхватывать. Потом все в рубку. Разберёмся!

Вышли из устья Тунгуски, когда уже стемнело. Вся команда была в рубке. Прилутившись кто где смог, ждали, не говоря ни слова. Иван Алексеевич сам управлял судном. Сердито дёргал манипуляторы управления рулями, которые только жалобно гудели. Наконец он прокашлялся и строго спросил:

– Кто отдал якорь?

Кто-то засопел, кто-то кашлянул, у кого-то вырвался тяжёлый вздох, но все скромно молчали. Поглядывали в темноте друг на друга да пожимали плечами. Вроде никто не отдавал. Мишка шмыгнув носом, почесал затылок, вымолвил как бы нехотя:

– Я знаю, кто отдал.

– Кто? – рыкнул стоявший рядом Василий Гаврилович.

– Судовой.

– Какой судовой? Какой судовой? – подпрыгнул у руля капитан.

– Выдумал тоже, – подала из своего угла голос Павловна.

– А что, – не сдавался Мишка, – если никто не отдавал, значит, судовой.

Заговорили все разом, заспорили. Иван Алексеевич вздохнул. Он по опыту знал, что сейчас всё равно ничего не выяснишь. Если кто-то и плюхнул в воду «железяку» случайно – не признается, а со временем оно само выплывет наружу.

– Ладно, судовой так судовой, – прервал он спор, вроде как соглашаясь. – Всем отдыхать. Николай Константинович, бери руль. Михаил, сходи в машину, посмотри температуру газов. И будьте внимательнее!

Капитан подошёл ко второму штурману, глянул снизу вверх:

– В следующий раз на баке ворон не лви. Понял?

– Да, – буркнул тот.

Ночью Мишка проснулся оттого, что кто-то тряс его за плечо. Он открыл глаза и увидел прямо над собой расплывчатые

(Окончание на стр. 4).

Последние дни августа – время созревания овощей, фруктов и прочих даров земли, когда многие хозяева уже могут показать свои творения. В ОАО «Лесосибирский порт» давно стало традицией проводить ярмарку «Урожайное лето».

30 августа в столовой порта собралось множество садоводов и огородников, как профессионалов, так и любителей, которые готовы были не только продемонстрировать лучшие образцы овощей, фруктов, цветов, но и поделиться опытом, рассказать о секретах приготовления различных домашних заготовок.

С каждым годом ярмарочных рядов становится всё больше, а ассортимент шире. Тут и овощи с огородов, и варенья-соления из погребов. От такого разнообразия дух захватывает и аппетит просыпается.

Не только работники предприятия, но и гости порта пришли посмотреть

ЯРМАРКА В ПОРТУ

на урожайные дары лета 2011 года. Несмотря на то, что ярмарка длилась всего около трёх часов, всем хватило времени полюбоваться на диковинки и дать оценку увиденному, а также узнать, как можно вырастить то или иное огородное диво самому. Никому не пришлось скучать, для каждого посетителя нашлись экспонаты по душе: прекрасный павлин из кабачков и цветов, забавные боровички-старички, чудный сибирский виноград, незабываемые ароматы цветочных композиций, весёлые летние поделки.

Не обошлось в этот день без традиционного для портовской ярмарки зрительского голосования. Каждый мог отдать свой голос за понравившийся экспонат. В результате ярмарка открыла новых садоводов-любителей из числа работников грузового района Лесосибирского порта. Все зрительские симпатии были отданы их неповторимым творениям. Особый интерес вызвали

необычные композиции из овощей и фруктов на тему сказочных героев. Просто душа радуется, когда ко всему люди пытаются подойти творчески!

Этот тёплый августовский день ярмарки речники Лесосибирска ещё

УРОЖАЙ-2011

долго будут вспоминать. Ведь они сами раскрасили его яркими красками уходящего лета.

**Яна СЕМЁНОВА
г. Лесосибирск
Фото автора**



Море цветов на ярмарке урожая.

ЮБИЛЯРЫ

Администрация, профком Подтёсовской РЭБ флота поздравляют:
Владимира Петровича НАЗАРОВА – с 60-летием (31 августа). Работает капитаном-механиком теплохода «Ледоход».
Ольгу Степановну НИКОЛАЕВУ – с 65-летием (31 августа). Работала мотористом-рулевым, поваром. Стаж – более 30 лет.
Нину Степановну ЧУВАШОВУ – с 75-летием (1 сентября). Работала поваром, матросом, маляром. Стаж – более 20 лет. Присвоено звание «Ветеран труда».
Александра Ивановича ДУЗЕЕВА – с 50-летием (2 сентября). Работает старшим помощником капитана теплохода «РТ-709».
Владимира Анатольевича ЗЫКОВА – с 65-летием (5 сентября). Работал штурманом, капитаном-механиком. Стаж – более 40 лет.
Александра Никитича МАКСИМОВА – с 75-летием (8 сентября). Работал кочегаром, машинистом насосных установок. Стаж – более 40 лет. Присвоено звание «Ветеран труда».
Владимира Викторовича ВИДЯКИНА – с 65-летием (11 сентября). Работал капитаном-механиком, старшим механиком. Стаж – более 40 лет. Присвоено звание «Ветеран труда». Награжден знаком «За безаварийную работу на речном транспорте» II степени.
Александру Александровну КОПАЧЕВУ – с 80-летием (14 сентября). Работала матросом, техникажником. Стаж – более 20 лет. Присвоено звание «Ветеран труда».
Желаем уважаемым юбилярам здоровья и бодрости, долгих лет жизни, семейного благополучия.
ОАО «Красноярский речной порт» поздравляет:
Ивана Ивановича БЕЛКОВА – с 50-летием (1 сентября). Докер-механизатор 1-го класса комплексной бригады на погрузочно-разгрузочных работах Злобинского грузового района. В порту работает с 1983 г. Ветеран труда порта.
Юрия Тихоновича ПОДОРОЖНОГО – с 55-летием (2 сентября). Сменный электромеханик плавучего крана № 61. В порту работает с 2000 г.
Ивана Христофоровича ГАЛАНИДИ – с 80-летием (3 сентября). В 1954 – 1996 гг. работал машинистом теплового железнодорожного цеха. Ветеран труда порта.
Григория Михайловича ЗОГРАФА – с 70-летием (3 сентября). Заместитель начальника Берёзовской ремонтно-механической мастерской флота. В порту работает с 1988 г. Ветеран труда порта.
Веру Ильиничну ЛАВРЕНОВУ – с 65-летием (16 сентября). В 1983 – 2007 гг. в бухгалтерии порта работала бухгалтером. Ветеран труда порта.
Александра Романовича КАРПИНСКОГО – с 55-летием (20 сентября). Слесарь-электрик по ремонту электрооборудования Берёзовской ремонтно-механической мастерской флота. В порту работает с 1988 г. Ветеран труда порта.
Виктора Алексеевича ФИЛИППОВА – с 70-летием (20 сентября). В 1993 – 2005 гг. работал капитаном-механиком теплохода «БТП-603».
Желаем уважаемым юбилярам доброго здоровья, долгих лет жизни, благополучия.

ПОПРАВКА

В статье «Далеко родная база флота...» («РЕ» № 18 за 2 сентября 2011 г.) первую строку стихотворения «По весне идём-ползём к Ванкору» следует читать: «По пескам идём-ползём к Ванкору».
«По весне на реке Большая Хета море воды, ходят суда проекта «ОТ». Мы идём позже. И ходим мы действительно моментами по пескам», – даёт разъяснения в телеграмме, поступившей в адрес редакции, автор стихотворения Наталья Сучкова.
Редакция приносит извинения Н. С. Сучковой за некорректную правку стихотворения.

ОТ ПЕРВЫХ СТРОК В «БОЛЬШЕВИКЕ»

Затон моей памяти всё чаще зовёт меня в годы детства, до которого мне нет необходимости, как поётся в песне Эдиты Пьехи, «просить у кассирши плацкартный билет».
Вот и на днях встретил на берегу Енисея моего «одноклассника» по пионерскому лагерю «Водник» – сына известного в своё время ветерана Енисейского флота, бывшего главного диспетчера, начальника технического отдела пароходства, да ещё и наставника-педагога Красноярского речного техникума Николая Николаевича Новикова. Вадик (Вадим Николаевич) – ныне известный учёный-физик в Академгородке, кандидат наук – в шаговой доступности от места нашего летнего обитания в «Воднике», на крутом берегу Енисея, разместил свою лабораторию, где и работает с молодыми учёными.
Встреча наша и на этот раз не могла обойтись без воспоминаний далёкого детства. Постояли молча у старого деревянного двухэтажного дома, что на улице Сурикова близ Енисея горделиво и стойко возвышается на прочном фундаменте, соседствуя с домами по-

стройкой шестидесятых – семидесятых годов прошлого столетия. В нём Вадим Николаевич провёл своё детство. Бывал я и в квартире его гостеприимных по-нашему, по-речному, родителей. А потом захаживал и в редакцию бассейновой газеты, которая размещалась в бывших квартирах.
Ныне случилось совпадение круглых дат, о чём мы и говорили с другом детства: 80-летний юбилей нашего родного пароходства и его детища-речника – газеты «Речник Енисея», нами любимой с детства.
А ещё я припомнил, как ровно 60 лет назад в газете «Большевик Енисея» (так назывался тогда «Речник Енисея») была напечатана первая моя заметка под заглавием «Нет музыкальных инструментов».
Храню в своём архиве тот августовский пожелтевший от времени номер газеты и вспоминаю, как мы, огольцы, отдыхали на пристани Усть-Кан, где в местной школе наш заботливый профсоюз – Баскомфлот разместил санаторий для ослабленных здоровьем детей водников. Естественно, и режим там был санаторный, и питание улучшенное. Но всё это мы, временные обитатели детского санатория, решительно нарушали, устраивая пионерские линейки, футбольные ба-

ЛЕТОПИСЬ ЕНИСЕЯ

талии, концерты самодеятельности в местном клубе и, конечно же, шумные купания в устье реки Кан. Мы даже радио провели в школьное здание, потому как без информации и газет просто не могли существовать на «каникулах санаторного режима». Пацаны тогда единогласно окрестили меня, одного из ярких нарушителей оздоровительного сезона, званием «комиссар».
Мне же и поручено было в конце нашего «бездятельного» пребывания в санатории написать заметку в газету речников – выразить в ней горячую детскую благодарность за наши летние денёчки на пристани Усть-Кан, а также пожелание, чтобы к следующему сезону лета 1952 года Баскомфлот приобрёл для нас музыкальные инструменты – балалайку, гитару и баян.
Возвратившись в Красноярск, я эту заметку самолично отнёс, поднося её по скрипячей лестнице, в редакцию «Большевика Енисея». А вскоре её напечатали. Радости моей не было предела! Огорчал лишь заголовок, вы-



Анатолий Ануфриев на профессиональном празднике речников.

бранный, на мой взгляд – уже тогда, неудачно.
Зато теперь каждый раз, извлекая из почтового ящика родную газету, всякий раз радуюсь и люблюсь: какая она деловая, умная и красивая! Лучшее всех других красноярских газет! Пусть кто-нибудь решится со мной поспорить...
Анатолий АНУФРИЕВ, ветеран отечественной журналистики, член Клуба капитанов

СУДОВОЙ РАССКАЗ

(Окончание. Начало на стр. 3).
в темноте контуры огромного чудовища. Мишка подскочил на койке, стал судорожно шарить по переборке в поисках выключателя надкоечной подсветки.
– Чего испугался? – прорычало чудовище голосом второго штурмана.
Мишка, наконец, нашёл выключатель, включил свет. Протёр сонные глаза и глянул, прищурившись, на посетителя.
– Слушай, Гаврилыч! Ты в следующий раз, когда заходишь, свет включай. Ага? А то поневоле поверишь в нечистую силу.
– Ладно! – захохотал Гаврилович.
Мишка поморщился: ну и гогот. Посмотрел на часы – глаза на лоб полезли: три часа ночи. Он усталился на второго штурмана:
– Василий Гаврилович, я тебя не узнаю! То тебя на вахту не добудишь, а сегодня черти носят среди ночи. Добрым людям спать не даёшь. Что случилось?
– Да вот, всё думаю, кто же это якорь отдал. А я не доглядел, – Гаврилович задумчиво вздохнул.
– Что тут думать, – ухмыльнулся Мишка.
– Я же сказал – судовой!
– Э-э-э, не-е-е! Ты мне тюльку не гони! – второй погрозил Мишке пальцем, достал из кармана папироску, закурил. Мишка последовал его примеру. – Тут дело рук человеческих.
Мишка вздохнул: вот чёрт неуклюжий, докопался. Не отвяжется, пока не отговориться.
– Да крановщики его отдали, кто же больше. Когда утром баржу подталкивали, помнишь, якоря с неё не отдавали. Шеф сказал, что не надо, и так, мол, достоин. Сами по грибы уехали. Побоялись, что унесёт, – течение-то, слава богу, – вот и отдали, – Мишка затушил сигарету в пепельнице, пожал плечами. – Я лично так думаю.
Он зевнул и уныло посмотрел на опешившего Гавриловича. Тот долго подозрительно смотрел на Мишку, соображая, не разыгрывает ли его снова весёлый моторист. Потом хлопнул себя по колену огромной ладонью, Мишка даже вздрогнул.
– Точно ведь! Больше никому. А я не посмотрел! Эх!
– Вот видишь, как всё просто, – облегчённо вздохнул Мишка. – Только кто компрессор с автомата снял, я не знаю.
– Компрессор старпом выключил. Он потом вспомнил. А вот кто тебя в машине пугал?
– Ха! Начитаешься ерунды, – Мишка кивнул на книгу фантастики, лежащую на столе, – вот и мерещится всякая чушь.
– А зачем читаешь?
– Интересно!
Гаврилович повертел между пальцами

ТВОРЧЕСТВО

потухшую папиросу, вздохнул:
– Ладно, пойду к вахте готовиться.
– Давай, иди. Да больше по ночам не пугай, – Мишка улёгся, выключил свет.
– Не буду больше, – заверил, выходя, Гаврилович.
В ожидании погрузки баржи теплоход стал на якорь. Тут и Павловна повиснула на обед. На толкаче не часто приходится собираться всем вместе. Сейчас же весь экипаж, кроме вахтенного Юры, сидел за столом.
– Ну что, больше судовые якоря не отдавали? – спросила Павловна, разливая по стаканам недавно сваренный, ещё тёплый компот.
– Всё в порядке, – промычал с полным ртом второй.
– Ты сначала поужай, а затем звуки издавай, – возмутился всё ещё сердитый на Гавриловича старпом. – Послал Господь помощника: ни на палубе, ни за столом толку нет.
– А он ещё маленький, подрастёт – научится, – подал голос Вадим.
Второй хотел что-то сказать, но махнул рукой и быстрее заработал ложкой.
– Ешь, Гаврилыч, не обращай внимания. Пей вон компот, – вступилась за второго штурмана Павловна – добрая, отошла от вчерашнего. – В следующий раз точно воду пить будете, – сказала она в сторону капитана.
– Павловна! – Иван Алексеевич положил руку на сердце. – Больше не будем, честное слово.
– Вот-вот, и никакие судовые не помогут. Это всё вон кто выдумал, – второй штурман отодвинул пустую тарелку, кивнув на Мишку. – Не живётся ему спокойно.
– А тебя лишь бы с койки не трогали, – огрызнулся Мишка. – Жуй дальше, следователи.
– Чего он расследовал? Наш Шерлок Холмс, – усмехнулся старпом.
– Да, было дело, – и Мишка поведал обществу о ночном визите Гавриловича.
– Ну вот, всё и разрешилось, – сказал капитан, внимательно выслушав Мишкин рассказ. – Так оно и было. Фантасты...
В кают-компанию заглянул Юра:
– Иван Алексеевич! Уже можно под погрузку.
– Ясно! – капитан встал. – Ну что, орлы, вперёд! Только безо всяких там нечистых, домовых, судовых. Понятно?
– Понятно! – гаркнули хором «орлы», выскывая из салона.
– И посуду не бить! – крикнула вслед Вера Павловна.
Алексей ВЕНЕДИКТОВ
Фото Алексея БУРАВЦОВА

ЛЕГКОАТЛЕТИЧЕСКИЙ КРОСС В НЕПОГОДУ

Закончились соревнования по легкоатлетическому кроссу краевой спартакиады профсоюзов 2011 года. Они проходили в Красноярске, на лыжном стадионе в районе Ветлужанки.
В соревнованиях приняли участие 13 сборных команд краевых комитетов отраслевых профсоюзов: восемь команд первой группы и пять – второй группы. Природа внесла свои коррективы: дождь и ветер отразились на количественном составе команд – участников было заметно меньше, чем обычно.
Легкоатлеты были разбиты на три группы: младшая – в возрасте от 18 до 30 лет, средняя – от 31 до 45 лет и старшая – 46 лет и старше. Спортсмены старшей и средней групп бежали на дистанцию 1000 метров, младшей группы – 2000 метров.
Спортивную честь речников защищали такие преданные спорту люди,

КРАЕВАЯ СПАРТАКИАДА

как Попов Илья и Алексеев Алексей из Красноярского института водного транспорта и Полев Василий из управления ОАО «Енисейское речное пароходство». В комплексном зачёте наша команда заняла четвёртое место по второй подгруппе.
Следующие соревнования – по мужскому волейболу – запланированы провести в первой декаде октября в спортивном зале «Металлург». Спортивную честь речников на этом этапе краевой спартакиады будет защищать чемпион бассейновых соревнований 2011 года команда Красноярского судоподъёмника, капитан команды Александр Тимофеев. А сейчас волейболисты судоподъёмника принимают участие в городских соревнованиях города Дивногорска.
Николай СТРУЧКОВ

ПОДПИШИСЬ НА «РЕЧНИК ЕНИСЕЯ»!

«Почта России» проводит очередную подписную кампанию.
Оформить подписку на газету «Речник Енисея» на первое полугодие 2012 года можно в любом почтовом

ПОДПИСНАЯ КАМПАНИЯ

отделении Красноярска и Красноярского края.
Подписная цена на полугодие – 60 руб. 90 коп.,
для подписчиков северных районов – 75 руб. 48 коп.
Подписной индекс газеты: 52353.



12 августа 2011 г. на 69-м году жизни после тяжёлой продолжительной болезни скончался
КОРНИЛОВ Юрий Меркианович, ветеран Енисейского пароходства, бывший линейный электромеханик службы судового хозяйства управления.
Трудовую деятельность в ЕРП начал в 1962 г. радистом теплохода «Славянка», прошёл путь до помощника механика по электрооборудованию теплохода «Ленанефть-2005».
С 1978 г. и до ухода на заслуженный отдых в 1997 г. работал на берегу. Выражаем соболезнование родным и близким покойного.
Администрация ОАО «ЕРП», Совет ветеранов

«РЕЧНИК ЕНИСЕЯ» – газета речников Енисейского бассейна
Учредители:
Открытое акционерное общество «Енисейское речное пароходство»,
Федеральное государственное учреждение «Енисейское государственное бассейновое управление водных путей и судоходства»
Енисейская бассейновая профсоюзная организация Профсоюза работников водного транспорта Российской Федерации.
Издатель: ОАО «ЕНИСЕЙСКОЕ РЕЧНОЕ ПАРОХОДСТВО»
Главный редактор: ИВАНОВ С. С.
Адрес редакции и издателя:
660049, г. Красноярск, ул. Богграда, 15.
E-mail: rechnik@e-river.ru
ivanov@e-river.ru
http://www.e-river.ru/press-centre/gazeta/r
Телефоны: главный редактор – (391) 259-19-86.
Корреспонденты – (391) 259-19-98.
Факс: (391) 259-14-51
с пометкой «Для редакции».
Газета зарегистрирована
Средне-Сибирским управлением Федеральной службы по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия.
Свидетельство о регистрации
П/И № ФС16-472 от 23 октября 2007 г.
Подписной индекс: 52353.
Газета распространяется по подписке.
Цена свободная.
Компьютерный набор и корректура:
редакция газеты «Речник Енисея».
Компьютерная вёрстка:
Е.В. Девяткова
Отпечатано:
ООО «Знак»
660028, г. Красноярск,
ул. Телевизионная, 1, стр. 21.
Телефон: (391) 201-97-87.
Подписано в печать: 14.09.2011 г.
по графику – 14.00, фактически – 14.00
Заказ № 3060. Тираж: 2280 экз.