

ГАЗЕТА  
РЕЧНИКОВ  
ЕНИСЕЙСКОГО  
БАССЕЙНА

ИЗДАЁТСЯ  
С 24 АПРЕЛЯ  
1931 ГОДА

gazeta.e-river.ru

# РЕЧНИК ЕНИСЕЯ

## » ГЛАВНАЯ ТЕМА

**ЭКИПАЖИ СОВЕРШАЮТ  
ПОСЛЕДНИЕ РЕЙСЫ  
НАВИГАЦИИ-2011**

стр. 1

## » НАВИГАЦИЯ-2011

**ПАРОМ НА АНГАРЕ  
РАБОТАЕТ ДЛЯ ГЭС**

стр. 1

## » НАГРАДЫ

**ГЕНЕРАЛЬНОМУ  
ДИРЕКТОРУ  
ПАРОХОДСТВА ВРУЧЕНА  
ПРЕМИЯ ИМ. КОСЫГИНА**

стр. 2

## » РЕЧНИКИ

**ОБЪЕДИНЯЮЩИЙ  
СУДЬБЫ ЗАТОН**

стр. 2

## » КАДРОВАЯ ПОЛИТИКА

**ИТОГИ АТТЕСТАЦИИ  
В ПАРОХОДСТВЕ**

стр. 2

## » ЛЕТОПИСЬ ЕНИСЕЯ

**ПОСЛЕДНИЙ РЕЙС  
КАПИТАНА**

стр. 3, 4

## » БИБЛИОГРАФИЯ

**ВЫШЕЛ ПЕРВЫЙ ТОМ  
ЭНЦИКЛОПЕДИИ  
РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА**

стр. 3

## » ОБРАЗОВАНИЕ

**ВАНКОРСКИЕ  
ВПЕЧАТЛЕНИЯ**

стр. 4

## ЭКИПАЖИ ЗАВЕРШАЮТ НАВИГАЦИЮ

В начале октября суда пароходства получили грузы и отправились в последние рейсы навигации 2011 года. Природа осенью сделала речникам отличный подарок: как бы извиняясь за холодное лето, в сентябре-октябре погода выдалась на редкость тёплой и ясной. В один из таких солнечных дней корреспондент «РЕ» застал экипаж «Капитана Лобастова» в затоне КСЦ, на «Тайване», перед отправлением в Дудинку. Поговорили не только о навигации, но и об особенностях работы речника.

Трижды за навигацию «Капитан Лобастов» поднимался по Большой Хете, но только один раз грузы удалось доставить непосредственно до Ванкора. Уровень воды падал, и четырёхпалубное судно разгружали в Сузуне.



Капитан Владимир Каханов.

— Ситуация в этом году, конечно, была боевая, — вспоминает механик — сменный капитан Пётр Репьев. — Из-за резкого падения уровня воды приходилось работать при критических глубинах, не всегда соответствующих габаритам судов. На некоторых перекатах баржи буквально ползли по дну, но всё-таки составы продвигались вперёд. Было очень большое внутреннее напряжение, на вахту выходили через каждые шесть часов. Хорошо, что у нас капитан самый спокойный во всём флоте, он всегда собран, в критических ситуациях действует профессионально и без эмоций.

Обычно журналистам члены экипажа всегда говорят только хорошее о капитане, оно и понятно — начальник как-никак. Но в этот раз сомневаться в искренности подчинённых не приходилось. Капитан теплохода «Капитан Лобастов» Владимир Каханов пользуется заслуженным уважением всех без исключения речников, которые его характеризуют как «выдержанного, профессионального судоводителя».

— Вроде бы уже столько времени работаю во флоте — 28 лет, но каждую навигацию учусь чему-то новому, — открывает секрет своего мастерства Владимир Леонидович. — Помню, когда первый раз пришли на Большую Хету, то все думали, что такой подвиг совершили! А сейчас каждый год ходим и воспринимаем это почти как рядовое событие. Правда, всё равно в каждую навигацию делаем заручку на память об особенностях судовождения на этом участке.



Теплоход «Капитан Лобастов» в устье Большой Хеты.

В свой последний рейс нынешней навигации члены экипажа выходили с грустью, — говорят, жаль, лето быстро закончилось. Но домой тоже надо — семьи, подруги скучают. Особенно сильно сейчас ждёт механика — сменного капитана Петра Репьева: скоро в семье ожидается пополнение. Пётр Владимирович с женой своей познакомился на флоте, она тогда поваром работала. А сегодня в пароходстве

трудится и его мать, и его сестра, только на других судах.

— Я ещё мальчишкой влюбился в теплоходы, поэтому, не раздумывая, поступил в речное училище, — вспоминает Пётр Владимирович. — А моя мама раньше воспитателем в детском саду работала, никуда особо не ездила, но очень хотела мир повидать. После садика решила проводником устроиться на железную дорогу, но я переубедил, сказал, что нигде такой красоты, как на Енисее, не увидишь. Прислушалась к совету — и ни разу не пожалела. Более того, ещё и мою сестру во флот привела.

Вообще, интересно, каких людей судьба связывает с флотом. К примеру, матрос Инга Сидорова, подключившаяся к нашему разговору о профессиях, имеет два образования: по одному из них — строитель, по другому — преподаватель музыки.

— Я вот за парней наших переживаю, — говорит Инга. — Смешные мальчишки у нас на теплоходе, училище окончили, а подружки не у всех есть. Не хотят ждать парней из навигации. Не понимают, что если хочешь быть женой капитана, то надо выйти замуж за матроса.

Любовь КАТЕРЕНЮК  
Фото Алексея БУРАВЦОВА



Механик — сменный капитан Пётр Репьев.

## РАБОЧИЕ СОВЕЩАНИЯ

Утверждён график рабочих совещаний генерального директора ОАО «ЕРП» Александра Иванова с плавсоставом пароходства. По традиции такие встречи проходят поздней осенью и посвящены завершению навигации.

В графике, разработанном в управлении по работе с персоналом, определены ответственные за подготовку совещаний и их участники.

Первое рабочее совещание — с плавсоставом Красноярского судоремонтного центра — состоится 10 ноября. На 11 ноября запланирована встреча с плавсоставом Подтёсовской РЭБ флота, на 15 ноября — с плавсоставом Ермолаевской РЭБ флота.

На встречах будут рассмотрены итоги работы ОАО «ЕРП» в навигацию-2011, анализ выполнения протоколов рабочих совещаний 2011 года, задачи судоремонта 2012 года, вопросы подготовки к навигации-2012.

## ПАРОМ ДЛЯ БОГУЧАНСКОЙ ГЭС

Навигационную работу на Ангаре продолжает экипаж теплохода «Светлогорск», который обеспечивает паромную переправу в районе строительства Богучанской ГЭС.

Суда Енисейского пароходства работают на этой переправе четвертую навигацию. Сначала буксировку парома «Дивногорец» осуществлял теплоход «Курагино», в навигацию-2011 его сменил теплоход «Светлогорск».

Паромная переправа гидростроителям необходима технологически, без неё было бы затруднительно строить станцию. С берега на берег они регулярно переправляют технику, работников, оборудование. Паром начинает работать ранней весной, как только река в нижнем бьефе плотины ГЭС очищается ото льда, а это происходит гораздо раньше, чем в устье Ангары и на Енисее в районе Стрелки. И действует переправа вплоть до ледостава, когда судам выйти из Ангары, чтобы перезимовать в затоне в Красноярске или Подтёсово, уже не представляется возможным.

Например, в этом году судоходная обстановка на реке была закрыта 5 октября.

Поэтому зимний отстой теплохода и парома осуществляется на территории арендатора судов — ОАО «Богучанская ГЭС». В начале октября на Ангару на разведном теплоходе пароходства прибыли специалисты ОАО «ЕРП»: главный диспетчер Борис Бурков, курирующий Ангарский флот, начальник службы безопасности судовождения Валентин Кузьмин и капитан-наставник Виталий Гульбинас.

— Вместе с представителями Богучанской ГЭС мы обследовали акваторию в нижнем бьефе и определили места для безопасного зимнего отстоя судов, — сказал нашему корреспонденту главный диспетчер Борис Бурков. — Паром «Дивногорец» будет зимовать под прикрытием дамбы — там же, где отстаивался прошлой зимой. А теплоход «Светлогорск» решили поставить под плотину, в канале от бывшего шлюза.

Пока ещё лёд не сковал воды Ангары, паромная переправа в районе ГЭС действует. Но даже после

## » НАВИГАЦИЯ-2011

того, как суда будут поставлены на зимний отстой, для экипажа теплохода «Светлогорск» во главе с капитаном Алексеем Петровым работа не закончится — перед командой стоит задача контролировать отстой судов всю зиму и особенно при весеннем ледоходе.

Сергей ИВАНОВ  
Фото Алексея БУРАВЦОВА



Паром на Ангаре в районе строительства Богучанской ГЭС.



В Подтёсовской РЭБ флота в последнее время произошли положительные перемены: обновлены судоремонтные площадки, стабильно загружены производственные мощности, облагорожена территория. Но самое главное достояние предприятия – его люди: работники многих специальностей, которые обеспечивают бесперебойную работу флота, молодые специалисты, начинающие карьеру, и ветераны, обладающие ценным трудовым и жизненным опытом.

В этом году Юлия Зорина впервые была назначена диспетчером по затону, пока временно – на стажировку. В 19 лет пришла она в плавостав пароходства: сначала работала судовым поваром, а потом и матросом. 17 навигаций ходила по Енисею и притокам на танкерах «ТН» и «ТНМ», буксире «Р-14». Недавно окончила Новосибирскую академию водного транспорта, факультет «Организация перевозок и управление на водном транспорте». В межнавигационный период в течение шести лет училась в Красноярском отделении

## ЗАТОН, ОБЪЕДИНЯЮЩИЙ СУДЬБЫ

академии, а в навигацию работала в Красноярском судоремонтном центре. Её новая специальность оказалась востребованной в Подтёсово, и свою 18-ю навигацию Юлия Владимировна впервые провела на берегу.

– Мне нравилось работать на реке, и сейчас тянет, – не без сожаления говорит она. – С другой стороны, надо воспитывать дочь, – девочке два года.

Стажировку Юлия Зорина прошла успешно: функции и задачи диспетчера освоила, научилась работать со схемой дислокации судов в затоне.

Диспетчерская – особая гордость предприятия. Несколько лет назад она была отремонтирована. Помещение приобрело новый облик, здесь царит корабельный порядок. Широкие обзорные окна с видом на простор затона, штурвал и судовую колокол со списанных судов создают поистине флотскую атмосферу. На стене – «Схема дислокации судов в затоне Подтёсовской РЭБ», выполненная в форме большой карты на магнитном стенде. К карте прикрепляются бирки с названиями судов в соответствии с местом их расположения в затоне.

– Схема дислокации очень удобна и необходима, прежде всего, для еже-

дневного контроля судов, – отметил заместитель директора по эксплуатации флота Подтёсовской РЭБ Виктор Костюков. – Она позволяет оперативно определять местонахождение любого судна в затоне и очень эффективна при расстановке флота на зимний отстой.

Суда начали возвращаться из навигации, и зимний отстой не за горами. На предприятии активизируются работы, связанные с судоремонтом. В цехе технической эксплуатации флота изготавливают детали для ремонта. За токарным станком – Алексей Бирюков. В Подтёсовской РЭБ он работает уже 11 лет, пришёл сюда слесарем.

– Я и до этого работал в системе речного флота – на подводно-технических работах в отряде № 11 «Подводрестроя», – говорит Алексей Владимирович. – О том, что пришёл в Подтёсовскую РЭБ флота, не жалею, – меня здесь всё устраивает, условия хорошие.

Непросто покинуть предприятие, к которому прикипел душой и сердцем. Николай Белякович давно уже пенсионного возраста, но всё ещё продолжает трудовую деятельность, хотя и говорит: «Всё, работаю последний месяц».

Флотскую карьеру Николай Михайлович начинал на теплоходе «В. Ча-

лов», был рулевым на перегоне судов. Работал боцманом, на штурманских должностях, капитаном на буксирных и пассажирских судах. 22 года возил пассажиров до Туры по непростой реке Нижняя Тунгуска. На берегу долгое время трудился мастером, сейчас групповой капитан и одновременно завхоз. Не чужается любой работы – вместе с двумя своими коллегами только что сматал в круг далеко не тонкий трос. Двое других – это такелажник, в прошлом капитан судов и ударник пятилеток, работающий пенсионер Анатолий Алексеевич Серга и береговой рабочий, выпускник Подтёсовского лицея № 5 Владимир Ильгов, который мечтает работать на флоте по специальности – судовым электромехаником, но решил сначала отслужить в армии.

Немало в Подтёсово ветеранов, кто и рад бы поработать на благо флота, но годы уже не те. В их числе Юрий Семёнович Анисимов. Далеко 1954 год, когда он и его брат Геннадий поступили в Ремесленное училище № 5 в городе Минусинске. Через два года окончили училище и были направлены на пароход «Грузия». Юрий Семёнович прошёл путь от рулевого паровых судов до сменного капитана теплохода

## РЕЧНИКИ

«Ракета-270». Капитаном стал и Геннадий Алексеевич. Работали на флоте и другие братья Анисимовы: Борис Семёнович – капитаном малых судов, Валерий Семёнович – судовым электромехаником высокой квалификации.

На берегу Юрий Анисимов трудился начальником отдела кадров, потом заместителем главного инженера по охране труда Подтёсовского судоремонтного завода, ныне пребывает на заслуженном отдыхе.

– В 1956 году из Минусинска после окончания Ремесленного училища № 5 нас в Подтёсово прибыло 56 человек, – вспоминает Юрий Семёнович. – Сейчас я один остался в Подтёсово из того выпуска – кто уехал, кого уж нет. Но все мы работали достойно. И сегодня на душе радостно, когда видишь, как ответственно, с полной отдачей трудятся молодые, – те, кто пришёл на предприятие после нас.

Много людей, много судеб, достойных служить примером. С разными характерами, разными путями пришли они во флот, а объединила их Подтёсовская РЭБ.

Сергей ИВАНОВ  
Фото автора



Схему дислокации судов демонстрирует заместитель директора Виктор Костюков.



Бывший матрос Юлия Зорина на стажировке в диспетчерской.



За токарным станком – Алексей Бирюков.



Береговые работники Николай Белякович, Владимир Ильгов, Анатолий Серга.



Ветераны Подтёсовской РЭБ. В центре – бывший капитан и управленец Юрий Анисимов.

## ВРУЧЕНЫ ПРЕМИИ ИМЕНИ А. Н. КОСЫГИНА

В Москве, в зале заседаний Российской Ассоциации производителей, состоялось вручение Премии им. А. Н. Косыгина за 2010 год. Премию вручали Председатель Комиссии премии, академик, член Совета Федерации Федерального Собрания РФ Николай Иванович Рыжков и президент Российской Ассоциации производителей Олег Николаевич Сосковец.

По итогам 2010 года премии им. А. Н. Косыгина удостоено три коллектива: Инновационный научно-образовательный и опытно-промышленный центр наноструктурированных композиционных материалов Белгородского ГТУ им. В. Г. Шухова, ГУП «Водоканал» г. Санкт-Петербурга и ГУП «Институт нефтехимпереработки Республики Башкортостан», а также 14 персон. Среди награждённых – председатель «Росагропромсоюза», депутат Государственной Думы ФС РФ Стародубцев В. А., генеральный директор ОАО «360-й авиаремонтный завод» Сокол С. И., вице-президент Российской Академии наук, Заслуженный деятель науки РФ, доктор экономических наук Ушачёв И. Г.,

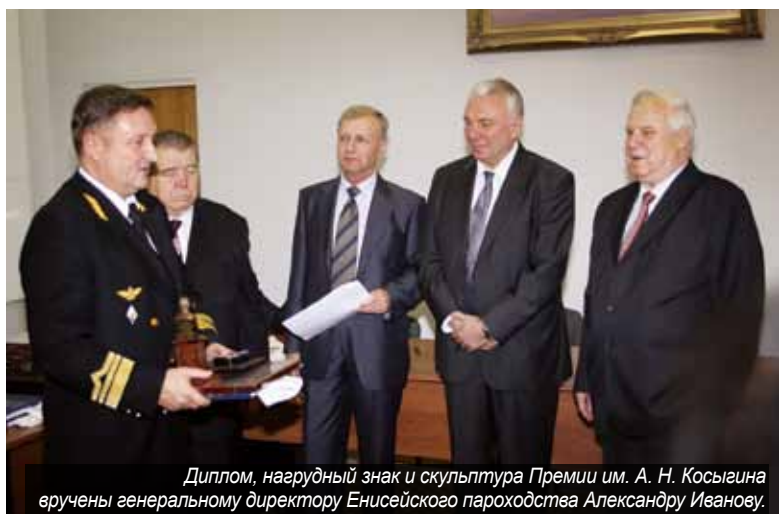
## НАГРАДЫ

генеральный директор ОАО «Зеленодольское предприятие «Эра» Антышев Г. В., генеральный директор ОАО «Енисейское речное пароходство» Иванов А. Б. и другие.

Александр Иванов удостоен высокой награды за большой личный вклад в развитие и сохранение речного транспорта в Енисейском водном бассейне, внедрение новейших технологий. Он стал третьим речником России, получившим эту высокую награду за 10 лет с момента её учреждения.

Премия имени Алексея Николаевича Косыгина в области науки, техники и организации производства учреждена для поощрения учёных, специалистов и практиков, внесших существенный вклад в науку, техническую сферу и организацию производства. Премия присуждается за реальные достижения в решении фундаментальных и прикладных проблем, совершенствование и развитие отдельных отраслей экономики и призвана вносить существенный вклад в пропаганду достижений и опыта организаторов производства в России.

Пресс-служба ОАО «ЕРП»



Диплом, нагрудный знак и скульптура Премии им. А. Н. Косыгина вручены генеральному директору Енисейского пароходства Александру Иванову.

## АТТЕСТУЙТЕСЬ НА ЗДОРОВЬЕ!

На предприятиях Енисейского речного пароходства приступили к выполнению плана мероприятий по итогам аттестации рабочих мест. Значимость аттестации трудно переоценить: благодаря её проведению на некоторых рабочих местах улучшились условия труда, а риск возникновения профессиональных заболеваний существенно снизился.

В кабинете отдела безопасности труда в шкафу с папками по аттестации рабочих мест нет ни сантиметра свободного пространства. Десятки скоросшивателей – итог работы, проделанной за пять лет. Однако главный результат аттестации, конечно же, не кипа бумаг, а реальное улучшение условий труда. Самое пристальное внимание во время аттестации уделялось таким «вредным» профессиям, как моторист, береговой матрос, механик, сменный электромеханик, электрогазосварщик, тракторист, токарь, слесарь-судоремонтник, и другим. Всего в пароходстве аттестовано 2139 рабочих мест.

– Есть такая профессия – судокорпусник, – на примерах рассказывает главный специалист отдела безопасности труда ЕРП Наталья Карзевич, – но рабочие моменты у людей этой профессии могут сильно отличаться. Кто-то работает в цехе, где тепло, но пыльно и есть превышение шума, а кто-то трудится на улице, где летом жарко, а зимой холодно. Соответственно, подходы к оценке условий труда и доплаты у этих работников будут разные, хотя и у тех, и у других они «вредные».

К вредным факторам относятся недостаточная освещённость рабочего места, шум, вибрация, превышение предельно допустимых концентраций вредных химических веществ,

аэрозолей, пониженные показатели температуры воздуха при работе на открытой территории в зимний период и другие. Для сотрудников пароходства, чьи рабочие будни проходят в таких условиях, предусмотрены оплата труда в повышенном размере, дополнительный отпуск, досрочное назначение трудовой пенсии, выдача молока. А для устранения выявленных на рабочих местах нарушений государственных нормативов по охране труда реализуются планы мероприятий по улучшению и оздоровлению условий труда в филиалах организации.

К примерам таких мероприятий можно отнести модернизацию системы освещения там, где это необходимо, или выдачу дополнительной спецодежды береговым работникам. На флоте членам экипажей сейчас также выдаются дополнительные костюмы для профилактических работ в машинном отделении на время навигации.

Улучшение условий труда почувствовали на себе работники Подтёсовской РЭБ флота: за счёт средств Фонда социального страхования буквально на днях доставили противозвучные наушники. Дело в том, что лабораторные замеры показали повышенный уровень шума во время работы многих токарей, судокорпусников, мотористов-рулевых, помощников механика. К тому же результаты медицинского осмотра свидетельствуют о том, что тугоухость становится профессиональным заболеванием.

– Было принято решение направить 524 тысячи рублей на закупку специальных противозвучных наушников. Их приобретение относится к предупредительным мерам по сокращению производственного травматизма и профессиональных заболеваний, проведение которых частично финансируется за счёт страховых взносов на обязательное социальное страхование, – объясняет начальник от-

## КАДРОВАЯ ПОЛИТИКА

дела охраны труда и окружающей среды Подтёсовской РЭБ флота Владимир Вагин. – Когда привезли несколько образцов наушников, мы провели эксперимент. Один судокорпусник находился внутри судна без обшивки, снаружи его напарник выставлял кувалдой вмятины. Можете представить, какое там раздавалось эхо! Но в наушниках все громкие, резкие звуки от ударов приглушались, а люди могли спокойно, не повышая голоса, общаться друг с другом. Результат нас просто поразил, и мы закупили 208 наушников «Элтор» для всех, кому приходится работать при шуме.

Как известно, любую болезнь легче предупредить, чем лечить. Именно поэтому в пароходстве уделяют большое внимание профилактике профессиональных заболеваний, оздоровлению сотрудников. Все они ежегодно проходят медицинский осмотр, имеют возможность поправить здоровье в санаториях и на курортах страны.

Любовь КАТЕРЕНЮК

Количество аттестованных рабочих мест по подразделениям Енисейского пароходства:

Красноярский судоремонтный центр: береговые подразделения – 242, флот – 643.  
Подтёсовская РЭБ флота: береговые подразделения – 292, флот – 506.  
Ермолаевская РЭБ флота – 129.  
Управление ОАО «ЕРП» – 270.  
Таймырское районное управление – 26.  
Павловская база флота – 31.

## ПОДПИСНАЯ КАМПАНИЯ

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

## ПОДПИШИСЬ НА «РЕЧНИК ЕНИСЕЙ»!

«Почта России» продолжает подписную кампанию. Оформить подписку на бассейновую газету «Речник Енисей» на первое полугодие 2012 года можно в любом почтовом отделении Красноярского края.



# ПОСЛЕДНИЙ РЕЙС КАПИТАНА

80-ЛЕТИЮ ЕНИСЕЙСКОГО ПАРОХОДСТВА И ГАЗЕТЫ «РЕЧНИК ЕНИСЕЯ» ПОСВЯЩАЕТСЯ



Дизель-электроход «Байкал» во время пассажирского рейса на Крайний Север.

» Было это четверть века назад. Работал я фотокорреспондентом газеты «Речник Енисея». Зимой делал снимки о ремонте судов, как в затонах, так и в цехах ремонтно-эксплуатационных баз, а также о постройке теплоходов, барж, паромов. С открытием навигации и летом работы было особенно много.

Приходилось ездить на притоки: Большой Пит, Ангара, Нижняя и Подкамменная Тунгуски. Снимал на плёнку лучших по профессии, экипажи судов, работу плавокранов, пристаней, дебаркадеров, не забывая береговых работников – токарей, литейщиков, управленцев.

Однажды захожу к редактору газеты Владимиру Ивановичу Чумаченко, у него в кабинете сидят фотокорреспондент газеты «Красноярский рабочий» А. Горелов и фотокор из Москвы В. Жданов – от журнала «Речной транспорт», – они тоже решили отправиться вниз по Енисею. Редактор мне говорит:

– Ты Енисей хорошо знаешь, людей, работающих на теплоходах, и села – где какие национальности обживают берега, – так будешь вроде гида.

В диспетчерской мы узнали, что в последний осенний рейс до Усть-Порта должен пойти дизель-электроход «Байкал». Это было единственное судно из одиннадцати такого же проекта, которое ходило до Усть-Порта.

На «Байкале» нас встретил капитан – ветеран и заслуженный работник флота, орденносец Селиванов Михаил Демьянович. Он с боцманом показал нам трёхместную каюту. Теперь мы – пассажиры этого дизель-электрохода. Звучит музыка – марш «Прощание славянки», и «Байкал» отходит от пристани Красноярска. На верхней палубе – пустые бочки под рыбу. Обрато в таких же бочках будет доставлена солёная рыба – омуль, сиг, тугун, пелядь, ряпушка.

Капитан «Байкала» Селиванов М. Д. отработал на флоте 47 лет. До 1979 года был капитаном на дизель-электроходе «А. П. Чехов», затем принял «Байкал». На вопрос, кто лучший в экипаже, Михаил Демьянович заметил:

– Да у нас все прекрасные люди. К примеру, механик Лопатин Г. В. – почётный работник, ветеран труда, лучший по профессии, имеет орден Трудового Красного Знамени, много других наград. Матрос первого класса Талалаев Б. Н. отработал на «Байкале» уже 27 лет, его жена Вера Николаевна – 26 лет. Врач Веретенникова К. В. – ветеран войны и труда, имеет награды военные и «мирные».

Среди молодых хочу отметить моего по-

мощника – старпома Лусникова А. Н. Это грамотный специалист и судоводитель, организатор и участник всех мероприятий – футбол, шахматы, теннис. На флоте работает 16 лет, хотя ему чуть больше 30. Окончил НИИВТ, является членом общества «Знание», и часто пассажиры слушают его лекции, – он рассказывает о современной жизни на Енисее, лучших людях. Хотя он и молодой, но, я считаю, ему можно дать в руки теплоход, присвоив звание капитана.

Вот ещё специалист – по электрооборудованию – Зотов В. Я. Знает тонкости дизель-электрохода. Третий штурман Ефимов В. – выпускник Ленинградского речного училища. В Красноярск в числе 30 человек приехал по комсомольской путёвке.

Очень хорошо отзывался капитан Селиванов М. Д. о бывшем старпобе Скобло Н. П., который в дальнейшем стал капитаном дизель-электрохода «Ипполитов-Иванов». Николай Павлович написал много стихов о Енисее, природе Сибири, замечательных людях. В содружестве с композитором Аристовым Ю. С. создал песню «Капитаны Енисея». Является автором многих других песен.

Капитан отметил повара Лазареву В. А.: «Она своими блюдами создаёт настроение и работоспособность команды, работает 22 года». Сказал, что «хорошо справляются с работой выпускники СПТУ-2 Трофимов, Прутков, Гордеев».

О себе Михаил Демьянович рассказывал мало. Но когда ты находишься рядом с ним – узнавал многое и об истории, и о современной жизни речников. У него на дизель-электроходах «А. П. Чехов» и

«Байкал» бывали писатели А. Черкасов, А. Чмыхало, В. Астафьев, поэты Р. Солнцев, А. Третьяков, К. Лисовский. Когда проходили «пионерские» рейсы – по доставке детей с Севера в пионерлагерь «Табьённый» и обратно, всегда появлялся корреспондент «Пионерской правды» А. Ануфриев и делал репортажи о команде и детях.

Наш рейс продолжался. В Широком Логу – стоянка 40 минут. Сюда съезжаются люди из ангарских и других селений. Грузят небольшие грузы. Погода хорошая. Я решил сходить на берег: железный пол дизель-электрохода ещё успеет надоеть.

На берегу лежало большое бревно, с одной его стороны сидели бабки, торговали семечками, орехами и другими яствами. Я присел на другом конце бревна. Смотрю, по берегу идут женщина с малым ребёнком и двое мужчин. Они приехали на лодке за спиртным, которое можно приобрести на нашем судне. За дебаркадером стояла лодка, в ней сидел парень лет двадцати. Мужчины и женщина с ребёнком сели в лодку, а мотор не заводился.

И тут течение потянуло лодку в сторону баржи, стоявшей за причалом. Это была 3000-тонная баржа, нос плоский с подъёмом 30 градусов во всю ширину. Лодку неуклонно несло под баржу. Один из пассажиров схватился за вёсла, но это не помогло. Двигущаяся боком лодка с людьми оказалась под баржей. Те, кто был на берегу и видел всё это, бросились на корму баржи.

Прошло какое-то время, вдруг из воды вынырнула женщина с ребёнком. Она прижимала дитё к себе. Из её рта брызнула вода, над рекой раздался здоровый плач

ребёнка. А мужчин присосало к дну баржи. – Я-то плавать не умею – и пошла ко дну. Вот и выплыла, – объяснила женщина своё чудесное спасение.

Через год я спросил у шкипера: – Как тот ребёнок? Он сказал: – Всё отлично. Жив, здоров вместе с мамой.

Незаметно миновали Игарку, Дудинку, и вот мы уже в Усть-Порту. Сошли на берег, как на экскурсию, ведь здесь в первый раз.



Механик «Байкала» Григорий Лопатин и старпом Николай Скобло, 1980 год.

Заходим в какое-то помещение, нам говорят:

– Вот двери, ведущие в огромный естественный холодильник.

Зашли в большую камеру человека на 15. На какую глубину опустили, не знаю, но там были действительно казематы: потолки, стены покрыты блестящим инеем. На полу рыба – от тугуна, сига, чира до стерляди, осетрины, нельмы. Справа и слева – зарешеченные помещения, и там тоже рыба. Та, которую только что поймали, значилась под номерами, она шла для элиты, ресторанов и своих работников.

Михаил Демьянович скомандовал, какую и сколько брать. Матросы сложили мороженую рыбу в мешки, подняли её на лифте и погрузили на машину.

Затем мы пошли в цех, где рыбу засаливают в бочки, капроновые банки. Капитан Селиванов М. Д. со списком в руках – какую рыбу и сколько брать. В основном, здесь солили непотрошённую рыбу, так называемую колодку. Работали профессионалы своего дела – ни пересолят, ни недоосолят. Нас угостили туруханской селедочкой – похожа на ряпушку, только чешуя светлее. Но, если ряпушку поел – запах от рук ничем не отмоешь, то у туруханки приятный запах свежего огурца.

Набрали рыбы, и Михаил Демьянович

(Окончание на стр. 4)

## ВПЕРВЫЕ В ИСТОРИИ ФЛОТА

» В Москве вышел первый том «Энциклопедии речного транспорта». Проект столь обширного справочного издания на тему внутреннего водного транспорта никогда ранее в России не осуществлялся. Издателем трёхтомной энциклопедии, её финансовым спонсором выступает московская проектная компания ОАО «Гипроречтранс».

«Авторы энциклопедии впервые поставили перед собой и успешно выполнили задачу показать все стороны отрасли речного транспорта, дать исторический обзор и его сегодняшнее состояние», – пишет в обращении к читателям первого тома заместитель министра транспорта Российской Федерации В. А. Олерский. В предисловии даны также обращения Л. В. Багрова – министра речного флота РСФСР и руководителя «Росречфлота» в 1978 – 1996 годах, В. В. Рудомёткина – генерального директора ОАО «Гипроречтранс», руководителя Экспертного совета в сфере деятельности морского и внутреннего

водного транспорта Комиссии Совета Федерации по национальной морской политике.

Благодаря поддержке Министерства транспорта РФ, кропотливой и продуктивной работе редакционного совета энциклопедии, редакционной службы ОАО «Гипроречтранс», издание получилось довольно фундаментальным и, можно сказать, академическим.

Энциклопедия построена по алфавитному принципу. Первый том содержит статьи на буквы от «А» до «И» включительно. Широко представлены география – судходные реки и каналы, водохранилища и озёра; прошлое и настоящее внутреннего водного транспорта – люди, суда и типы судов, паромства и порты, судостроительные заводы и ремонтные базы, организации и учебные заведения, речные боевые флотилии. Постепенно разгадываются профессиональные термины и понятия. Богатый материал дан в большой обзорной статье «Внутренний водный транспорт».

Среди сотен речников страны, отмеченных в энциклопедии, – известные енисейцы. Это Железняк Самуил Нахимович – начальник Селенгинского и Енисейского (в 1942 – 1947 гг.) паромства, Булава Иван Антонович – генеральный директор ОАО «ЕРП» в 1998 – 2003 гг., Иванов Александр Борисович – нынешний генеральный директор ОАО «ЕРП». Это руководители Енисейского бассейнового управления пути, позже главного бассейнового управления водных

путей и судоходства: Зоммер Юрий Павлович (в 1961 – 1982 гг.), Жигалин Николай Павлович (в 1983 – 1995 гг.), Иголкин Станислав Михайлович (в 1995 – 2003 гг.), Байкалов Владимир Викторович – с 2004 года.

Это капитаны Енисея Алексеев Пётр Александрович и Алексеев Николай Петрович, судомеханик Ермолаев Иван Фёдорович, инженер-механик Ефремов Николай Николаевич, первая женщина-капитан в Енисейском бассейне Ильяна Мария Николаевна, капитан Игарского и Дудинского портов Быковский Анатолий Нефёдович, династия енисейских речников Вакутиных.

Заслуженно упомянут в энциклопедии Гадалов Николай Герасимович – именитый красноярский купец и судовладелец второй половины XIX века, много сделавший для развития современного по тем временам судоходства на Енисее.

Есть статьи, посвящённые Енисейскому речному паромству, Енисейскому ГБУ водных путей и судоходства – «Енисейречтранс», Енисейскому филиалу Российского Речного Регистра, Ермолаевской РЭБ флота, порту Дудинка, Абаканскому и Ачинскому речным портам, Енисейской боевой речной флотилии.

Представлены знакомые речникам Енисея суда: пароходы «Гленмор» и «Дальман», «Енисей» и «Енисейск», туерный дизель-электроход «Енисей» (отуере «Ангара», согласно энциклопедической ссылке, будет рассказано в статье «Св. Иннокентий»), теплоходы «Иосиф Сталин», «Антон Чехов», «Валерий Чаков», дизель-электроход «Байкал».

Много интересного можно узнать из материалов энциклопедии. Казалось бы, какое отношение к речному флоту

## » БИБЛИОГРАФИЯ

имел Андропов Юрий Владимирович – в начале 1980-х годов генеральный секретарь ЦК КПСС. Из статьи, посвящённой этому человеку, следует, что Юрий Владимирович в 1936 году окончил Рыбинский речной техникум по судоводительской специальности, после чего был назначен штурманом на пароход «Механик» Верхне-Волжского речного пароходства. Затем возглавлял комсомольскую организацию судовождения им. Володарского в городе Рыбинске.

Или, к примеру, писатель Горький Алексей Максимович – тоже был связан с речным судоходством. Его отец работал управляющим Астраханской конторой пароходства, а дед в молодости бурлачил, – кстати, тема бурлаков, их терминология в издании освещены подробно. А сам будущий писатель работал посудником на буксирно-пассажирском пароходе «Добрый», грузчиком на пристани в Казани, занимался рыбным промыслом на Каспийском взморье.

Энциклопедия – коллективный труд многих, не исключение и это издание. Редакционный совет в предисловии к первому тому выразил глубокую благодарность всем организациям и частным лицам, откликнувшимся на его просьбу и приславшим свои материалы, предложения и замечания. Среди лиц, которым адресована особая благодарность, значится коллега енисейских речников И. А. Булава, оказавший весомую помощь в подготовке ряда статей.

Редакционный совет продолжает работу по подготовке второго и третьего томов «Энциклопедии речного транспорта».

Сергей ИВАНОВ

## » ЮБИЛЯРЫ

**Администрация, профком, Совет ветеранов Красноярского судоремонтного центра поздравляют:**

**Галину Петровну ГРИГОРЬЕВУ**

– с 50-летием (28 октября). Работает матросом теплохода «ТН-663».

**Валентину Ивановну РУЗАНКИНУ**

– с 70-летием (5 ноября).

С 1960 г. работала на Красноярском судоремонтном заводе, в отделе главного технолога, – инженером-технологом, старшим инженером-технологом. Стаж – 38 лет. Награждена медалями «300 лет Российскому флоту», «Ветеран труда».

**Желаем уважаемым юбилярам доброго здоровья, долгих лет жизни, благополучия.**

**Администрация, профком Подтёсовской РЭБ флота поздравляют:**

**Виталия Алексеевича ЗЫКОВА**

– с 60-летием (25 октября). Работал капитаном-механиком, капитаном-дублёром. Стаж в ЕРП – более 30 лет.

**Сергея Ивановича АНАНЧЕНКО**

– с 50-летием (28 октября). Работает II помощником капитана – II помощником механика теплохода «Капитан Колыгаев».

**Лилию Семёновну ГАЙСЕНКО**

– с 80-летием (28 октября). Работала поваром, помощником воспитателя. Стаж в ЕРП – более 30 лет.

Присвоено звание «Ветеран труда».

**Октябрину Павловну ЗАХАРОВУ**

– с 65-летием (29 октября).

Работала поваром, электросварщиком.

Стаж в ЕРП – более 20 лет.

**Дмитрия Николаевича БУЯРОВА**

– с 55-летием (30 октября).

Работает старшим мастером

монтажно-механического цеха.

**Сергея Всеволодовича ПОПОВА**

– с 55-летием (2 ноября).

Стаж в ЕРП – более 20 лет.

Работал слесарем-трубопроводчиком.

**Павла Фёдоровича ДУДУРУ**

– с 70-летием (3 ноября). Работает

старшим мастером кислородной станции.

**Юрию Геннадьевичу ЮШКОВА**

– с 65-летием (3 ноября).

Стаж в ЕРП – более 30 лет.

Работал мотористом-рулевым.

**Желаем уважаемым юбилярам здоровья и бодрости, долгих лет жизни, семейного благополучия.**

**Администрация, профком Ермолаевской РЭБ флота поздравляют:**

**Логина Андреевича ЗЕНКОВА**

– с 70-летием (25 октября).

Работал в РЭБ флота электриком

механообработывающего участка,

рабочим караванного цеха,

рулевым-мотористом теплохода «Буй»,

судокорпусником, перед уходом на пенсию

– пожарным в Ермолаевской группе.

Стаж – более 30 лет. Присвоено звание

«Ветеран труда».

**Желаем уважаемому Логину Андреевичу здоровья, благополучия, долгих лет жизни.**

**ОАО «Красноярский речной порт» поздравляет:**

**Александра Ивановича ЧЕРНИКОВА**

– с 75-летием (24 октября).

В порту работал в 1964 – 1992 г.

водителем автомашины

автотранспортного цеха.

Ветеран труда порта. Уволен в связи

с уходом на пенсию по инвалидности.

**Лидию Константиновну СКРИПАЛЬЩИКОВУ**

– с 75-летием (27 октября).

В порту работала в 1955 – 1993 г.

старшим диспетчером главной

диспетчерской. Ветеран труда порта.

**Желаем уважаемым юбилярам крепкого здоровья, долголетия, семейного благополучия.**

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

**Владимира Георгиевича МАТОНИНА**

– с 60-летием (2 октября).

**Анатолия Павловича СЫРБАЧЕВА**

– с 55-летием (2 октября).

**Виктора Иннокентьевича КУИМОВА**

– с 80-летием (4 октября).

**Виктора Владимировича КУЧИНСКОГО**

– с 60-летием (5 октября).

**Сергея Валерьевича ВОЛКОВА**

– с 55-летием (8 октября).

**Симу Юдеевну ВАСИЛЬЕВУ**

– с 65-летием (12 октября).

**Ивана Алексеевича КОРНИЕНКО**

– с 55-летием (21 октября).

**Желаем уважаемым юбилярам здоровья, долголетия, семейного благополучия.**





# УЧИТЬСЯ, РАБОТАТЬ И ЖИТЬ ИНТЕРЕСНО

» ОБРАЗОВАНИЕ

» В течение долгого времени Профессиональное училище № 2 (речников) плодотворно сотрудничает с Союзом молодых профессионалов при Дворце молодёжи г. Красноярск, который возглавляет лидер движения Татьяна Сергеевна Кузнецова. В 2011 году СМП отмечает пятилетний юбилей.

В рамках деятельности Союза молодых профессионалов команда нашего училища речников неоднократно занимала первые места в различных мероприятиях краевого и городского масштаба. Была победителем на Фестивале ледяных скульптур (2009 год), на ледовом шоу «Профи на льду» в 2009 и 2010 годах. На протяжении трёх лет удерживала лидерство на Территории инициативной молодёжи «Бирюса», а десять наших активных ребят получили звание «Лучший из лучших» от Союза молодых профессионалов.

Благодаря позитивному опыту сотрудничества и доверительным, партнёрским отношениям, с 2009 года учащихся ПУ № 2 (речников) начали приглашать на отрядную работу на перспективных стройках Красноярского края и страны. Так, А. Чернов трудился в компании «Ванкорнефть» в 2009 году, А. Рейх – на строительстве

Богучанской ГЭС в 2010 году. А летом этого года в движении «Красноярские краевые студенческие отряды» приняли участие П. Клименко и П. Николаев. Павел Клименко поделился своими впечатлениями:

– Почему бы и нет, подумал я, когда мне предложили поработать в стройотряде. Ведь это прекрасная возможность познакомиться с новыми людьми, приобрести жизненный опыт и заработать. Короткие сборы, аэропорт Черемшанка, самолёт до Игарки, а оттуда – на Ми-8 до Ванкорского месторождения. Всего десять минут – и наш стройотряд «Меркурий», который сформировали, в основном, из студентов Торгово-экономического института, добрался до рабочего посёлка «РосДорСтроя». Там мы заселились в балки (вагончик, оборудованный как жилое помещение и похожий на маленькую комфортную двухкомнатную квартиру с кухней), получили фирменную робу стройотряда.

Наш отряд был ответственным за огромные цистерны, наполненные водой или отходами, ёмкостью от 400 до 20 000 кубометров. Площадки вокруг этих ёмкостей мы засыпали песком и гравием. Работали по графику: полмесяца – днём, полмесяца – ночью, по 8 часов. Месторождение оборудовано современной техникой, поэтому трудиться было не очень тяжело. А свободное время мы с парнями проводили

весело: конкурсы, мероприятия, – скучать не приходилось! И бытовые условия приятно удивили: хорошее питание за счёт работодателя, уютное жильё, ежедневно в конце рабочего дня для нас топили баню.

В стройотрядах, как и в любом движении, есть особенные традиции. Например, в течение всего месяца я создавал свою бойцовку – куртку с логотипами: пришивал нашивки, делал накатку – рисунок, на котором изображены символы отряда – солнце и бог торговли Меркурий.

А посвящение в отряд и вовсе сложно будет забыть! Все 19 бойцов отряда «Меркурий» проходили через разные испытания: вместе с командиром отряда нам пришлось идти по мосту через реку, преодолевать паутину из скотча, а напоследок нас измазали сажей, накормили хлебом с чесноком и напоили солёной водой. В общем, мы успели и поработать, и отдохнуть, и получить море эмоций. Белые ночи, огромные комары, похожие на сибирских пчёл, птицы, которые не залетают в наши края, – мне было удивительно всё это наблюдать.

Июль пролетел незаметно: ответственная работа, общение с новыми друзьями, вечерние посиделки.

Но не только незабываемые впечатления привёз я домой. Зарплату выдали нам в последний рабочий день – 25 тысяч рублей. На заработанные деньги я купил простенький телефон, кое-что

потратил на себя, а остальное отдал маме – она у меня одна. Кроме того, по итогам работы мне присвоили звание «Лучший работник» и вручили приглашение на ТИМ «Бирюса-2011».

Я очень благодарен нашему командиру отряда Олегу Неборскому: в рабочее время строгий и требовательный, он многому смог нас научить и был настоящим лидером.

Если представится возможность ещё раз поработать в ККСО, обязательно соглашусь. Парни, давайте учиться, работать и интересно жить!



Стройотрядовцы. Павел Клименко и командир отряда Олег Неборский.

## ПОСЛЕДНИЙ РЕЙС КАПИТАНА

(Окончание. Начало на стр. 3) начал рассчитываться – достал целый мешок денег.

Ну, всё, пора домой. Пассажиров было совсем мало, и, когда на пристанях были желающие уехать, забирала всех.

Прибыли в Верхне-Имбатское и встали на якорь. На корме матросы начали принимать из подошедших лодок пассажиров и грузы. Немного позже показалась лодка с двумя мужичками, на дне – мешок, из которого торчал хвост осетра. Рыба была принята на «Байкал».

Отшли от села километров пять, в рубку прибежали радист Володя и врач Клавдия Васильевна и сообщили, что у пассажиры каюты № 10 начались роды. Михаил Демьянович сделал оборот, и дизель-электроход вернулся в Верхне-Имбатское. Передали роженицу на подошедшую лодку и пошли дальше, домой. Надо было торопиться: на Енисее – небольшая шуга, и пробрасывало снег.

Мы, все фотокорреспонденты, находились в рубке. Михаил Демьянович говорит: – А, ребята, давайте попросим повара сварить нам капитанскую тройную уху.

Часа через четыре он обратился ко мне: – Сходи на камбуз, узнай, когда будет готова.

На камбузе повар сказала, что уха будет часам к шести, и показала на алюминиевую кастрюлю ведра на два:

– Я думаю, вам хватит.

Вечером пришли в каюту Михаила Демьяновича. На столе стоял эмалированный тазик, в котором видны были головы осетра, стерляди и мелочь – то ли караси, то ли ерши. Вот почему уха называется

тройной. Хозяин каюты сам налил её в тарелки.

Пришёл радист Володя, принёс чашку тоже с рыбой – блюдо с мудрым названием «Сугудай». Это настроенный чир с добавлением чеснока, лука, чёрного перца и выдержкой в пятипроцентном растворе уксуса. Вкусное блюдо. Володя рассказал, что когда работал на метеостанции на Северном полюсе, там и узнал про этот рецепт.

– Я ежедневно подавал сводку о погоде на посёлок Диксон, – сказал он.

Мы начали расспрашивать Володю: «Как там, на Северном полюсе, – интересно или тошно?». И вот что он рассказал:

– Был один случай. На станции у меня была утеплённая палатка. Однажды часов в шесть утра, в это время светло, я вдруг услышал сопение и треск льда, затем рычание и звук рвущейся материи. Карабин у меня под боком – так положено. Сначала увидел огромную лапу с когтями, которые были с мой палец. Затем появилась голова. Я – за кружку, и давай стучать ею о печку. Но это медведя ещё больше обозлило, и, раскрыв пасть с жёлтыми зубами, он нацелился на мои ноги. Что делать? Давай стрелять. И медведь рухнул со злым вздохом. Все обселились. А я стою, и меня так трясёт, что и слова не могу сказать. Мне кто-то подал кружку со спиртом. Выпил и не понял, что пил. Потом сообщил по радию на Диксон о случившемся.

Через день прилетел вертолёт – комиссия из пяти человек. Определили, что это не убийство, а защита от нападения животного на человека. Хотели забрать медведя с собой, чтобы сделать окончательный вывод. Но работники станции уговорили оставить зверя на месте, ведь могли бы и меня

мёртвого везти на вертолёт. Выписали бумагу – разрешение, что шкура принадлежит мне. Привёз я шкуру домой, выделал, и лежит она около кровати.

После рассказа Володи Горелов предложил ему выпить, но он сказал, что бросил пить уже семь лет назад – после той кружки. Да и работу на станции оставил – то ли страх, то ли надоело.

– Теперь вот работаю на «Байкале», – и Володя поспешил уйти, сославшись, что у него скоро связь с городом.

Через два дня оказалась пристань Атаманово. В рубку зашёл Михаил Демьянович, подтянутый, аккуратно одетый. И вот «Байкал» подходит к пристани Красноярск. На берегу много встречающих, – машут руками, узнавая своих близких на палубе.

Так было угодно судьбе, что этот рейс для капитана Селиванова М. Д. оказался последним.

Не знаю, только ли со мной советовался начальник пароходства Печеник А. А., когда решил создать музей. Но недели через три после нашей поездки на «Байкале» он вызвал меня, и мы говорили о музее. Мной предложенные кандидатуры – кому поручить создание музея – Печеник отвергал. Но, когда я предложил Селиванова, согласился – со словами: «Он всё знает, ему и карты в руки».

На следующий день Михаил Демьянович с Александром Афанасьевичем осматривали помещение под музей на втором этаже управления пароходства. Чтобы в музее было хорошо и красиво, обратились к художнику В. Кастерину. Стало собирать материал. Начали с того, то пригласили дочь бывшего начальника пароходства Назарова И. М. Алису Ивановну, чтобы она помогла музею. Она кое-что принесла, но оговорила, что много пришлось отдать бывшему работнику флота Н. Тычкову.

Мы побывали в музеях Подтёсово, Енисейска. Там кое-что передали нашему музею, что-то дали переснять. Но самую большую помощь нам оказала директор Краевого краеведческого музея Ярошевская В. М. Селиванов установил связь с Московским музеем речного транспорта, и оттуда присылали копии документов, связанных с Енисеем.

В общем, в 1992 году музей открылся. А Михаил Демьянович до своей кончины был в работе.

**Анатолий ЧЕРКАШИН**  
Фото автора

## СЕРЕБРЯНЫЙ ПРИЗЁР

» В городе Риге состоялся чемпионат мира по борьбе самбо, в котором приняли участие команды из 24 стран.

В составе сборной России выступала спортсменка от Красноярского края Ольга Артошина – воспитанница заслуженного тренера России Гуль-

## » НОВОСТИ СПОРТА

биса Николая Гавриловича и возглавляемой им Ермолаевской детско-юношеской спортивной школы.

В весовой категории 63 кг, в которой выступает Ольга Артошина, мировое первенство по самбо оспаривали 18 борцов. Ольга успешно дошла до финала, а в финальной схватке уступила спортсменке из Казахстана, став серебряным призёром чемпионата мира.

## УСПЕХ КУРСАНТОВ-РЕЧНИКОВ

» В Красноярске, на лыжном стадионе в районе Ветлужанка, состоялись массовые спортивные мероприятия «Патриот». В соревнованиях принимали участие команды средних специальных учебных заведений, профессионально-технических училищ, общеобразовательных школ Кировского района города Красноярск – всего 21 команда.

В программе соревнований: метание гранаты, разбор автомата Калашникова, преодоление полосы препятствий, метание ножа, стрельба из малокалиберной винтовки, рукопашный бой, наведение противогаса, пейнтбол.

Победителем районных соревнований стала команда подразделения среднего специального образования Красноярского института водного

транспорта (филиала) НГАВТ. В составе команды: А. Ермолов, А. Фастовкин, Д. Гладких, В. Куликов, Н. Булатов, А. Панков, Р. Гетман, А. Искин, А. Габет, А. Щетинин, А. Пулякин.

Подготовку и участие курсантов в массовых соревнованиях обеспечили Сигагачёв Иван Андреевич и Попов Илья Олегович.

**Николай СТРУЧКОВ**



Капитан Михаил Селиванов (справа), назначенный директором музея, принимает у Николая Олейникова ценный экспонат – дар музею от Подтёсовской РЭБ флота, 1988 год.

<p>«РЕЧНИК ЕНИСЕЙ» – газета речников Енисейского бассейна</p> <p><b>Учредители:</b> 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.</p>	<p><b>Адрес редакции и издателя:</b> 660049, г. Красноярск, ул. Богграда, 15. <b>E-mail:</b> rechnik@e-river.ru ivanov@e-river.ru http://www.e-river.ru/press-centre/gazeta/rc</p> <p><b>Телефоны:</b> главный редактор – (391) 259-19-86. Корреспонденты – (391) 259-19-98. <b>Факс:</b> (391) 259-14-51 с пометкой «Для редакции».</p>	<p><b>Газета зарегистрирована</b> Средне-Сибирским управлением Федеральной службы по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия. <b>Свидетельство о регистрации</b> П/И № ФС16-472 от 23 октября 2007 г.</p> <p><b>Подписной индекс:</b> 52353. Газета распространяется по подписке. Цена свободная.</p>	<p><b>Компьютерный набор и корректура:</b> редакция газеты «Речник Енисей». <b>Компьютерная вёрстка:</b> Е.В. Девяткова <b>Отпечатано:</b> ООО «Знак» 660028, г. Красноярск, ул. Телевизорная, 1, стр. 21. Телефон: (391) 201-97-87. <b>Подписано в печать:</b> 26.10.2011 г. по графику – 14.00, фактически – 14.00 <b>Заказ № 3419. Тираж:</b> 2280 экз.</p>
---	--	---	--