

ГАЗЕТА
РЕЧНИКОВ
ЕНИСЕЙСКОГО
БАСЕЙНА

ИЗДАЁТСЯ
С 24 АПРЕЛЯ
1931 ГОДА

www.e-river.ru

РЕЧНИК ЕНИСЕЯ

» ГЛАВНАЯ ТЕМА

В ГОРАХ АМЕРИКИ
ВЗВИЛСЯ ФЛАГ
ЕНИСЕЙСКОГО
ПАРОХОДСТВА

стр. 1, 3

» КАДРОВАЯ ПОЛИТИКА

УТВЕРЖДЁН СОСТАВ
СОВЕТА КОМАНДИРОВ
ОАО «ЕРП»

стр. 1

» НАГРАДА

МЕДАЛЬ ОРДЕНА
ДЛЯ КАПИТАНА

стр. 1

» ГОСМОРРЕЧНАДЗОР

ИНТЕРВЬЮ
С НАЧАЛЬНИКОМ
ЕНИСЕЙСКОГО
УПРАВЛЕНИЯ

стр. 2

» ЛЕТОПИСЬ ЕНИСЕЯ

ПОСВЯЩАЕТСЯ
100-ЛЕТИЮ КАПИТАНА

стр. 3

» БАСЕЙНОВАЯ СПАРТАКИАДА

ПОДВЕДЕНЫ ИТОГИ
ЗА 2011 ГОД. ЛИДИРУЮТ
ПОРТОВИКИ
ЛЕСОСИБИРСКА

стр. 4

» КРАЕВАЯ СПАРТАКИАДА

СРОКИ ПРОВЕДЕНИЯ
СОРЕВНОВАНИЙ
СПАРТАКИАДЫ-2012

стр. 4

ПОКОРЕНИЕ ЭКВАТОРИАЛЬНЫХ ГОР В АНДАХ ВНОВЬ РАЗВЕРНУТ ФЛАГ ЕНИСЕЙСКОГО ПАРОХОДСТВА

В декабре 2011 года очередное восхождение на горные вершины южноамериканских Анд совершил мастер спорта по альпинизму и трёхкратный чемпион СССР Николай Сметанин – ведущий инженер отдела телекоммуникаций управления информационных технологий ОАО «Енисейское речное пароходство».

Впервые в Андах Николай Сметанин в составе группы красноярских альпинистов покорил высочайшую вершину Северной и Южной Америки – гору Аконкагуа в Аргентине – в конце февраля 2011 года. Своё восхождение он посвятил 80-летию Енисейского пароходства и на

пике высотой 6692 метра водрузил корпоративный флаг компании.

На этот раз заслуженные альпинисты-эверестовцы, члены Федерации альпинизма Красноярского края, – всего 10 человек – отправились покорять вершины Анд, расположенные в Эквадоре и



Красноярские альпинисты на фоне пика Котопаху.



Экваториальные Анды. Николай Сметанин разворачивает флаг Енисейского пароходства на вершине горы Котопаху.

Перу. 3 декабря вылетели авиарейсом из Красноярска в Москву. Через испанский Мадрид 5 декабря добрались до Кито, столицы Эквадора.

– Это горная страна с населением около 15 миллионов человек, города там расположены высоко в горах, – рассказывает Николай Александрович. – Спортивная часть нашей экспедиции началась в самом городе Кито, с уровня 2800 метров. Отсюда 6 декабря, на другой же день после прибытия в Эквадор, мы совершили восхождение на пик 4800 метров. 8 декабря, начав с утра, за пять часов взойшли на более сложную и заснеженную вер-

шину Инилинцу высотой 5300 метров. Как только спустились с этой вершины, поехали к подножию горы Котопаху (её ещё называют Котопахси) – высота 5897 метров. Здесь предстояло уже более серьёзное, сопряжённое с трудностями восхождение. Эту гору просто так не возьмёшь. Сложность заключалась в том, что днём идти нельзя, потому что снежный покров раскисает и становится непрочным, усиливаются камнепады и ледопады. Ночью гора подмерзает, и наст становится более прочным. 10 декабря в 10 часов вечера, надев «кошки», мы на-

(Окончание на стр. 3).

УТВЕРЖДЁН СОСТАВ СОВЕТА КОМАНДИРОВ

30 января 2012 года приказом генерального директора ЕРП Александра Иванова

утверждён состав Совета командиров ОАО «Енисейское речное пароходство». В Совет командиров вошли:

Яковлев А. В. – первый заместитель генерального директора ОАО «ЕРП»;

Преснов С. Г. – руководитель управления эксплуатации флота;

Кузьмин В. О. – начальник службы безопасности судовождения;

Андронов А. Н. – капитан – сменный механик теплохода «Николай Игнатюк» филиала ОАО «ЕРП» – Красноярского судоремонтного центра (КСЦ);

Дронов В. Н. – капитан-механик теплохода «Караганда» филиала ОАО «ЕРП» – КСЦ;

Каханов В. Л. – капитан – сменный механик теплохода «Капитан Лобастов» филиала ОАО «ЕРП» – КСЦ;

Луговой Н. А. – капитан – второй помощник механика теплохода «Краснодар» филиала ОАО «ЕРП» – КСЦ;

Стерехов О. В. – капитан-механик теплохода «ТН-661» филиала ОАО «ЕРП» – КСЦ;

Тронин Ю. А. – капитан-механик теплохода «Кисловодск» филиала ОАО «ЕРП» – КСЦ;

Чумаков А. Н. – капитан-механик теплохода «Боготол» филиала ОАО «ЕРП» – КСЦ;

Косоуров С. Б. – капитан – сменный механик теплохода «Борис

» КАДРОВАЯ ПОЛИТИКА

Колесников» филиала ОАО «ЕРП» – Подтёсовской РЭБ флота;

Сапрыкин С. В. – капитан – сменный механик теплохода «Капитан Крылов» филиала ОАО «ЕРП» – Подтёсовской РЭБ флота;

Эрднеев А. С. – капитан – сменный механик теплохода «Александр Сибиряков» филиала ОАО «ЕРП» – Подтёсовской РЭБ флота;

Попов В. В. – капитан – сменный механик теплохода «Виктор Астафьев» филиала ОАО «ЕРП» – Подтёсовской РЭБ флота;

Шкитырь А. М. – капитан-механик теплохода «Ангара-74» филиала ОАО «ЕРП» – Подтёсовской РЭБ флота;

Булава И. А. – президент Красноярской региональной общественной организации «Клуб капитанов»;

Марусев И. Т. – вице-президент Красноярской региональной общественной организации «Клуб капитанов», бывший капитан теплохода «Антон Чехов»;

Козаченко В. А. – почётный член Совета Красноярской региональной общественной организации «Клуб капитанов», бывший капитан теплохода «Академик Туполев» и капитан-наставник;

Садковский А. И. – член Совета Красноярской региональной общественной организации «Клуб капитанов», бывший капитан теплохода «ОТ-2007» и капитан-наставник.

Указом Президента Российской Федерации № 1667 от 21 декабря 2011 года медалью ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени награждён капитан Енисейского пароходства Шмидт Валерий Эдуардович. Как отмечено в Указе, этой награды он удостоен «за достигнутые трудовые успехи и многолетнюю добросовестную работу».

УДОСТОЕН ЗА ЗАСЛУГИ



Капитан Валерий Шмидт.

Трудовую деятельность на флоте Красноярского судоремонтного завода (ныне Красноярского судоремонтного центра) Валерий Шмидт начал рулевым-мотористом теплохода «Олег Кошевой» в 1976 году, когда ещё учился на судоводителя в Красноярском речном училище. В дальнейшем, рабо-

» НАГРАДА

тая на судах «Ангара-15», «МБВ-174», «Полтава», «ОТ-2040», прошёл путь от третьего штурмана до капитана. Параллельно окончил судоводительский факультет Новосибирской государственной академии водного транспорта.

Впервые на капитанскую должность Валерий Эдуардович был назначен в 1989 году – капитаном – сменным механиком теплохода «ОТ-2040». С

2000 года работает капитаном – сменным механиком теплохода «ОТ-2409», получившего позже бортовое имя «Сергей Качалов».

В управлении эксплуатации флота ОАО «ЕРП», в Красноярском судоремонтном центре капитан Валерий Шмидт имеет репутацию грамотного, ответственного, инициативного судоводителя. Под его руководством экипаж теплохода «Сергей Качалов», обеспечивая грузоперевозки по Енисею до Дудинки и притокам в труднодоступные населённые пункты, навигационные задания выполняет всегда безупречно, работает без аварий и происшествий.

В адрес капитана Валерия Шмидта поступили поздравительные телеграммы от Министра транспорта России Игоря Левитина, Губернатора Красноярского края Льва Кузнецова, генерального директора Енисейского пароходства Александра Иванова. Поздравляя капитана в присутствии коллег, директор Красноярского судоремонтного центра Александр Вац отметил, что это достойная награда и её Валерий Эдуардович заслужил своим трудом и добросовестным отношением к делу.

Сергей ИВАНОВ

Фото Алексея БУРАВЦОВА

ЗА ФЛОТСКУЮ ЧЕСТЬ И СЛАВУ

14 февраля 2012 года начальнику Енисейского управления Государственного морского и речного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Юрию Рязанову исполняется 60 лет. Незадолго до юбилея Юрию Владимировичу была вручена высокая государственная награда – медаль ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени. Также в этом году будет ровно 10 лет, как он возглавляет Енисейское управление.



Начальник Енисейского управления Госморречнадзора Юрий Рязанов.

Юрий Владимирович, как давно вы связали свою жизнь с речным флотом?

Смотря с какого времени вести отсчёт. В 1967 году, с тех пор прошло уже почти 45 лет, – поступил в Красноярское речное училище. А в 1970 году начал работать рулевым-мотористом на теплоходе «ОТ-2008» Енисейского речного пароходства – проходил производственную практику на штатной должности. И считаю, что на флоте работаю с 1970 года, – в этом году будет 42 года.

Перевы был однажды: в возрасте уже 23 лет призвали в армию, и два года служил в войсках связи на Дальнем Востоке, в Уссурийске.

Кроме речного училища, где-то ещё учились?

Красноярское речное училище я оканчивал дважды. Сначала в 1971 году по специальности «Судоводитель с правом эксплуатации ДВС». Потом окончил Новосибирский институт инженеров водного транспорта по специальности «Инженер-механик». После академии снова

поступил в КРУ – чтобы получить морской диплом механика для работы на судах заграничного Енисейского пароходства.

Расскажите о своей карьере в пароходстве. До каких высот здесь дослужились?

После «ОТ-2008» работал на теплоходах «ОТ-2033», «ОТ-2011» и «ОТ-2006», прошёл все должности – от рулевого до старпома. Получил уже рабочий диплом капитана-механика всех групп судов, но захотел уйти на флот заграничного пароходства. Окончив училище, получил морской диплом, были готовы все другие необходимые для этого документы. Однако мне предложили должность на теплоходе «Метеор» здесь, на Енисее.

На пассажирском флоте Енисейского пароходства работал на скоростном теплоходе «Метеор-133»: сначала дублёром капитана, механиком – дублёром капитана, а потом и капитаном – дублёром механика. Но начались все эти прерываемые процессы, пассажирские линии стали сокращать – до двух-трёх месяцев в навигацию, суда – ставить на отстой.

Когда теплоход «Метеор-133» был снят с линии, меня пригласили на работу в Государственную речную судходную инспекцию Енисейского бассейна. Это было в 1994 году.

Полгода я отработал старшим инспектором, после чего был назначен первым заместителем начальника. В 2002 году стал начальником инспекции.

Вы много лет проработали в плавсоставе, прошли путь от рядовых должностей до командных. Как это трансформировалось в инспекторскую деятельность? Было трудно входить в курс нового для вас дела?

Нормально, я как-то сразу влился в эту сферу. Здесь есть интересный нюанс: судоводитель, который работает на законных основаниях, правильно исполняет все те законы, которые есть, – ему вникнуть в это дело большого труда не составляет.

Работая на судах грузового и пассажирского флота, я получил очень большой опыт. И когда начал заниматься инспекторской деятельностью, он мне, конечно же, помог. Постороннему человеку, не знакомому с флотом, на посту руководителя контролирующего органа тяжело принимать правильные решения, что совершенно недопустимо, ведь речь идёт о безопасности судостроения.

За годы вашей работы какие изменения в Енисейском управлении Госморречнадзора произошли?

Прежде всего, по мере изменения функций менялись его названия. Когда в 1994 году я пришёл сюда, организация называлась «Филиал Государственной речной судходной инспекции по Енисейскому бассейну». Потом её переименовали в Енисейское бассейновое управление Государственного надзора. В 2005 году нас передали в Федеральную службу по надзору в сфере транспорта, и организация получила своё нынешнее название – «Енисейское управление Го-

сударственного морского и речного надзора», то есть мы стали осуществлять и морской надзор.

Сфера деятельности управления – от Кызыла до трассы Северного морского пути, плюс бассейн реки Хатанги. Не только все речные суда бассейна, но и морские суда, которые приходят в Дудинку, Игарку, Диксон и другие порты Енисейского и Хатангского бассейнов, поднадзорны нашему управлению. Для этого в 2007 году был создан Дудинский линейный отдел, которого никогда не было. Он контролирует участок от Северного морского пути до Туруханска, в том числе осуществляет надзор за деятельностью капитана самого крупного в этом регионе порта Дудинка.

Красноярский линейный отдел работает на участке выше Лесосибирска, Ангарский – контролирует Ангару и её притоки, Енисейский – ведёт контроль от Лесосибирска до Туруханска.

Все наши отделы располагают патрульными судами и на должном уровне обеспечивают речной и морской надзор на своих участках. Единственная проблема: если бы нас финансировали как положено, мы бы работали более эффективно.

Значительные изменения в управлении произошли по части технической оснащённости рабочих мест инспекторов. У нас не было ни одного компьютера, в 1995 году я лично ходил приобретать первый компьютер. Обучился сам и стал обучать остальных. Сейчас мы полностью обеспечены электронной техникой. Это позволяет более оперативно и грамотно работать, не допуская ошибок. В компьютеры заложены все основополагающие законы, по которым мы строим работу, и их в любой момент можно посмотреть. Я уже не говорю о возможностях связи с нашими линейными отделами, федеральными и краевыми организациями.

Что изменилось в системе морского и речного надзора в целом? Какие новые задачи вам пришлось решать?

Среди коренных изменений я бы выделил следующее. Раньше во главе угла работы инспекции была контрольно-профилактическая деятельность, и основной упор делался на профилактику транспортных происшествий и всех тех нарушений, которые случаются на водном транспорте, – такой подход я считаю правильным. Но в Федеральной службе, в которую наше управление было передано, совершенно другая направленность – чисто контроль. А что такое контроль? Пришёл, увидел, что плохо, наказал и ушёл.

Тем не менее, мы как занимались профилактикой, так и занимаемся, – правда, как бы на нештатной основе. Встречаемся с руководителями и специалистами судоводительских компаний, участвуем в заседаниях Ассоциации енисейских судовладельцев, собраниях трудовых коллективов, посвящённых открытию и закрытию навигации. Сотрудничаем также с речным училищем – ныне подразделением среднего специального образования Красноярского института водного транспорта, где я уже более десяти лет являюсь председателем Государственной комиссии по аттестации выпускников.

И всюду мы проводим свою политику, доводим до руководителей, судоводителей-судомехаников и будущих специалистов – курсантов училища идею о том, что исполнение нормативно-правовых документов, которые имеются в системе морского и речного флота, – это не прихоть какого-то органа, это написано, можно сказать, жизнью и кровью, и это необходимость. Если что-то не соблюдать, рано или поздно это выльется в неприятности.

С 2001 года мы начали вводить в бассейне государственную регистрацию судов. Раньше была приписка флота. Акционерное общество, индивидуальный предприниматель приобретали суда и ставили нас в известность, мы выдавали

свидетельство, которое подтверждало, что такое-то судно в бассейне есть. После этого начинали его контролировать.

Сейчас это, можно сказать, коренным образом изменили. Все суда мы регистрируем как недвижимое имущество, потому что в Гражданском кодексе чётко прописано, что к недвижимому имуществу относятся самолёты, космические корабли, морские и речные суда. Теперь, если кто-то хочет продать теплоход, он продаёт его как недвижимое имущество. В сделках с судами действует принцип Регистрационной палаты.

В 2007 году нам было передано ведение лицензирования в Енисейском бассейне. Это повысило эффективность контроля. Сегодня мы знаем всё досконально о каждом из 123 лицензиатов: кто он такой, каким потенциалом обладает, может работать безопасно и по правилам или не может.

Благодаря этому и другим мерам мы ушли от большого количества происшествий. Если на рубеже 1980 – 1990 годов в бассейне было 35-50 случаев в год, то на сегодняшний день – от трёх до восьми, причём это происшествия чисто рабочие, как, например, повреждения корпусов. Если даже учесть, что объём перевозок и, соответственно, интенсивность движения флота за это время уменьшились, прогресс всё равно есть.

Летом 2011 года на Волге произошла катастрофа дизель-электрохода «Булгария» с человеческими жертвами, отголоски прокатились по всем бассейнам. Как вы пережили это дело?

Мы сразу же провели внеплановую проверку всех пассажирских судов на предмет того, что случилось с «Булгарией». С судами всё было нормально.

С кем приходится взаимодействовать вашему управлению при осуществлении государственного надзора в бассейне?

Начиная от команды конкретного судна и заканчивая руководителем судходной компании. Непосредственно с ними работаем постоянно.

Что касается взаимодействия с государственными органами, мы ежегодно издаём план мероприятий по обеспечению безопасности. В эти мероприятия включаем Сибирское Линейное управление МВД России, Линейный отдел полиции в порту г. Красноярск, городскую полицию, ФСБ, «Енисейречтранс» и др. – 6-8 организаций. Их представители наряду с нашими специалистами принимают участие в мероприятиях по безопасности активного участия. Эта форма работы по инициативе нашего управления практикуется с 2006 года.

Причём если где-то что-то возникает на транспорте и кто-то из перечисленных выше узнаёт об этом, он оповещает всех, в том числе нас. Благодаря этому оперативно реагирующая возрастает многократно.

И последний вопрос, Юрий Владимирович. Что бы вы пожелали плавсоставу, работникам и руководителям судоводительских компаний нашего бассейна?

– Не допускать происшествий. Это значит, судовладельческая организация не получит никаких убытков. И уж ни в коем случае не следует употреблять спиртное во время работы. Из-за этого можно получить такое транспортное происшествие, от которого финансово пострадает всё предприятие. Сейчас все взаимосвязаны.

Всем нашим судовладельцам и судоводителям я бы дал такой совет: служи по уставу – завоеешь честь и славу, – как в армии. Если исполнять все регламентирующие документы, исполнять как положено, можно намного сократить транспортные происшествия, а значит, и незапланированные убытки судовладельческих предприятий. Вот на это я всех нацеливаю.

Сергей ИВАНОВ

Фото Енисейского управления Госморречнадзора

НАША СПРАВКА

Юрий Рязанов родился 14 февраля 1952 года в городе Лесосибирске.

За годы работы в Енисейском речном пароходстве и Енисейском управлении Госморречнадзора Юрий Владимирович награждён:

знаками и званиями «Отличник речного флота», «Почётный работник речного флота», «Почётный работник транспорта России», званиями «Мастер безаварийного плавания», «Специалист высшего класса»,

Серебряной медалью ВДНХ – за изобретение и внедрение на скоростных судах системы испарительного охлаждения (это было темой его дипломной работы в Новосибирском институте водного транспорта),

знаком «200 лет Управлению водными и сухопутными сообщениями», медалью ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени – за лучшие показатели безаварийности среди управлений Госморречнадзора, наградами Федерального агентства морского и речного флота, Государственного морского и речного надзора.

Самая большая награда, по словам Юрия Рязанова, – его семья. Жена, Наталья Валентиновна Рязанова, с которой вместе прожито уже более 30 лет, по профессии юрист. Более десяти лет проработала в системе Енисейского речного пароходства и более трёх лет в Судходной инспекции. Всегда была в курсе дел супруга и по возможности помогала ему консультациями и советами. Дочери Наталья и Ирина окончили школу с золотыми медалями, университеты – с красными дипломами, сейчас работают в Красноярске, живут самостоятельно. В июне 2011 года появился внук, который привносит в жизнь семьи самые положительные эмоции.



Теплоход «Патрульный-3» осуществляет патрулирование акватории Енисея от Красноярска до устья Ангары.

СООБЩЕНИЕ

о проведении внеочередного общего собрания акционеров
Наименование Общества: Открытое акционерное общество

«Енисейское речное пароходство».
Место нахождения Общества: 660049, город Красноярск, ул. Бограда, д. 15.

УВАЖАЕМЫЕ АКЦИОНЕРЫ!
Совет директоров ОАО «Енисейское речное пароходство», руководствуясь Уставом Общества, принял решение о проведении внеочередного общего собрания акционеров ОАО «Енисейское речное пароходство» 12 марта 2012 года.

Повестка дня внеочередного общего собрания акционеров
1. О сделке ОАО «Енисейское речное

пароходство» с ОАО «ГМК «Норильский никель», в совершении которой имеется заинтересованность, по которой ОАО «ГМК «Норильский никель» предоставляет ОАО «Енисейское речное пароходство» денежные средства (займ) в пределах лимита единовременной задолженности в размере 500 000 000 рублей.

2. О сделке ОАО «Енисейское речное пароходство» с ЗАО «Таймырская топливная компания», в совершении которой имеется заинтересованность (Дополнительное соглашение № 1 к Договору поставки нефтепродуктов № ТТК/13-дв/2011/16-03.1-16.2-62 от 26 января 2011 года).

3. О сделке ОАО «Енисейское речное пароходство» с ОАО «Норильскгазпром», в совершении которой имеется заинтересованность (Дополнительное соглаше-

ние № 1 к Договору на организацию перевозок грузов № 33/2011/10.1-03.1-16.1-432 от 28 июля 2011 года).

Совет директоров информирует о том, что внеочередное общее собрание акционеров ОАО «Енисейское речное пароходство» состоит в форме заочного голосования (без совместного присутствия акционеров для обсуждения вопросов повестки дня и принятия решений по вопросам, поставленным на голосование) 12 марта 2012 года.

Дата составления списка лиц, имеющих право на участие во внеочередном общем собрании акционеров ОАО «Енисейское речное пароходство», – 3 февраля 2012 года.

Для принятия участия в голосовании на внеочередном общем собрании акционеров ОАО «Енисейское речное пароходство» акционеру необходимо заполнить и

представить бюллетень для голосования по адресу:
– 660049, г. Красноярск, ул. Бограда, д. 15;
– 121108, г. Москва, ул. Ивана Франко, д. 8.

В определении кворума внеочередного общего собрания акционеров и голосовании участвуют бюллетени, полученные Обществом (по указанному выше адресу) до 17.00 (по местному времени) 12 марта 2012 года.

Документы, удостоверяющие полномочия правопреемников и представителей лиц, включённых в список лиц, имеющих право на участие в общем собрании (их копии, засвидетельствованные нотариально), прилагаются к направляемым этими лицами бюллетеням для голосования или передаются счётной комиссии при регистрации этих лиц для участия в общем собрании.

ОФИЦИАЛЬНО

Акционерам, согласно действующему законодательству, предоставляется возможность ознакомиться с информацией (материалами), подлежащей предоставлению при подготовке к проведению внеочередного общего собрания акционеров ОАО «Енисейское речное пароходство», начиная с 21 февраля 2012 года по адресу: г. Красноярск, ул. Бограда, д. 15, каб. 7-02, с 9.00 до 17.00 (по местному времени), а также во время проведения общего собрания акционеров Общества.

Совет директоров
ОАО «Енисейское речное пароходство»

20 декабря 2011 года исполнилось бы 100 лет со дня рождения Н. Н. Балакина — енисейского капитана, автора книги «О чём рассказывают старые пароходы».

Родился он в селе Климов Завод (ныне населённый пункт Калужской области). Детство и юность прошли в Омске, куда переехали родители. В 1933 году окончил Омский речной техникум. Плавал штурманом на Иртыше, а после службы в армии в 1937 году приехал на Енисей. С тех пор его жизнь и работа были связаны с Енисейским флотом.

В пароходстве Николая Балакина, ещё молодого специалиста, совершенно не знавшего специальную лодию реки Енисей, неожиданно для него назначили капитаном парохода «Лена». Его предшественника П. А. Потапова арестовали как «врага народа». В кабинете начальника пароходства Н. С. Овсянникова важный, судя по вальяжности и упитанности, чин из НКВД, развалившись в кресле, сказал: — Мы не можем доверять старым кадрам, таким, как бывший ваш капитан Потапов.

— Вам в помощь дадут опытных штурманов, — старался успокоить молодого специалиста Овсянников, стоявший у окна и крепко сжимавший руки за спиной.

Начало войны, 22 июня 1941 года, застало Николая Николаевича на теплоходе «Сергей Киров» — бывший пароход «Лена». Вот как вспоминал он это время:

«Обновлённый, после капитального ремонта и смены главных двигателей, теплоход «Сергей Киров» стоял в полной готовности выйти в рейс на Дудинку с большим караваном гружёных барж. До этого он сделал несколько рейсов на короткой линии для обкатки двигателей и механизмов. Капитан М. А. Чечкин задержался в управлении пароходства, уточняя детали предстоящего рейса. Внезапно смолкли непрерывно работавшие радиодинамики. Голос Левитана предупредил о передаче важного правительственного сообщения — вероломном нападении немецких войск на Советский Союз. Началась Великая Отечественная война. С этого момента жизнь разделилась: всё, что было, — это «до войны», жизнь сегодня — военное время. Последовала мобилизация всех военнообязанных. Военкоматы были переполнены добровольцами на фронт и в ополчение. Отход в рейс теплохода «Сергей Киров» был задержан. Часть экипажа в этот же день ушла на призывные пункты, некоторые получали бронь».

КАПИТАН БАЛАКИН

Первая военная навигация закончилась для Николая Николаевича зимовкой в Полое. Отстоялись от весеннего ледохода благополучно. Груз был спасён.

Был в жизни Н. Балакина уникальный пароход «Полярный» — труженный енисейского Севера, построенный в Голландии перед Первой мировой войной под названием «Амстердам». В 1921 году его в составе экспедиции, которой руководил енисейский капитан К. А. Мецайк, перегнали на Енисей. Впоследствии проходил переименовали, дав название «Полярный», — очевидно, по месту его постоянной работы.

Не менее знаменитый на Енисее капитан А. Я. Каулин, кавалер трёх Георгиевских крестов, на пароходе «Полярный» привёл с Оби два недостроенных парохода — «Мария Ульянова» и «Фридрих Энгельс». Это был не первый дальний рейс А. Я. Каулина: годом раньше он перегнал из Англии пароход «Кооператор», на буксире которого следовал лихтер «Друг» с грузом первой радиостанции для Диксона.

В 1929 году пароход «Полярный» под командованием капитана М. И. Смирнова, тоже знаменитого на Енисее кавалера трёх Георгиевских крестов, Георгиевской медали за участие в Брусиловском прорыве и двух орденов Ленина, доставил на Север и высадил на берег протоки, ещё не имевшей названия, 250 первых строителей порта и города Игарки.

Команда парохода «Полярный» к прибытию на него капитана Балакина была исключительно женской.

Воспоминания Николая Николаевича того периода были связаны с работой по спасению в Енисейском заливе парохода «Чкалов», который сел на отмель у Крестовского острова и пробилис. В августе 1942 года здесь «шакалили» немецкие подводные лодки с их лидером — тяжёлым крейсером «Адмирал Шеер». В своей книге Н. Н. Балакин писал, что, возвращаясь с места спасательных работ, они встретили караван морских судов, гружённых в Игарке пиллоэкспортом и следовавших курсом на запад. Проводку обеспечивал ледорез «Фёдор Литке».

Часа через четыре они снова увидели этот же караван, который шёл курсом на Енисей. «Бегут, словно олени, за которыми гонится волчья стая», — подумал тогда Николай Николаевич. «Вот с этого момента почувствовали близость войны. Трудными были эти две навигации 1942 — 1943 годов, осо-

бенно зимой. Весь судоремонт ложился на плечи этих хрупких, 18-20 лет, девчонок, окончивших ремесленное училище в Енисейске».

Весной 1945 года Н. Н. Балакин получил распоряжение следовать в составе команды, которую возглавил М. А. Чечкин, во Владивосток. Там формировались экипажи для перегона буксирных судов из США в сибирские речные бассейны. Уже в сентябре караван из Америки прибыл на Диксон. На Енисей пришли два парохода из этого каравана — «Родина» и «Победа».

Дальнейшая судьба Николая Николаевича была связана с перегонем судов из Европы как в центральные речные бассейны, так и в сибирские — на Обь и Енисей. В 1948 году после перегона очередного судна, в данном случае на Иртыш, в Омск, его назначили капитаном на рефрижератор, который был построен на заводе «Красное Сормово» и по частям доставлен в Омск, где его предстояло собрать и достроить. Об этом судне узнали норильчане и предложили собственными силами доделать его, при условии передачи Енисейскому пароходству.

Неуклюжий рефрижератор, длиной 126 метров, мощностью силовой установки 700 сил, грузоподъёмностью 1000 тонн, назвали «Советская Сибирь». Когда теплоход был сдан, его, полностью загруженного свежемороженым мясом и маслом, предстояло провести по Иртышу, Оби, Карскому морю и Енисею до Дудинки. Несмотря на все опасения, экипаж во главе с капитаном Н. Н. Балакиным и главным механиком Л. А. Ермолаевым доставил груз в целостности, с сохранением качества продуктов.

Рефрижератор «Советская Сибирь» — для Енисея судно тяжёлое. Енисейские речники почему-то прозвали его «тёщей». Приказом начальника пароходства теплоходы «Советская Сибирь» было запрещено плавание при ограниченной видимости, а на участке от Красноярска до Енисейска разрешалось следовать только на буксире.

Особо памятный рейс состоялся в 1952 году. Из-за позднего накопления груза погрузка теплохода в Красноярске была закончена 13 октября, и он сразу отшёл на Дудинку. В это время ниже Туруханска начинался ледостав. Через четверо с половиной суток из-за отсутствия видимости остановились в Курейке. От Полоя до устья Енисей уже замерз. Своим ходом смогли пройти до Томского мыса и застряли в торосях окончательно.

Дальнейшее продвижение было

» ЛЕТОПИСЬ ЕНИСЕЙ

по пути, подготовленному заключёнными. Их вывели на лёд более 700 человек. Вдоль ледовой трассы они провели линию освещения. Впереди по курсу долбили более 500 лунок, закладывали в лунки аммонал, и все заряды взрывали одновременно. По трассе продвигались рефрижератор и суда, которые пришли ему на помощь, — пароходы «Жданов», «Полярный», «Дудинка», баржа «Припять» с углём. Только 22 ноября все они смогли стать у причала в Дудинке.

В том году Енисей заморозил в пути не один десяток гружёных барж и буксировщиков, следовавших на участке от устья Подкаменной Тунгуски до Игарки. Везде флот при весеннем ледоходе отстоялся благополучно.

Для спасения судов, застрявших в ледяных торосях на подходе к Игарке, срочно ввели в эксплуатацию ледокольный паром «Заполярный», который стоял на холодном отстое в Игарской протоке в ожидании готовности железной дороги — основного объекта знаменитой стройки № 503. Таких паромов было построено три. Два из них были в пути на Игарку. С пуском дороги они должны были перебрасывать поездку от Ермакова на правый берег Енисея, до Сухарихи. Зимой предполагалось строить ледовую дамбу и по ней прокладывать железнодорожные пути. Смерть Сталина в марте 1953 года порушила эти планы. Стройку № 503 бросили, а паромы долгое время работали в Керченском проливе уже под другими именами.

Когда в конце пятидесятых на Енисей пришло шесть чешских тысячетонных рефрижераторных судов и четыре финских шестисоттонных, необходимость в «Советской Сибирь» отпала, и её списали. А Николая Николаевича назначили капитаном на пассажирский дизель-электроход «Антон Рубинштейн».

«Нелёгкое дело управлять командой и работать с пассажирами и туристами на дизель-электроходе. Всякое приходилось пережить», — вспоминал он. Начало подводить здоровье, и в марте 1978 года, прослужив капитаном на флоте Енисейского пароходства более 40 лет, Николай Николаевич ушёл дежурным на теплоход «Красноярский рабочий» — учебную базу Красноярского детского речного пароходства. Здесь, в тишине, когда шумная толпа мальчишек уходила по домам и только ветер завывал в трубах вентиляторов и вантах теплохода,



Капитан Николай Балакин (справа) и рулевой Лонгин Хан.

хорошо думалось о давнем прошлом, о друзьях давно ушедшей молодости.

Как будто вчера прошло первое собрание командиров судоремонтного завода, на котором его избрали председателем Совета. В то время Совет командиров проводил воспитательную работу среди плывцов, давал рекомендации для дипломатирования на вышестоящую должность, для назначения капитанами, работал по предупреждению аварийности.

На всю жизнь запомнились ему последние встречи с М. Е. Лиханским и долгие беседы с ним по вечерам. «Быстро летит время, и уже нет никого из тех, кто перекочевал к нам в советскую действительность из прошлого, дореволюционного, времени. Они были скроены как-то иначе и имели некоторые человеческие качества, о потере которых так сожалеем», — написал Николай Николаевич в конце своей книги «О чём рассказывают старые пароходы».

Он был отличником социалистического соревнования. Достоинно носил звание «Лучший капитан Министерства речного флота». Его имя занесено в Енисейский Энциклопедический словарь. 100-летие со дня рождения отмечено в Красноярском календаре знаменательных дат за 2011 год.

За свои ратные и трудовые подвиги Николай Николаевич был награждён многими государственными и ведомственными орденами и медалями.

Умер Н. Н. Балакин в 1999 году.

Иван БУЛАВА,
 президент Красноярской
 региональной общественной
 организации «Клуб капитанов»

Фото из архива автора

ПОКОРЕНИЕ ЭКВАТОРИАЛЬНЫХ ГОР В АНДАХ ВНОВЬ РАЗВЕРНУТ ФЛАГ ЕНИСЕЙСКОГО ПАРОВОДСТВА

(Окончание. Начало на стр. 1). чали восхождение и всю ночь провели в пути. Хотя был очень сильный ветер и хорошо подморозило, все взошло благополучно. Здесь, на пике Котопахи, я развернул флаг нашего Енисейского пароходства. Эта гора представляет собой конус действующего вулкана, последнее крупное извержение было в 1976 году.

На рассвете, в девять часов утра, альпинисты спустились вниз, к подножию Котопахи, после чего отправились на автобусе к горе Чимборасо высотой 6267 метров. Её также покоряли ночью. Гора Чимборасо — тоже конус вулкана, только уже потухшего.



У «Памятника экватору» можно постоять одновременно в Северном и Южном полушариях Земли.

После восхождения на эквадорские вершины альпинистов ждала насыщенная экскурсионная программа. Из Кито они прилетели в Гуаякиль — самый крупный по населению город Эквадора, бывшая столица страны. Отсюда самолётом были доставлены на Галапагосские острова, что находятся в тысяче километров от побережья Эквадора в Тихом океане. Здесь отдыхали три дня и посетили ряд островов со свойственной только этому уголку мира флорой и фауной.

Николай Сметанин запечатлел на фотоснимках знаменитых галапагосских черепах, игуан, морских львов, пингвинов и голубоногих олуш, похожих на пеликанов, всевозможных земноводных и пресмыкающихся, ведущих свою родословную от древних ящеров и динозавров. На снимках, сделанных альпинистом, — экзотическая природа и памятные места, связанные с пребыванием на островах всемирно известного исследователя Чарльза Дарвина, который именно отсюда, с Галапагосс, вынес свою спорную теорию эволюции.

С островов прямым рейсом альпинисты вылетели в Лиму — столицу Перу, страны с населением в 30 миллионов. Здесь они, можно сказать, шутя, покорили самую высокую в районе исторического комплекса Мачу-Пикчу вершину в 3050 метров.

— Это был наш пятый маршрут, по которому мы прошли 23 декабря, не очень сложное восхождение, — говорит Николай Сметанин. — Индейцы вырубали в скале ступени, ведущие к этой вершине.

Я насчитал 3 тысячи ступеней. Но самое удивительное, в этих местах находятся древнейшие поселения цивилизации инков. Когда испанцы, уничтожившие города и их жителей, были уже на пути к Мачу-Пикчу, все индейцы ушли из города и тем спасли его от разрушения конкистадорами. Расположенные в труднодоступных и суровых горных условиях Мачу-Пикчу и ещё два поселения, в которых мы побывали, отлично сохранились до наших дней. Есть здания и сооружения, как отдельно стоящие, построенные из ровно обработанного, плотно уложенного, скрепленного без каких-либо растворов камня, так и вырубленные в скалах. Помещения для жилья и общественных нужд, террасные площадки для растениеводства и животноводства, водопроводы и каналы — всё сделано добротно. Просто удивительно, как, не имея современных орудий труда, можно было руками сделать такие сооружения, так обработать камни, настолько врубиться в скалы. В камне выполнены календари, исчисления, письмена. Сюда приезжает много туристов, и им показывают, какой развитой была цивилизация инков. Для удобства сообщения к Мачу-Пикчу, который называют Новым чудом света, сквозь горы пробита железная дорога.

Как видим, красноярские альпинисты в Южной Америке не только покоряли горы, но и увидели много интересного. Даже побывали там, где берёт начало одна из величайших рек мира Амазонка. А близ Кито, откуда, возвратившись уже



Особый интерес путешественников вызвал сохранившийся город цивилизации инков Мачу-Пикчу.

из Перу, они улетали в Мадрид, под занавес им показали линию нулевого меридиана, обозначенную монументом — «Памятником экватору». Местные гиды называют это место «пупом Земли». Здесь одновременно можно стоять в северном и южном полушариях. Рядом находится музей «Середины мира» — музей этнографии и культуры, который альпинисты-путешественники также посетили.

— В отличие от нашего края, в этих странах никогда не бывает ни лета, ни зимы, ни весны, ни осени — даже в Рождество. Мы видели, как ярко и многолюдно там отмечали этот праздник по католическому стилю, — делится впечатлениями Николай Александрович. — Одноко и сухих, солнечных дней было мало, часто моросил лёгкий дождь. Вроде и почва каменная, но всё растёт

буной — цветы, пальмы, бананы разных сортов, множество фруктов, которых мы никогда в Сибири не видели — не всё к нам привозят.

Совершив пять восхождений в горы, более десяти экскурсий и 13 авиаперелётов, 29 декабря красноярские альпинисты вернулись домой. Для Николая Сметанина, как ведущего инженера пароходства, это мероприятие имело особый смысл:

— Мною уже четвёртый раз был водружён флаг ОАО «ЕРП» на разных горных вершинах. Один — в Гималаях, один — в наших сибирских Ергаках и два раза — в Андах, в том числе в Эквадорских Андах. Я считаю, флаг пароходства на пиках гор — это хороший символ.

Сергей ИВАНОВ
 Фото Николая СМЕТАНИНА

ЮБИЛЯРЫ

Администрация, профком, Совет ветеранов Красноярского судоремонтного центра поздравляют:

- Татьяну Филипповну БАУШЕВУ** – с 55-летием (1 января).
Матрос теплохода «Сборщик-5».
- Юрия Владимировича ЮФЕРОВА** – с 55-летием (1 января).
Второй помощник капитана – второй помощник механика теплохода «Лейтенант Филиппов».
- Людмилу Васильевну АНДРОНОВУ** – с 55-летием (2 января). Матрос теплохода «Николай Игнатюк».
- Владимира Степановича ВОЛОШИНА** – с 55-летием (2 января). Моторист плавучего дока № 441.
- Сергея Александровича ЧЕЛУШКИНА** – с 60-летием (2 января). Начальник ремонтно-строительного участка.
- Анатолия Васильевича ПАНИНА** – с 60-летием (5 января). Судовой электромонтажник 5-го разряда электромонтажного цеха.
- Владимира Анатольевича ЗЕЛИХОВА** – с 55-летием (8 января). Капитан – сменный механик теплохода «Капитан Алексеев».
- Людмилу Александровну МАРЬИНУ** – с 55-летием (10 января). Бухгалтер 1-й категории бухгалтерии КСЦ.
- Зоя Алексеевну МЯСНИКОВУ** – с 60-летием (12 января).
Малырь 4-го разряда ремонтно-строительного участка.
- Олега Юрьевича БАУШЕВА** – с 55-летием (14 января). Капитан-механик теплохода «Сборщик-5».
- Валентина Георгиевна АСТАХОВА** – с 70-летием (21 января). Диспетчер цеха технической эксплуатации флота.
- Виталия Николаевича СВИЩЕВА** – с 60-летием (23 января). Токарь 5-го разряда механосборочного цеха.
- Викторию Георгиевну КЛЕПЕЦ** – с 70-летием (6 февраля). Поступила на работу в Красноярский судоремонтный завод воспитателем детского сада № 22. Проработала в этой должности 36 лет.
- Екатерину Алексеевну ИСАЕВУ** – с 65-летием (7 февраля). Трудовую деятельность в КСРЗ начала строгальщиком-станочником в цехе № 7. В дальнейшем работала копировщиком в отделе главного механика. Стаж на заводе – 25 лет. Награждена медалью «Ветеран труда».
- Александр Иванович ГРОМОВУ** – с 95-летием (9 февраля). Участник Великой Отечественной войны. Ушла на фронт добровольцем, была санитаркой эвакогоспиталя. Победу встретила в Германии. В послевоенное время работала в плавсоставе Красноярского судоремонтного завода – поваром на теплоходах «Азербайджан», «Тургенев», «ТН-602». Стаж работы на флоте – 22 года. Награждена медалями «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941 – 1945 гг.», «50 лет Победы», «60 лет Победы», «65 лет Победы», «Ветеран труда».
- Елену Константиновну ЧАДАЕВУ** – с 50-летием (10 февраля). Матрос «Плавкрана-69».
- Людмилу Ивановну БОЯРИНОВУ** – с 65-летием (12 февраля). Уборщица служебных помещений административно-хозяйственного отдела.
- Желаем уважаемым юбилярам доброго здоровья, долгих лет жизни, благополучия.**
- Администрация, профком Ермолаевской РЭБ флота поздравляют:**
- Николая Николаевича ПЕТРОВА** – с 55-летием (5 февраля). Работал инспектором несамостоятельного флота, вторым штурманом – вторым помощником механика теплохода «Буй», механиком – дублёром капитана теплохода «Буй». Продолжает трудовую деятельность механиком – сменным капитаном теплохода «Абан». Стаж – 35 лет.
- Желаем уважаемому Николаю Николаевичу здоровья, благополучия, долгих лет жизни.**

ПО ИТОГАМ ВСЕХ ПРОГРАММ

Подведены итоги бассейновой спартакиады 2011 года, посвящённой 80-летию Енисейского речного пароходства. Спартакиада проводилась среди работников ОАО «ЕРП», его филиалов, дочерних и зависимых обществ, профсоюзных организаций Енисейского баскомфлота.

Были проведены соревнования по следующим видам спорта: лыжные гонки, настольный теннис, легкоатлетический кросс, волейбол, шахматы, мини-футбол, баскетбол, плавание. В них приняли участие сборные команды предприятий ОАО «Енисейское речное пароходство», дочерних обществ, ФГУ «Енисейречтранс», Красноярского института водного

транспорта.

По итогам всех программных видов спартакиады места распределились следующим образом:
первое место – ОАО «Лесосибирский порт», 17 очков;
второе место – Красноярский судоремонтный центр, 32 очка;
третье место – Управление ОАО «ЕРП», 39 очков;



Команда лыжников Лесосибирского порта – чемпиона спартакиады 2011 года на соревнованиях по лыжным гонкам на стадионе п. Берёзовка.

БАССЕЙНОВАЯ СПАРТАКИАДА

четвёртое место – Красноярский институт водного транспорта, 42 очка;
пятое место – Управление Красноярского судоподъёмника, 47 очков;
шестое место – ФБУ «Енисейречтранс», 48 очков;
седьмое место – ОАО «Красноярская судостроительная верфь», 49 очков;
восьмое место – Подтёсовская РЭБ флота, 56 очков;
девятое место – Ермолаевская РЭБ флота, 58 очков;
десятое место – ОАО «Красноярский речной порт», 59 очков.

По сравнению с результатами предыдущей спартакиады сбавили позиции Подтёсовская и Ермолаевская РЭБ флота, ОАО «Красноярский речной порт».

Поздравляем победителей и призёров спартакиады. Надеемся, что в спартакиаде 2012 года все предприятия и организации примут самое активное участие.

Валерий ТАСКИН,
заместитель начальника
отдела кадровой
и социальной политики
ОАО «ЕРП»
Фото Галины КАНДАРИЯ

ЮБИЛЯРЫ

Администрация, профком Подтёсовской РЭБ флота поздравляют:

- Вячеслава Романовича СПАСОВА** – с 65-летием (27 января). Работает начальником котельно-корпусного цеха.
- Татьяну Ивановну ЖИВУЛИНУ** – с 60-летием (1 февраля). Работала поваром, матросом-кассиром. Стаж в ЕРП – более 20 лет. Награждена знаком «В память 200-летия Управления водными и сухопутными сообщениями».
- Валентину Ивановну КОРКУНОВУ** – с 80-летием (1 февраля). Трудилась рабочей каравана, сторожем. Стаж – более 30 лет. Присвоено звание «Ветеран труда».
- Николая Васильевича ЯКОВЛЕВА** – с 60-летием (1 февраля). Работал судокорпусником, сторожем. Стаж – 30 лет.
- Светлану Александровну БОРЦОВУ** – с 60-летием (3 февраля). Работала матросом, мотористом-рулевым. Стаж – более 20 лет.
- Ину Георгиевну НЕТЕСЕ** – с 75-летием (9 февраля). Работала поваром. Стаж – более 20 лет. Присвоено звание «Ветеран труда».
- Желаем уважаемым юбилярам здоровья и бодрости, долгих лет жизни, семейного благополучия.**
- Администрация ОАО «Енисейское речное пароходство», Совет ветеранов поздравляют:**
- Лидию Васильевну ПОЛТАЕВУ** – с 80-летием (2 февраля). Трудовую деятельность в пароходстве начала в 1953 г. грузоприёмсдатчиком Красноярского речного порта. Прошла путь до мастера Злобинского грузового района. До ухода на заслуженный отдых в 1998 г. работала директором гостиницы. Стаж в ЕРП – 31 год. Награждена медалью «Ветеран труда».
- Антонию Борисовну ВАСИЛЬЕВУ** – с 75-летием (5 февраля). В 1985 г. поступила на работу в управление рабочего снабжения ЕРП старшим бухгалтером судового ресторана. Проработала в этой должности до ухода на заслуженный отдых в 2004 г.
- Валентину Филипповну ПРОКОПЬЕВУ** – с 65-летием (8 февраля). Трудовую деятельность в управлении ЕРП начала в 1985 г. заведующей складом финансового отдела. Прошла путь до бухгалтера главной бухгалтерии пароходства. Стаж в ЕРП – 21 год.
- Желаем уважаемым юбилярам здоровья, благополучия, долгих лет жизни.**
- ОАО «Красноярский речной порт» поздравляет:**
- Василия Анатольевича ЩЕННИКОВА** – с 55-летием (3 февраля). Ведущий инженер участка связи. В порту работает с 1981 г. Ветеран труда порта.
- Сергея Ивановича АКУЛОВА** – с 50-летием (8 февраля). Сменный капитан – сменный механик плавучего «РТ-706». В порту работает с 2010 г.
- Анатолия Ивановича ГЛАДУНЕНКО** – с 70-летием (10 февраля). Старший электромеханик плавучего крана № 62. В порту работает с 1975 г. Ветеран труда порта.
- Любовь Григорьевну ТИМОШИНУ** – с 55-летием (13 февраля). Техник электролаборатории энергослужбы. В порту работает с 2007 г.
- Николая Ивановича ПЕШКОВА** – с 70-летием (14 февраля). В 1965 – 2002 гг. работал электромонтёром по ремонту электрооборудования Злобинского грузового района. Ветеран труда порта.
- Желаем уважаемым юбилярам крепкого здоровья, долголетия, семейного благополучия.**

СРОКИ ОПРЕДЕЛЕННЫ

27 декабря 2011 года состоялось заседание Совета Федерации профсоюзов Красноярского края под председательством Олега Исынова. На заседании было утверждено Положение о краевой спартакиаде профсоюзов 2012 года.

В программу спартакиады включено девять видов спорта. Соревнования будут проводиться в течение всего года. К участию в спартакиаде допускаются рабочие и служащие предприятий и организаций. Студенты вузов, учащиеся средних учебных заведений и общеобразовательных школ не допускаются. Участники команд, когда это необходимо по условиям соревнований, распределяются на три возрастные группы: от 18 до 30 лет, 31-45 лет, 46 лет и старше.

Определены сроки проведения соревнований. **Первыми в борьбу за первенство вступят лыжники, – соревнования пройдут 10 марта** на лыжном стадионе в районе Ветлужанки, г. Красноярск. Состав зачётных участников команды – 10 человек, независимо от пола. Мужчинам предстоит соревноваться на дистанции 5 километров, женщинам – 3 километра.

Даты и условия проведения соревнований по другим видам спорта следующие:

31 марта – 1 апреля – соревнования по шахматам. Место проведения: шахматный клуб, остров Отдыха. Состав команды: мужчины – 2 человека, женщины – 1 человек. Игры проводятся по круговой системе в один круг.

14-15 апреля – соревнования по настольному теннису. Место проведения: спорткомплекс «Металлург». Состав команды: 3 человека (мужчины – 2, женщины – 1). Система проведения зависит от количества команд, прибывших на соревнования.

18-20 мая – соревнования по волейболу. Место проведения: спорткомплекс «Металлург». Состав команды: 8 игроков и 1 представитель.

2-3 июня – соревнования по мини-футболу. Место проведения: стадион «Юность», остров Отдыха. Заявочный состав команды – 8 человек. На поле играют 5 человек, включая вратаря. Соревнования проводятся по правилам игры в футбол мячом № 5, в два тайма по 10 минут без перерыва.

9 сентября – легкоатлетический кросс. Место проведения: лыжный стадион в районе Ветлужанки. Состав зачётных участников – 10 человек. Мужчины младшей возрастной группы бегут на дистанцию 2000 метров, средней и

КРАЕВАЯ СПАРТАКИАДА

старшей групп – 1000 метров, женщины младшей возрастной группы – 1000 метров, женщины средней и старшей групп – 500 метров.

22-23 сентября – соревнования по женскому волейболу. Место проведения: Дом спорта им. М. Дворкина. Состав команды: 8 игроков и 1 представитель.

28 октября – соревнования по плаванию. Место проведения: бассейн «Спартак». Мужчины соревнуются на дистанции 50 метров, женщины – 25 метров (независимо от возрастной группы). Плавание вольным стилем. Состав команды – 6 человек (мужчины – 3, женщины – 3), независимо от возраста.

11 ноября – соревнования по боулингу. Место проведения: клуб «Цезарь». Состав команды – 3 человека, независимо от пола и возраста. В состав команды обязательно входят и принимают участие в соревнованиях председатель (или заместитель председателя) краевого комитета отраслевого профсоюза, руководитель (или заместитель руководителя) управления отрасли по краю.

Речники намерены принять участие во всей программе краевой спартакиады 2012 года.

Николай СТРУЧКОВ

БЛАГОДАРНОСТЬ

Хочется выразить огромную благодарность руководству Енисейского речного пароходства, Клубу капитанов, Енисейскому баскомфлоту, Советам ветеранов ОАО «ЕРП» и Красноярского судоремонтного центра за внимание, поддержку и добрые пожелания в честь 60-летнего юбилея нашей совместной жизни.

Благодарим всех речников, портовиков и судоремонтников, кто вспомнил о нас, нашёл слова и время поздравить нас с этим замечательным юбилеем. Спасибо за многочисленные пожелания, а мы постараемся вместе с вами прошагать до 100-летия.

Также благодарны и признательны вам все наши дети, внуки и правнуки.

Алексей и Любовь СТЕПАНЬКОВЫ

ИНФОРМАЦИЯ СУДОВЛАДЕЛЬЦАМ

Вышли в свет и вводятся в действие с навигации 2012 года новые схемы судового хода рек Кас и Сым.

Отпуск схем производится по заявкам судовладельцев. Отпускная стоимость одного экземпляра схем с учётом НДС: реки Кас – 860 рублей 35 копеек, реки Сым – 587 рублей 48 копеек.

Схемы судового хода рек Кас и

ЕНИСЕЙРЕЧТРАНС

Сым издания 1963 и 1971 годов соответственно с навигации 2012 года утрачивают своё действие.

Справки по приобретению новых схем можно получить по тел.: 259-14-40, 259-14-36.

ОБЪЯВЛЕНИЕ

Красноярский институт водного транспорта (филиал) ФБОУ ВПО

«Новосибирская государственная академия водного транспорта» объявляет конкурс на замещение должности: профессора кафедры «Сопровождение материалов и подъёмно-транспортных машин».

Срок подачи документов: до 10 марта 2012 г.
Обращаться по телефону: 8 (391) 268-91-00, 268-91-14.
Адрес: г. Красноярск, пер. Якорный, 3, каб. 406.

<p>«РЕЧНИК ЕНИСЕЙ» – 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>Адрес редакции и издателя: 660049, г. Красноярск, ул. Богграда, 15. E-mail: rechnik@e-river.ru ivanov@e-river.ru http://www.e-river.ru/press-centre/gazeta/rc</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: 08.02.2012 г. по графику – 14.00, фактически – 14.00 Заказ № 308. Тираж: 2700 экз.</p>
--	--	---	--