

ГАЗЕТА
РЕЧНИКОВ
ЕНИСЕЙСКОГО
БАССЕЙНА

ИЗДАЁТСЯ
С 24 АПРЕЛЯ
1931 ГОДА

gazeta.e-river.ru

РЕЧНИК ЕНИСЕЙ

» ГЛАВНАЯ ТЕМА

**В ЕНИСЕЙСКОМ
ПАРОХОДСТВЕ
ПОДВЕДЕНЫ ИТОГИ
СМОТРА-КОНКУРСА
НА ЗВАНИЕ
«ЛУЧШИЙ ЭКИПАЖ»**

стр. 1, 2

» МЕСТНАЯ ВЛАСТЬ

**ИНТЕРВЬЮ С ГЛАВОЙ
ПОСЁЛКА РЕЧНИКОВ**

стр. 2

» БЛИЦ-ОПРОС

**ЧТО ДЛЯ ВАС ЗНАЧИТ
ПОДТЁСОВО?**

стр. 2

» ПАРТНЁРЫ

**ПОРТ ДУДИНКА
ЗАВЕРШИЛ РЕЧНУЮ
НАВИГАЦИЮ
И ПОДГОТОВИЛСЯ
К ЗИМНЕЙ**

стр. 3

» ЛЕТОПИСЬ ЕНИСЕЯ

**РАССКАЗ ВЕТЕРАНА
О РЭБ И АРКТИЧЕСКИХ
ПОХОДАХ**

стр. 3

» МОЛОДЁЖНАЯ ПОЛИТИКА

**ВОЕННО-
ПАТРИОТИЧЕСКАЯ
ИГРА «ЕНИСЕЙСКИЙ
МЕРИДИАН»**

стр. 3

» НОВОСТИ СПОРТА

**ОТЛИЧИЛИСЬ
В ШАХМАТНОМ
ТУРНИРЕ**

стр. 4

ЛУЧШИЙ ЭКИПАЖ НАВИГАЦИИ-2011

Навигация 2011 года для капитана теплохода «Николай Копцев» Андрея Абольянина и его команды запомнится поистине триумфальным завершением. В последних числах октября пришла весть, что именно их экипаж стал победителем смотра-конкурса Енисейского пароходства на звание «Лучший экипаж».

Ровно полгода теплоход «Николай Копцев» Красноярского судоремонтного центра интенсивно работал на перевозке грузов по рекам бассейна. В навигацию вышли 28 апреля, а 30 октября,



Капитан Андрей Абольянин.

после того как приведённая из Лесосибирска баржа с лесом была поставлена на разгрузку в Берёзовке, теплоход стал под зачистку на рейде Ермолаево.

Судно в отличном техническом состоянии – благодаря надлежащему уходу и своевременно производимому ремонту. Вот и перед навигацией 2011 года, в период зимнего отстоя, на теплоходе был выполнен текущий ремонт, взамен устаревшего поставлен новый вспомогательный двигатель.

В первый рейс навигации теплоход «Николай Копцев» отправился по маршруту Красноярск – Лесосибирск, куда были доставлены порожние баржи под погрузку. В тот же день из Лесосибирского порта с грузом для золотодобывающей компании «Полус» экипаж пошёл на Большой Пит. Поскольку уровень воды в притоке были низкими и опасными для дальнейшего продвижения судов, было получено распоряжение баржу с грузом поставить на 90-м километре от устья. Выйдя из Большого Пита, экипаж приступил к работе на магистральной линии Лесосибирск – Красноярск.

Когда начался большой экспедиционный завоз на Ванкор, в караване на Большую Хету пошёл и теплоход «Николай Копцев». В его составе были два плавкрана и две баржи с грузами. Состав успешно достиг Ванкор-Берега, после чего экипаж сделал несколько рейсов по маршруту Ванкор – Сузун: туда с порожними баржами, обратно – с загруженными. Затем поработал на спуске порожняка из Сузун до Тухарда.

После Большой Хеты «копцевцы» в течение месяца занимались перевозками угля Кокуйского месторождения: с большегрузными баржами курсировали на линии Стрелка – Назимово. Когда появился срочный груз для Ванкора, доставить его до Прилук было поручено экипажу «Николая Копцева». Прибыв с Севера, теплоход вновь встал на угольную линию и возил уголь весь октябрь. И вот выполнен последний рейс со-



Экипаж и теплоход в Красноярском затоне после разоружения.

общением Лесосибирск – Берёзовка. Навигация-2011 завершена, и члены экипажа вздохнули свободно: позади беспрестанная работа в будни и праздники, длительное напряжение человеческих сил, переживания за родных и близких.

– За всё время, что я работаю в пароходстве, конкурсов на звание «Лучший экипаж» не было, это впервые, – говорит капитан теплохода «Николай Копцев» Андрей Абольянин. – Как и все экипажи, мы приняли в нём участие. Во время навигации у нас побывала комиссия из управления – был проведён инспекторский осмотр теплохода. Проверяли всё – состояние судна, документацию, форму, дисциплину. Никаких замечаний к нам не было. В том, что мы победили в конкурсе, заслуга всех членов экипажа.

Всего в составе экипажа 9 человек. Капитан Андрей Абольянин родился на Урале, в Пермской области. Но его детство прошло на Ангаре, в Богучанах. Здесь он окончил восемь классов, после чего поступил в Красноярское командное речное училище. В 1989 году, получив специальность техника-судоводителя, был распределён в Енисейское пароходство. Свою первую после училища навигацию отработал третьим штурманом на теплоходе «Иланск», а осенью был призван в армию. Отслужив два года в погранвойсках на Сахалине, вернулся на флот. В зимний межнавигационный период продипломировался на второго штурмана, но в начавшуюся навигацию 1992 года его сразу назначили первым штурманом на теплоход «Ярцево». А на другой год Андрей Анатольевич становится капитаном этого теплохода.

В 1996 году Андрея Абольянина на-

значили капитаном теплохода «РТ-601», который позже, в 2002 году, получил бортовое имя «Николай Копцев». В нынешнем году исполнилось уже 15 лет, как Андрей Анатольевич ступил на капитанский мостик этого теплохода. Работая здесь, он за достижения в труде, судоводительское мастерство был награждён Грамотой Енисейского пароходства и «Знаком за безаварийную работу на речном транспорте» III степени.

Каждый год экипаж участвует в экспедиционном завозе на Ванкор. К досаде капитана, два старпома покинули команду – ушли работать на Ванкорскую стройку, где обслуживают дизельные установки. С первым из них капитан проработал восемь лет, со вторым, который при его поддержке вырос от моториста до старпома, – шесть лет. Но есть примеры и другого рода. Нынешний старпом Сергей Попов тоже уходил, однако, поработав одну навигацию в сторонней судоходной компании, вернулся в пароходство, в тот же экипаж. И в навигацию-2011 Сергей Петрович работал, по оценке капитана, ответственно, профессионально и внёс достойную лепту в то, что экипаж получил звание лучшего.

Команда ждёт возвращения из армии в декабре этого года второго штурмана Вадима Кочнева. В период учёбы в речном училище он проходил производственную практику на теплоходе «Николай Копцев», вырос от моториста до второго штурмана. Одну навигацию после училища проработал вторым штурманом и был призван на воинскую службу. Вадим Сергеевич обещал непременно вернуться в ставший родным экипаж.

Матросом на теплоходе работает Ирина Борисовна Абольянина, супруга капитана. Начинала флотскую службу в

1997 году поваром. Работа понравилась, и вот позади уже 15 навигаций. В одну из них матрос Ирина Абольянина за трудовые успехи была награждена Грамотой пароходства.

Большой вклад в общую победу команды внесли также первый помощник электромеханика Дмитрий Матросов – заочно учится в Красноярском институте водного транспорта, в этом году был награждён Грамотой пароходства, моторист-рулевой Иван Доманов, который перед навигацией пришёл из армии и намерен завершить учёбу в речном училище, мотористы-рулевые Николай Коробейников и Денис Губенко. Они впервые проходили производственную практику. По словам капитана, «пришли «необстрелянные», но в процессе работы, с помощью экипажа освоились, научились, стали работу понимать, – молодцы».

После зачистки в Ермолаевской РЭБ флота теплоход «Николай Копцев» пришёл в Красноярский затон. Экипаж дружно приступил к разоружению судна, теперь эти работы уже закончены.

Вскоре теплоход начнут ремонтировать. Необходимо выполнить средний ремонт главных дизелей. Но самые главные работы связаны с переклассификацией судна в разряд «О» – это продиктовано новыми требованиями Российского Речного Регистра. Будет усилен корпус теплохода и произведены другие операции. А это уже подготовка к будущему судоходному сезону, к очередным трудовым подвигам. Тем более что переклассификация теплохода открывает перед экипажем новые возможности.

Сергей ИВАНОВ

Фото Алексея БУРАВЦОВА



Теплоход «Николай Копцев» с грузовым составом.

Не так давно поселковый совет Подтёсово отметил 60-летний юбилей. Представляет в посёлке местную власть Анна Лейбович. Она хорошо знакома сотрудникам РЭБ, так как многие годы отвечала за кадровый состав предприятия. Теперь её знают не только сотрудники парходства, но и все жители посёлка. О том, как прошли первые полтора года во власти, какие проблемы в посёлке решаются и какие стоят на очереди, глава посёлка Подтёсово Анна Матвеевна Лейбович рассказала корреспонденту «Речника Енисея».

«МОЛОДЁЖЬ ДОЛЖНА ГОРДИТЬСЯ ПОДТЁСОВО...»

— Анна Матвеевна, какие приоритеты вы расставили в работе поселкового совета?

— Целью любой власти является улучшение жизни населения. Проблем много — это и ЖКХ, и дороги, и благоустройство. Мы начали распутывать этот клубок, потянув за ниточку благоустройства: построили тротуары, детские игровые площадки, в скором времени подойдёт к завершению строительство стадиона. Можно сказать, именно решение проблем молодёжи мы делаем приоритетом.

— Почему отдали приоритет этому направлению?

— Потому что молодёжь — это будущее Подтёсово и предприятия. Мы должны сделать так, чтобы молодёжь после обучения в городе захотела вернуться в родной посёлок. Кадровый состав Подтёсовской РЭБ и социальных объектов посёлка необходимо пополнять детьми тех, кто всю жизнь здесь работал. Свои, доморощенные кадры — самые надёжные. Я сама родилась в Подтёсово и всегда об этом с гордостью говорю. Поэтому я хочу, чтобы молодёжь также с гордостью говорила о своей малой родине. Они так смогут сказать, если Подтёсово будет престижным. Сейчас самый высокий уровень зарплат в Енисейском районе — у работников Подтёсовской РЭБ флота, и так должно оставаться.

Необходимо убрать молодёжь с улицы, чтобы подростки, молодые люди не пили пиво в подъездах. Сделать это можно только одним способом — через развитие спорта. Летом мы начали строительство стадиона, установили ограждение, сейчас его отсылаем. Спасибо за помощь Подтёсовской РЭБ — предприятие нам здорово помогло. Раньше ничего не было на этом месте — голое неровное поле. А будет краси-



Сотрудники администрации Подтёсово.

вая концертная площадка, трибуны, волейбольная площадка, беговые дорожки. Ещё мечтаю сделать современный физкультурно-оздоровительный комплекс.

— Когда произойдёт радостное событие — открытие стадиона?

— Весной. На мероприятие думаем пригласить министра спорта края, чтобы он видел, что инициатива развития спорта идёт снизу. Не просто пришли в кабинет и попросили: «Дайте денег», а сами реально приложили усилия к осуществлению проекта. Кстати, молодёжное движение «Волонтеры» также помогло нам с ограждением.

— Как складываются отношения с руководством ЕРП, районными и краевыми властями?

— Районные власти меня поддерживают. С гендиректором парходства Александром Борисовичем Ивановым у нас очень тесные про-

фессиональные отношения. Есть понимание с руководителем ПРЭБ флота Николаем Николаевичем Губаревичем. Всё-таки РЭБ — это градообразующее предприятие. Я чувствую, что они для меня «свои», и я для них «своя». Ведь в РЭБ флота я пришла в 17 лет, это моё родное предприятие. Нет напряжения между администрацией и депутатским корпусом. Возглавляет его флотский человек, сотрудник РЭБ — Станислав Иванович Дуба. Проблемы посёлка мы решаем коллегиально.

— Где сложнее работать: на предприятии или во власти?

— Раз спросили, значит, могу плакаться? Шучу. Конечно, во власти сложнее. Бюджет поселения хоть и профицитный, но всё равно не велик. РЭБ — это крепко стоящее на ногах

МЕСТНАЯ ВЛАСТЬ

Но им требуется внимание. Вот поговорю с ними, и они уходят просветлённые, им становится легче.

А тому, кто начинает хамить с порога, даю жёсткий отпор. Однако здесь надо знать границы. На одной из первых планёрок в должности главы я сказала: мы работаем для людей. Служащим нельзя допускать хамство в адрес населения, и если я услышу такое, то мы расстанемся сразу.



Глава посёлка Подтёсово Анна Лейбович.

— С какими жалобами чаще всего приходят на приём к главе?

— Это, конечно, проблемы жилищно-коммунального хозяйства. Постоянно на телефоне с руководством ООО «Северный», УК «Ваш дом» по решению вопросов, связанных с обеспечением тепла в квартирах, ремонтом, водоснабжением и так далее. К сожалению, эта отрасль как была одной из самых проблемных, так и остаётся.

— А поблагодарить вас люди приходят?

— Вот пример: пожилые люди идут в магазин, поликлинику, устают — а передохнуть негде. Мы поставили в центре посёлка лавочки и урны для мусора. Пенсионеры отдыхают, мамочки могут посидеть с коляской, пока дети постарше играют на детской площадке. Вот за это пустяковое дело, которое стоит копейки, люди говорят «спасибо». Когда слышишь эти слова, то просто паришь от счастья и хочется горы свернуть.

— В этом году в Подтёсово построили социальный дом. Краевые депутаты, в частности спикер Законодательного Собрания края Александр Усс, поставили это вам в заслугу. Будут ли ещё примеры строительства социального жилья?

— На сегодня в Подтёсово пять домов признаны аварийными. Для переселения людей нам нужен генеральный план развития посёлка. Он уже разработан и проходит согласование в министерствах края. Пока дома строятся индивидуально. В июле мы выделили 10 участков под ИЖС против проходной РЭБ. Если кто-то хочет строить, то мы всегда идём навстречу, находим землю.

— Вы сейчас на больничном, но всё равно работаете. Не можете позволить себе спокойно дома поболеть?

— Вы знаете, раньше не замечала, что отработала 12-15 часов, а сейчас нагрузка сказывается. К восьми часам утра ухожу на работу и возвращаюсь около девяти вечера. Командировки, конференции, работа с людьми. Не могу иначе: раз уж я взялась за эту работу, то обязана её выполнять так, чтобы людям не было стыдно в глаза смотреть.

Любовь КАТЕРЕНЮК

НАША СПРАВКА:

Численность населения Подтёсова — около 5000 человек.

Из них — 1900 пенсионеров, около 900 человек — молодёжь.

На Подтёсовской РЭБ занято 1158 человек.

ИТОГИ ПОДВЕДЕНЫ

28 октября в Енисейском речном пароходстве подведены итоги смотра-конкурса «Лучший экипаж». Конкурс, имеющий статус ежегодного, в навигацию 2011 года был проведён впервые.

Решением конкурсной комиссии победителем смотра-конкурса «Лучший экипаж» признан экипаж теплохода «Николай Копцев». Второе место занял экипаж теплохода «Виктор Астафьев», третье место — экипаж теплохода «Капитан Очеретько».

Теплоходы «Николай Копцев» (капитан Абольянин Андрей Анатольевич) и «Капитан Очеретько» (капитан Свиридов Александр Владимирович) приписаны к Красноярскому судоремонтному центру. Теплоход «Виктор Астафьев» (капитан Попов Виктор Васильевич) — к

СМОТР-КОНКУРС

Подтёсовской РЭБ флота.

При подведении итогов учитывались такие показатели, как отсутствие замечаний при инспекторских осмотрах судна комиссией ОАО «ЕРП», отсутствие транспортных происшествий, состояние дисциплины в экипаже, соблюдение требований и правил безопасности плавания, охраны труда и пожарной безопасности, техническое содержание судна.

Экипажу — победителю смотра-конкурса вручат Диплом «Лучшего экипажа» и денежную премию. Экипажам судов, занявшим второе и третье места, — денежные премии. Все три экипажа также будут поощрены телевизорами.

ПОДТЁСОВО ДЛЯ МЕНЯ — ЭТО...

Жизнь человека неразрывно связана с выбором профессии. Определяя в 17 лет, в какое учебное заведение поступить, человек, как правило, принимает судьбоносное решение. Но есть такие специальности, приобретаемые которыми, люди определяют ещё и место жительства. Если энергетиком, журналистом или учителем можно работать где угодно, то шахтёры, металлурги, речники очень крепко привязаны к месту жительства. Подтёсово в этом плане яркое тому доказательство. Мы предложили сотрудникам РЭБ дополнить фразу: «Подтёсово для меня — это...».

Владимир КУЛАГА, капитан-механик теплохода «Капитан Колыгаев»:

— ...дорога судьбы, которую мы выбрали сами. Мой отец на фронте был сильно ранен и, пока Украина была под оккупацией, проходил лечение в сибирских госпиталях. Много мне в детстве рассказывал о сибиряках, какие они открытые, добродушные люди. Поэтому после окончания Киевского речного училища я сам вылезал поехать в Красноярск, а оттуда уже в Подтёсово. Личные впечатления с рассказами отца совпали на 100 процентов. Жена моя, как и я, с Украины, мы с ней в одну школу ходили. Когда она приехала на Енисей, то сначала говорила, что пять-десять лет здесь поработаем и вернёмся. Но потом уже и дети выросли, внуки родились, вот и остался. Сын пошёл по моей стезе — тоже флотским человеком стал. Сейчас глаз уже привык к лесу, реке, город нисколько не манит. Так мы и выбрали себе дорогу жизни, имя которой — Подтёсово.

Лилия КРУГЛЕЕВА, токарь 3-го разряда монтажно-механического цеха Подтёсовской РЭБ:

— ...вторая родина. Родилась я в Дудинке, а сюда меня привезла мама, когда мне было 7 лет. Дважды уезжала из Подтёсова на учёбу, но оба раза возвращалась. В Красноярске прожила три года, познакомилась с мужем, кстати, тоже уроженцем Дудинки, и его переманила в Подтёсово. Сначала он не хотел, говорил, что в посёлок можно приезжать только летом на отдых. Но сейчас к этим местам он привязан ещё больше, чем я. Во-первых, работа ему по душе — он газосварщиком трудится на предприятии, а во-вторых, здесь может рыбачить и охотиться сколько душа пожелает. У нас уже двое взрослых детей, двое внуков. Я просто не представляю себя где-то в другом месте, я давно стала неотъемлемой частью как Подтёсово, так и предприятия. Сколько силы позволяют, столько и буду точить детали для теплоходов.

Владимир МАТОНИН, диспетчер цеха технической эксплуатации флота:

— ...жизнь. Вот уже 52 года тружусь на благо парходства. После окончания КРУ попал по распределению в Подтёсово. А в 18 лет разве тяжело бывает? Вот и я легко привык к жизни в посёлке, да и, честно говоря, из 50 лет, может, только 20 был на берегу. Начинать на «Академике Тюрине»

третьим помощником механика, а закончил плавательский стаж капитаном-механиком на теплоходе «Фёдор Наянов». Работал на судах на Севере — от Нижнеянска до южных берегов Англии. В 2004 году перешёл на береговую работу. Адаптация прошла легко, так как всегда в курсе флотских дел. К тому же предприятие за последние годы преобразилось — всюду чистота, асфальтовые дорожки, сразу видно, что хозяин появился. Наши дети просят нас с женой перебраться поближе к городу, но у нас здесь своя дача, выращиваем экологически чистые продукты. Зачем нам город с его суетой? Нам лучше здесь, где всё спокойно, тишина и покой.

Надежда АНФЁРОВА, начальник планово-экономического отдела:

— ...второй дом. В 1982 году я приехала сюда из Чувашии. Мой брат окончил Горьковское речное училище и приехал в посёлок по распределению. Много писал в письмах о Енисее, поэтому после окончания кооперативного института я решила его навестить. Думала, с годик поработаю матросом, посмотрю реку, а потом вернусь. Но встретила в Подтёсово свою любовь, поэтому осталась. Мой будущий муж работал тогда старпомом на теплоходе «Целиноград». Вместе мы уже 28 лет, есть двое детей, внучка. Муж без флота жизни не мыслит, я прикинула душой к посёлку, для меня здесь все родными стали. Хоть мы уже в пенсионном возрасте, но выезжать из Подтёсова никуда не хотим.

Александр БУТРИМ, капитан-механик теплохода «Учум»:

— ...моя большая флотская семья. Родился я в Зеленогорске, обучился в Подтёсовском речном училище, женился, а после службы в ВМФ вернулся к семье и на родное предприятие. Жена у меня коренная. Со мной всегда на одних и тех же судах работает, сначала поваром была, а вот уже шестую навигацию матросом. У меня и дочь на судах выросла, хотелось бы и внука к флоту приучить. Пока он ещё маленький, всего один годик. А сейчас, чтоб скучать не приходилось, в рейсы берём с собой нашего четвероногого друга — карликового пуделя. В Подтёсово по осени всегда рады вернуться, здесь всё родным для меня стало. Вообще я жителей посёлка — сотрудников РЭБ воспринимаю как одну большую флотскую семью, мы всегда вместе — и в горе, и в радости. А дом наш — Подтёсово. Красивый и уютный.

Любовь КАТЕРЕНЮК

» ПАРТНЁРЫ

Речная навигация в Дудинском морском порту Заполярного филиала ГК «Норильский никель» завершилась.

Заполярный транспортный филиал перевыполнил годовой бюджетный план речного грузооборота на 5 процентов, обработав 1 миллион 732 тысячи тонн грузов. Фактиче-

РЕЧНАЯ НАВИГАЦИЯ ЗАВЕРШЕНА

ский объем выгрузки продукции превысил запланированный на 4,5 процента, а объем погрузки на 9,5 процента. Увеличение показателей связано с доставкой дополнительного объема спецгрузов и цемента для плановых ремонтов на предприятиях Заполярного филиала компании «Норильский никель».

В период речной навигации силами транспортного филиала было обработано 1147 судов, на которых доставлялись в порт необходимые грузы для нужд предприятий Группы «Норильский никель», производоль-

ственные и промышленные товары для Норильского промышленного района и Таймыра.

— Поставленные руководством компании задачи по доставке грузов в речном направлении выполнены в полном объеме, — отметил директор Заполярного транспортного филиала Игорь Уздин. — Филиал уверенно переходит на режим работы в зимних условиях с судами ледового класса.

Пресс-центр
ОАО «ГМК «Норильский никель»



Для судов ледового класса навигация в Дудинском порту продолжается.

» ЮБИЛЯРЫ

Администрация, профком, Совет ветеранов Красноярского судоремонтного центра поздравляют:

Матрону Еддокимовну ПЕТЛИЦНУ — с 95-летием (7 ноября). Ветеран Великой Отечественной войны. В военные годы работала на предприятиях Красноярска.

С 1970 г. — на Красноярском судоремонтном заводе: повар теплохода «ОТА-917», уборщица, гардеробщица. Награждена медалями «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941 — 1945 гг.», «50 лет Победы», «60 лет Победы», «65 лет Победы».

Прасковью Ивановну СУВОРОВУ — с 90-летием (10 ноября). Ветеран Великой Отечественной войны. На флоте — с 1946 г.:

на теплоходе «В. Куйбышев» работала матросом, затем в течение 5 лет судовым хлебопёком. Трудилась в цехе № 14 Красноярского судоремонтного завода. Стаж — 33 года. Награждена медалями «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941 — 1945 гг.», «50 лет Победы», «60 лет Победы», «Ветеран труда».

Зинаиду Ивановну ТОЧИЛОВУ — с 75-летием (14 ноября). На Красноярском судоремонтном заводе проработала 39 лет: оператор машиноочётной станции, экономист, инженер отдела проектирования, техник 1-й категории. Присвоено звание «Ветеран труда».

Шуну Ивановну САДОВСКУЮ — с 70-летием (16 ноября). Работала на флоте матросом, поваром. С 1973 г. — технолог отдела главного технолога. Стаж — 33 года.

Александра Анатольевна ПОТЫЛИЦИНА

— с 50-летием (17 ноября). Капитан-механик теплохода «НТ-64». **Галину Тимофеевну АВРАМЕНКО** — с 65-летием (18 ноября). В течение 33 лет работала на флоте матросом, мотористом-матросом, поваром на судах пароходства — на пароходе «Ушаков», теплоходах «Минск», «ОТ-2034», «ЦимлянскГЭС».

Сергея Константиновича СВИРИДОВА

— с 70-летием (20 ноября). После окончания Ремесленного училища № 2 работал в ЕРП на судах «Латвия», «Брест», «Кемерово», «РФ-902» радистом, I помощником механика по электрооборудованию, радиооператором. С 1980 г. — групповой инженер-механик цеха технической эксплуатации флота, сменный механик «Плавдока № 441». Стаж — 42 года. Награжден медалями «300 лет Российскому флоту», «Ветеран труда».

Владимира Анатольевна ВАСИЛЬЕВА

— с 50-летием (21 ноября). Капитан-механик теплохода «Балахта». **Желаем уважаемым юбилярам доброго здоровья, долгих лет жизни, благополучия.**

Администрация, профком Ермаловской РЭБ флота поздравляют:

Николая Григорьевича ГЛАДЧЕНКО — с 50-летием (12 ноября). Водитель автомобиля. Ранее работал сварщиком, водителем пожарного автомобиля, слесарем-судоремонтником механообработывающего участка. Стаж — более 16 лет.

Владимира Александровича КУДРЯШОВА

— с 60-летием (16 ноября). Работает водителем грузового автомобиля. **Михаила Афанасьевича ГРИБОВА** — с 70-летием (20 ноября). Работал слесарем механообработывающего участка, трактористом, рулевым-мотористом теплохода «Поддубный», водителем автомобиля, автокрановщиком. Стаж — 35 лет.

Желаем уважаемым юбилярам здоровья, благополучия, долгих лет жизни.

Администрация ОАО «Енисейское речное пароходство», Совет ветеранов поздравляют:

Анну Николаевну ЧАПЛЫГИНУ

— с 85-летием (8 ноября). Ветеран Великой Отечественной войны. Трудовую деятельность в ЕРП начала в 1944 г. штурманом-практикантом парохода «Энгельс». По окончании Красноярского речного техникума была назначена старшим техником отдела капитального строительства пароходства.

С 1967 г. — инженер, с 1972 г. и до ухода на заслуженный отдых в 1982 г. — старший инженер ОКСа. Награждена медалью «Ветеран труда», знаками «Победитель социалистического соревнования» за 1973, 1974, 1979 гг., «Ударник 10-й пятилетки».

Желаем уважаемой Анне Николаевне здоровья, благополучия, долгих лет жизни.

В Дудинском морском порту закончены все необходимые приготовления к началу зимней навигации.

Проведен технический осмотр состояния портовых кранов, по результатам которого были выданы разрешения на их работу при особо низких температурах — ниже -40°C.

В ноябре ожидается прибытие ледокола «Дудинка», который будет

К ЗИМНЕЙ НАВИГАЦИИ ГОТОВЫ

прокладывать подходы к причалам, а также производить их околку. В условиях зимней навигации в порту продолжают принимать и обрабатывать суда с восьми морских причалов производственно-перезгрузочного комплекса № 1.

В парке погрузочно-разгрузочного оборудования филиала находятся 11 мобильных кранов фирмы «Liebherr»,

разработанных специально для эксплуатации при температуре до -50°C. Транспортировку грузов в условиях зимней навигации будут осуществлять собственные суда усиленного ледового класса компании: «Норильский никель», «Мончегорск», «Талнах», «Надежда» и «Заполярный», которым не требуется ледокольная проводка.

— Порт имеет многолетнюю прак-

тику работы, современное оборудование, способен принимать суда ледового класса в суровых условиях Крайнего Севера, — подчеркнул директор Заполярного транспортного филиала Игорь Уздин. — И мы рассчитываем, что зимняя навигация пройдет в штатном режиме.

Пресс-центр
ОАО «ГМК «Норильский никель»

ИСПЫТАНИЕ АРКТИЧЕСКИМ РЕЙСОМ

Поработав некоторое время после школы токарем в механическом цехе Подтёсовской РЭБ флота, я был принят на теплоход «В. Чкалов». Для каждого из нас, начинающих свой трудовой путь речников, это был корабль мечты.



В. И. Булаев свой первый арктический рейс совершил более 50 лет назад.

Главным механиком на теплоходе был Артох Юрий Данилович, первым помощником механика — Руденко Павел Николаевич, вторым механиком — Скрыч Эльфрид Иосифович, выпускник Новосибирского института водного транспорта. Третьим помощником работал Сидоров Юрий Яковлевич, электромехаником — Александров Дмитрий Ефимович. После ухода Руденко П. Н. первым помощником механика стал Данилин Г. А.

Токарный станок на судне был небольшой: вместо держателя на четыре резца была лапка для одного резца, расстояние от центра патрона до станины — 150 миллиметров. Набор шестерён «гитары» станка ограниченный. В судовой мастерской не было фрезерного станка, однако имелся сверлильный. Как бы там ни было, я умудрился точить почти все детали и даже фрезеровать шпоночные пазы, — благо, что набор фрез и свёрл у механика был богатый.

Весной 1958 года «В. Чкалов» подняли на слип, поскольку у судна в предыдущую навигацию был поврежден корпус. Слип ещё достраивался, но наклонная часть, лебёдки и косяковые тележки были смонтированы. По длине корпуса теплоход должен был стать на все 11 тележек, но, когда начался подъём, оказалось, что

нагрузка на тележки в районе носовой оконечности судна неравномерная — из-за килеватости его корпуса. Кормовая часть также не имела надёжной опоры.

Монтировали кильблоки, спускали теплоход, опять поднимали. Начальник слипа Миусский Василий Яковлевич нервничал — все-таки первый подъём такой машины. Главный инженер ЕнУРПа (Енисейское управление речного пароходства) Бурак М. И., прибывший на подъём, сначала молча наблюдал за ходом работ. Потом он подошёл к начальнику слипа, они о чём-то переговорили, и, похоже, тот взял ответственность на себя. Началась спокойная работа, и наш корабль «поплыл» вверх. Несколько раз останавливали тележки, подкрепляли кильблоки. Несколько резиновых амортизаторов на тележках лопнуло. Но вот, наконец, весь корпус теплохода осушен.

Мы всем экипажем волновались, наблюдая со стороны. И в то же время готовились к ремонту корпуса: подтаскивали городки, настраивали трап на судно. Механики готовили трапы и приспособления для осмотра и правки лопастей, винтов и рулей.

На теплоходе работал доброжелательный, дисциплинированный коллектив, и он меня принял нормально, я не чувствовал себя чужаком. Работать было интересно, всё было ново.

На первый рейс до Дудинки было много пассажиров. Они располагались в коридорах, на палубах — это был 4-й класс. В каюты вселяли в несколько раз больше нормы. Члены команды содействовали уплотнению — в свои каюты приглашали пассажиров: женщин с детьми и пожилых людей.

На эту же навигацию был запланирован первый рейс с туристами в Арктику — до острова Диксон. Для коچهгаров и мотористов была обычная работа, мы не чувствовали напряжённости при подготовке к рейсу, т. к. не представляли особенностей плавания в морских условиях. Только более тщательно готовили балластные танки для пресной воды, проверяли системы отопления. Но всё это происходило спокойно, без суеты. Меня уже обучили техническому уходу за паровым котлом и утиль-котлами, системами отопления, водоснабжения и почему-то, хотя это не входило в мои обязанности, за фановой системой.

Рейс начался в июле. Основной состав

туристов был представлен писателями, журналистами, корреспондентами центральных молодежных газет и журналов, фото- и кинорепортёрами. У меня был фотоаппарат ФЭД, и я в свободное от вахты время ходил по пятам одного фотографа, который был обвешан фотоаппаратурой и всегда старался выехать на берег первым. Когда бывал шторм и волны хлестали в окна рубки, он снимал это с капитанского мостика.

Когда теплоход затёрло льдами, я выходил на верхнюю палубу и снимал панораму прямо с фальштрубы — выше рубки. Ко мне пробрались «мой фотограф» и ещё один, и мы снимали льды и вмёрзшие суда с этой точки. Хотя командиры судов не поощряли такие действия, на этот раз они делали вид, что не замечают нас. Потом в журнале «Смена» были напечатаны снимки захваченных вместе с «В. Чкаловым» судов — деревянного бота «Исследователь» и танкера «Певек». Эти снимки я сделал тоже, и они сохранились до сих пор.

А шустрим фотографом оказался знаменитый Тёмин Виктор. Он снял в войну пять флагов Победы, процедуру подписания капитуляции фашистской Германии в Карлсборге (Берлин). Лет через 20 после легендарного рейса в Арктику мне посчастливилось в Лесосибирске побывать на фотовыставке этого выдающегося фотографа. Там я увидел не только снимки нашего рейса, но и фотографии о капитуляции Германии и казни нацистских военных преступников.

Природа словно специально приготовила всевозможные сюрпризы для арктического вояжа теплохода с туристами на борту. Сильный шторм продолжался почти двое суток, пассажиры и членов команды «выполоскало» основательно. Мы на вахте в машинном отделении поставили ведро, чтобы постоянно не бегать в туалет и не мыть слани. Необычно было и в каюте: сядешь — качает, ходишь — боишься удариться, ляжешь — к горлу подступает содержимое желудков.

Когда закончился шторм и всё было прибрано, теплоход подошёл к сплошному льду. Вокруг — тишина, слышен только звук двигателя электростанции. Утром, когда в радиодинамиках играла музыка, на льдине показалась нерпа, и все фотографии стали снимать её. А нерпа как будто слушала музыку и позировала.

В этой арктической тишине в салонах теплохода проходили встречи со знаменитостями страны. Они рассказывали о своей работе, произведениях, композициях.

(Окончание на стр. 4)

ВОЕННО-ПАТРИОТИЧЕСКИЙ «МЕРИДИАН»

4-6 ноября завершилась Краевая открытая военно-патриотическая игра «Енисейский меридиан-2011». В финальных состязаниях игры, которая стартовала 11 сентября, приняли участие команды не только из Красноярского края, но и из других регионов Сибири — Тувы, Хакасии, Бурятии, Иркутска.

Заключительному этапу предшествовали отборочные туры. Командам высших и средних специальных учебных заведений, военно-патриотических клубов и объединений предстояло пройти такие этапы, как

«Минное поле», «Переправа», «Хакер», «Огневой этап», «Пейнтбол», «Антитеррор», «Информационные войны», и другие.

В отборочных соревнованиях между средними специальными

учебными заведениями края отличилась команда «Гардемарины» подразделения среднего специального образования Красноярского института водного транспорта, которая заняла второе место и вышла в финал «Енисейского меридиана». В финале за первое и призовые места состязались 30 команд. Команда «Гардемарины», хотя и боролась отчаянно, в число призёров не попала.

Главной целью военно-патриоти-

» МОЛОДЁЖНАЯ ПОЛИТИКА

ческой игры «Енисейский меридиан» является объединение усилий органов государственной власти, муниципальных, образовательных и общественных организаций для подготовки молодежи к службе в Российской армии, выработки у ребят способности достигать конкретных целей, готовности к преодолению тягот военной службы.

Сергей ИВАНОВ

ЮБИЛЯРЫ

Администрация, профком Подтёсовской РЭБ флота поздравляют:

Валерия Алексеевна РАЙЧУКА
– с 65-летием (6 ноября). Стаж в ЕРП – более 30 лет. Работал слесарем-судоремонтником. Награжден орденом Трудовой Славы 3-й степени, знаком «Отличник социалистического соревнования речного флота», присвоено звание «Ветеран труда».

Галину Александровну КОРЯЧКИНУ
– с 70-летием (7 ноября). Стаж – 39 лет. Работала матросом, помощником шкипера. Награждена медалями «300 лет Российскому флоту», «Ветеран труда». **Дмитрия Николаевича ВАСИЛЬЕВА**
– с 50-летием (9 ноября). Работает старшим помощником капитана – I помощником механика теплохода «Капитан Крылов».

Светлану Сергеевну АНЮКОВУ
– с 70-летием (12 ноября). Стаж – более 30 лет. Работала каменщиком. Награждена медалями «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В. И. Ленина», «Ветеран труда».

Галину Алексеевну ГУБАНОВУ
– с 70-летием (12 ноября). Стаж – более 30 лет. Работала матросом, мотористом-матросом. Присвоено звание «Ветеран труда».

Анастасию Ивановну ЕФИМЕНКО
– с 65-летием (13 ноября). Стаж – более 35 лет. Работала инженером отдела организации труда и заработной платы, нормировщиком цеха технической эксплуатации флота. Присвоено звание «Ветеран труда».

Лидию Фёдоровну БЫЧКОВУ
– с 70-летием (15 ноября). Стаж – более 25 лет. Работала матросом-мотористом, сторожем.

Виктора Афанасьевича ТОРОПОВА
– с 65-летием (20 ноября). Стаж – более 20 лет. Работал такелажником, слесарем-ремонтником.

Анну Викторовну СОКОЛОВУ
– с 75-летием (20 ноября). Стаж – более 25 лет. Работала пекарем, маляром. Присвоено звание «Ветеран труда».

Михаила Александровича ГОРБАЧА
– с 55-летием (21 ноября). Работает электромонтажником 5-го разряда берегового производственного участка.

Любовь Пантелеймоновну ВАРНАКОВУ
– с 65-летием (23 ноября). Стаж – более 35 лет. Работала матросом, кассиром-матросом. Награждена медалью «Ветеран труда».

Александр Петрович СТАРЦЕВУ
– с 75-летием (23 ноября). Стаж – более 25 лет. Работала сторожем.

Александра Степановича ВАХОНИНА
– с 70-летием (24 ноября). Стаж – более 20 лет. Работал водителем автогаража.

Веру Вадимовну ИЗОТОВУ
– с 60-летием (24 ноября). Работает электрогазосварщиком 5-го разряда цеха технической эксплуатации флота.

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

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

Бориса Витальевича БУРКОВА
– с 65-летием (1 ноября).

Александра Владимировича РАЩУПКИНА
– с 50-летием (3 ноября).

Сергея Геннадьевича ЧИХАЧЁВА
– с 55-летием (14 ноября).

Анатолия Андреевича АГАПОВА
– с 80-летием (30 ноября).

Желаем уважаемым юбилярам здоровья, долголетия, семейного благополучия.

Совет ветеранов бывшей Кононовской РЭБ флота поздравляет:

Зюю Васильевну КУХАРКИНУ
– с 70-летием (5 ноября).

Валентину Михайловну ЧУБАЙ
– с 75-летием (10 ноября).

Юрия Викторовича ШАДРИНА
– с 65-летием (10 ноября).

Желаем уважаемым юбилярам здоровья, семейного счастья, долгих лет жизни.

ИСПЫТАНИЕ АРКТИЧЕСКИМ РЕЙСОМ

(Окончание. Начало на стр. 3) каковы условия работы. Все жилые помещения были расположены внутри корпуса судна. В кубриках постели свернуты в рулончики, теснота неимоверная.

В Диксоне мы с Эльфридом Иосифовичем побывали также на грузовом транспорте «Адам Мицкевич». Это был паропход польской постройки. Две паровые вертикальные машины работали через редуктор на один гребной вал – конструкция смотрелась очень громоздко, но в машинном отделении была тишина – паровая электростанция работала почти неслышно. Кочегарка находилась в выгородке, котлы работали на жидком топливе, вокруг царил чистота. Однако контроль за количеством воды в котлах велся визуально. Поэтому, со слов вах-

тенного кочегара, во время шторма было очень трудно следить за уровнем в водометном стекле. То есть автоматики по контролю уровня воды не было. В каютах пархода было чисто, красивые шторы на койках, столы, шкафы и достаточно места для отдыха. Нам понравилось – сравнимо с «В. Чкаловым». И особенно было приятно, что мы разговаривали с коллегами, находя общие темы.

На всех судах, где мы побывали с механиком, нас встречал у трапа вахтенный матрос. Мы представлялись, он докладывал вахтенному командиру, и тот, во всех случаях, знакомил нас со своим судном. На каждом корабле мы видели что-то полезное для себя.

После навигации я прибыл по повестке в военкомат. Какни просился, чтобы меня взя-

ли в армию, военком, ссылаясь на результаты медицинской комиссии, был неумолим. «Подлечиться надо», – говорил он.

После отпуска я работал в механическом цехе. Учился в школе комсостава, чтобы получить удостоверение моториста. Эту школу в Подтёсово называли «Кевринской академией». В ней учились специалисты флота, которые, работая долгое время на командных должностях, не имели необходимых документов. Это были взрослые мужчины со стажем работы и образованием ниже семи классов, очень общительные, юморные и доброжелательные. Преподаватели у них были их же коллеги, только окончившие техникум, училище или институт и работавшие вместе с ними на судах.

В 1959 году, проработав мотористом на

ЛЕТОПИСЬ ЕНИСЕЯ

теплоходе «В. Чкалов» три рейса, я обратился к механику Артюху Ю. Д. и капитану Фомину С. И. с просьбой отпустить меня поступать очно в Новосибирский институт инженеров водного транспорта. Не увольняясь, я был отпущен для сдачи экзаменов в НИИВТ. С моим другом Сашей Урбаном мы поступили на судомеханический факультет.

После первого курса, который я окончил удачно, проходил производственную практику на родном Енисее – уже старшим мотористом на теплоходе «В. Чкалов». Но это уже другая история.

**Владимир БУЛАЕВ,
п. Подтёсово**

БИБЛИОГРАФИЯ

Вышла очередная книга красноярской писательницы и журналистки, нештатного автора газеты «Речник Енисей» Вероники Ануфриевой «Мотаня». Ранее были изданы «Тёплые звёзды», «Чепки», «Замесы» и другие сборники её прозы.

В течение многих лет Вероника Владимировна сотрудничает с бассейновой газетой. Пик этого творческого взаимодействия пришёлся на конец 1990-х – первую половину 2000-х годов. В «Речнике Енисей» были напечатаны такие

НЕТЛЕННОЕ БОГАТСТВО

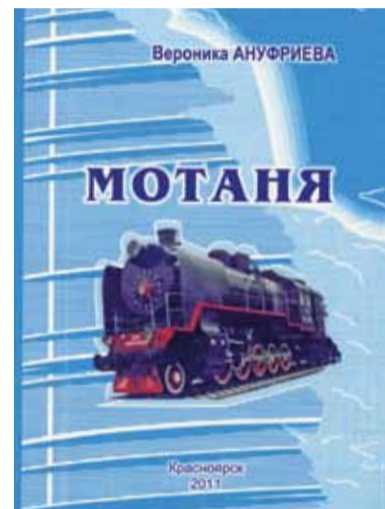
очерки В. Ануфриевой, как «Лебедь» – пристань тихая, да судьба – штормовая» – о капитане Николае Александровиче Данцере, «Будь проклята ты, Колыма!» – о лоцмане реки Нижняя Тунгуска Николае Васильевиче Брюханове, подвергшемся репрессиям в 1938 году, «Всё смогу преодолеть...» – о штурмане Екатерине Викторовне Лиунги, «Лямщики бедовые» – о сибирских бурлаках, и ряд других произведений, посвящённых речникам Енисей, флотским традициям, фольклору.

Книга «Мотаня» включает в себя более 30 коротких рассказов, написанных живым, светлым, почти разговорным языком – этот стиль присущ всему литературному творчеству Вероники Вла-

димировны. Каждый рассказ – эпизод из красноярского детства послевоенной поры. Так, в рассказе «Крыжовник» автор повествует о том, как она в раннем детстве впервые осознанно познакомилась с Енисеем и кораблями, была пленена яркими образами предрассветной реки.

В коротком предисловии к сборнику Вероника Ануфриева пишет: «Посвящается незабвенной мамочке, ангелу моего светлого детства – Александре Борисовне Ростовцевой (в девичестве Овчинниковой). Мама часто говорила нам, своим детям: «Вы из чистого дома, от честных родителей». А это – нетленное богатство даже в лихие времена. Такова и моя биография».

Сергей ИВАНОВ



КРЫЖОВНИК

Вечерком забежала знаковая Галина Петровна и принесла махонькую корзиночку с зелёными ягодами.

Бабушка замахла руками: – Спасибо, спасибо, Галя, но неслепый гостинец пробовать не станем.

Но пришелица настаивала: – Не отказывайтесь, пожалуйста, крыжовник это, а он и такого цвета зрелый.

Семейная прародительница помыла ягоду, насыпав мне горстку в глиняную чашку.

Вскоре подошёл папа и заторопил: – Собирайтесь поскорее, «Москвич» у подъезда поджидает, а на левый берег ехать далеко.

Сели с бабушкой на заднее сиденье, я прикорнула у неё на плече и не заметила, как оказались у здания Речного вокзала.

– До отъезда вашего теплохода, – разочарованно сказал нам папа, – ещё четыре часа, он отойдёт в сторону Минусинска в пять утра.

Бабушка и я отправлялись к родственникам в Новосёлово, а оттуда к дяде Гоше в Курагино.

В зале ожидания оказалось многолюдно и душно. Вдруг меня замутило. Бабушка отвела меня в туалетную комнату, умыла холодной водой и вывела на воздух, где на задней площадке вокзала множество лестничных ступенек спускалось к Енисею, а по бокам щедро цвела сирень.

Папа с бабушкой опечалились. – Во как не пошёл дитю крыжовник-то окаянный, не хотели ведь давать эту

ягоду. А Петровна: «Это сибирский виноград, не лишайте пятилетнюю малышку такой изумрудной сласти». Дура я, – не успокаивалась бабушка, – дурища старая...

Подходило время отъезда, но лучше мне не становилось.

И нашу Афанасию проводили на судно одну. Прошли туда через другой корабль, называемый «дебаркадер». Папа нёс материнский узелок и крепко держал меня за руку.

Но и впрямь нет худа без добра: какой же восторг мне подарил злополучный крыжовник. На блестящем от лунного света Енисее толпилось множество кораблей, где сверкали разноцветные лампочки да звучала негромкая музыка.

Отчаливая от пристани, пароходы, теплоходы, катера гудели на все голоса. Шумели, постукивая, теребя сонливую воду, поднимающиеся якоря. Слыша-

лись капитанские команды.

Мы долго махали вслед бабушкиному теплоходу, всё дальше мелькал её белый платочек. Она на палубе уходила в густой туман – грустная дорогая фигурка в объёмной тёмной шали. А беспокойный, говорливый Енисей, овеяв свежестью и прохладой, не отпускал нас от причала.

До утра промаялись в зале ожидания, где папа на пол постелил пиджак, и я, измаявшись, призабылась чутким детским сном. Привиделась большая река, и я с бабушкой на корме теплохода. Согреюсь под крылом её кашемировой шали, а за нами свита кораблей – весёлых от патефонной музыки и хитровато подмаргивающих фонариков.

И много, много звёзд, а мы среди двух стихий – небесной и речной.

Вероника АНУФРИЕВА

УСПЕХ ШАХМАТИСТОВ

Общественно-культурный актив Красноярского судоподъёмника принимает активное участие в спортивных мероприятиях города Дивногорска. На недавних состоявшихся соревнованиях по шахматам на первенство города речники выступили успешно, заняв второе призовое место.

В шахматном турнире участвовало шесть команд. Речники выиграли все встречи, кроме одной: уступили команде Дивногорского завода низковольтной аппаратуры.

Коллектив судоподъёмника, участвуя в различных соревнованиях города Дивногорска, решает главную

НОВОСТИ СПОРТА

задачу – привлечение речников к культуре и спорту. Причём качество выступлений команды от соревнования к соревнованию повышается. Не случайно спортсмены Красноярского судоподъёмника – Александр Тимофеев, Галина Баранова, Юрий Дулебенец и другие – входят в состав сборных команд речного флота, участвующих в соревнованиях краевой спартакиады. Это команды по волейболу, шахматам, плаванию, которые неоднократно и успешно защищали спортивную честь речников на краевом уровне.

Николай СТРУЧКОВ

ПОПРАВКА

В статье «Учиться, работать и жить интересно», опубликованной в «РЕ» № 22 за 28 октября 2011 г.,

ПОДПИШИСЬ НА «РЕЧНИК ЕНИСЕЯ»!

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



25 октября 2011 г. на 84-м году ушла из жизни ветеран труда, старейший работник Красноярского судоремонтного завода **МОРГУНОВА Юлия Тимофеевна.** Трудовой путь в Енисейском пароходстве начинала поваром парохода «Кулибин», работала матросом, затем маляром, старшим кладовщиком в цехе № 12 судоремонтного завода. Выражаем соболезнование родным и близким покойной. Память об этом замечательном человеке навсегда сохранится в наших сердцах.
Руководство Красноярского судоремонтного центра, Совет ветеранов, коллеги и друзья

<p>«РЕЧНИК ЕНИСЕЯ» – газета речников Енисейского бассейна</p> <p>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.</p> <p>Издатель: ОАО «ЕНИСЕЙСКОЕ РЕЧНОЕ ПАРОХОДСТВО» Главный редактор: ИВАНОВ С. С.</p>	<p>Адрес редакции и издателя: 660049, г. Красноярск, ул. Бограда, 15. E-mail: rechnik@e-river.ru ivanov@e-river.ru http://www.e-river.ru/press-centre/gazeta/r</p> <p>Телефоны: главный редактор – (391) 259-19-86. Корреспонденты – (391) 259-19-98. Факс: (391) 259-14-51 с пометкой «Для редакции».</p>	<p>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.</p> <p>Подписной индекс: 52353. Газета распространяется по подписке. Цена свободная.</p>	<p>Компьютерный набор и корректура: редакция газеты «Речник Енисей». Компьютерная вёрстка: Е.В. Девяткова Отпечатано: ООО «Знак» 660028, г. Красноярск, ул. Телевизионная, 1, стр. 21. Телефон: (391) 201-97-87. Подписано в печать: 9.11.2011 г. по графику – 14.00, фактически – 14.00 Заказ № 3869. Тираж: 2280 экз.</p>
--	---	---	--