

ГАЗЕТА  
РЕЧНИКОВ  
ЕНИСЕЙСКОГО  
БАССЕЙНА

ИЗДАЁТСЯ  
С 24 АПРЕЛЯ  
1931 ГОДА

www.e-river.ru

# РЕЧНИК ЕНИСЕЯ

» Дорогие ветераны войны и труженики тыла! Сердечно поздравляю Вас с 67-й годовщиной Победы в Великой Отечественной войне!

Время уносит от нас всё дальше годы тех, самых тяжёлых сражений. Но подвиг советских людей, разгромивших фашизм, сумевших сохранить для будущих поколений мирную и свободную страну, — вне времени!

Низкий поклон Вам, уважаемые ветераны, за то, что Вы, не щадя собственной жизни, отстаивали свободу и независимость нашей страны и всего мира.

Победа в Великой Отечественной — символ нашей национальной гордости, воинской славы и доблести, самопожертвования тыла — через десятилетия и поколения остаётся главным праздником нашей страны.

Доброго Вам здоровья, долгих лет жизни, чуткости и сердечного тепла окружающих. Мира и счастья Вам и Вашим семьям.

**Генеральный директор  
ОАО «ЕРП»  
Александр ИВАНОВ**

» Уважаемые енисейские речники, коллеги, друзья! От имени Президиума Енисейского баскомфлота горячо и сердечно поздравляю Вас с праздником Весны и Труда и Днём Великой Победы!

Желаю Вам праздничного настроения, успешной работы, здоровья, семейного благополучия.

**Председатель Енисейского  
баскомфлота Вальдемар ХАН**

## С ПРАЗДНИКОМ ВЕЛИКОЙ ПОБЕДЫ!

» Уважаемые работники водных путей и судоходных компаний! От имени руководства ФБУ «Енисейречтранс» горячо поздравляю Вас с Днём Победы, а также с началом навигации 2012 года!

Самые тёплые, самые сердечные поздравления в этот праздничный день — ветеранам Великой Отечественной войны, участникам боевых сражений и труженикам тыла. По сложившейся замечательной традиции мы отдаём Вам дань огромного уважения за стойкость и мужество, проявленные при защите нашей Родины, отстаивании её независимости!

Нынешнее поколение речников работает на благо своей страны, вносит достойный вклад в укрепление экономики родного края, доставляя важные грузы в отдалённые районы. В этот праздничный день желаю всем речникам благополучной навигации, оптимизма, выдержки и упорства в достижении новых целей.

Передаю свои искренние пожелания крепкого здоровья и достойной жизни ветеранам войны и ветеранам труда ФБУ «Енисейречтранс». Выражаю Вам признательность за добросовестную профессиональную деятельность на водных магистралях Енисейского бассейна.

**Руководитель  
ФБУ «Енисейречтранс»  
Владимир БАЙКАЛОВ**



## ЕНИСЕЙСКИЙ ФЛОТ ВНОВЬ ПОПОЛНИЛСЯ

### » СУДОСТРОЕНИЕ

» 20 апреля на Красноярской судостроительной верфи было спущено на воду очередное судно, построенное по заказу Енисейского пароходства, — баржа «БСП-1003» грузоподъёмностью 1170 тонн. Это событие, значительное и для заказчика, и для корабелов, началось по традиции с торжественного митинга и сопровождалось динамичной мелодией марша в исполнении курсантского оркестра.

Митинг с участием речников и судостроителей открыл генеральный директор Красноярской судовой верфи Владимир Стырин, отметив, что построенная для пароходства сухогрузная баржа грузоподъёмностью более одной тысячи тонн — первое судно, спускаемое на воду в 2012 году. Этот созидательный момент в экономической жизни региона привлёк внимание и. о. главы города Красноярска Эдхама Акбулатова, который также прибыл на митинг поздравить коллектив верфи с очередным трудовым успехом.

— Я очень рад и горд, что у нас в Красноярске производятся такие прекрасные суда, которые работают по всему бассейну нашей великой реки Енисей, — сказал Эдхам Акбулатов. — Красноярский край — это край мощных строков, динамичного развития, и это основано

не только на том, что у нас существует мощная железная дорога, развивается Красноярский аэропорт, строятся новые автомобильные дороги. Безусловно, что и речной транспорт — одна из основных стратегий развития Красноярского края. Без вашей продукции невозможно развитие Ванкора и завтра не будет возможно развитие Нижнего Приангарья, реализация новых проектов в Енисейске и Туруханском районе. Я уверен, что заказов у предприятия с каждым годом будет становиться всё больше, потому что нужны новые паромы в Игарке, в районе Епишино на Енисее, паромы для Ангары, которые должны сменить устаревшие. Поздравляю всех со знаковым событием, желаю уверенности в будущем. И надеюсь, что на предприятии производственные программы будут



Кульминационный момент спуска — встреча нового судна с енисейской волной.

дополняться мощными и важными для людей социальными программами.

Руководитель Красноярского представительства ОАО «ГМК «Норильский никель» Владимир Демидов поздравил коллектив верфи от имени руководства компании, заметив, что «невозможно представить развитие Норильского промышленного района без таких судов».

Особую признательность корабелам выразил генеральный директор ОАО «ЕРП» Александр Иванов:

— Без вас, дорогие судостроители,

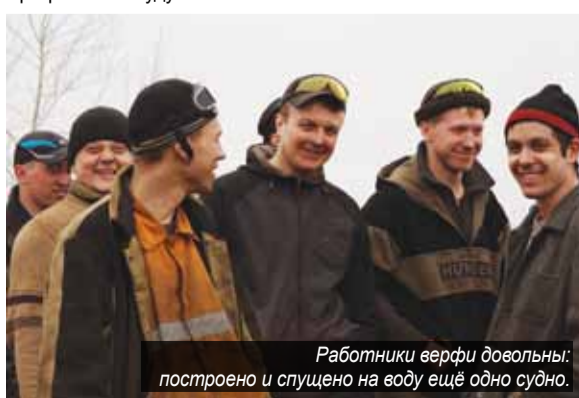
Енисейскому пароходству не удалось бы быть в лидерах внутреннего водного транспорта. За последние годы вы построили и сдали в эксплуатацию 23 единицы флота. Это большое подспорье, притом что средний возраст судов пароходства — более 30 лет. Я хочу сказать вам большое спасибо за труд, за то, что вы, невзирая на невзгоды и трудности, которые возникают в вашем коллективе, наращиваете усилия, идёте вперёд. Вы освоили производство специальных контейнеров для «Норильского никеля», осваиваете новые виды продукции, как, например, судно-бункеровщик для Дудинского порта. Надеюсь, что ваша верфь будет процветать, зарплата расти, количество заказов становиться больше.

Александр Иванов также поблагодарил Эдхама Шукриевича Акбулатова за то, что он, будучи председателем Правительства Красноярского края, дал старт целевой краевой программе строительства флота, и по этой программе на судовой верфи уже построен первый паром. Реализация целевой программы по строительству флота продолжается.

Право разбить шампанское — в желание долгой жизни и безопасного плавания новому судну — было предоставлено сварщику шестого цеха верфи



Событие привлекло внимание краевых СМИ. На вопросы отвечают Александр Иванов и Эдхам Акбулатов.



Работники верфи довольны: построено и спущено на воду ещё одно судно.

Надежде Новиковой. Под брызги шампанского и звуки музыки баржа со стапелей устремилась на енисейские волны. Спуск судна прошёл благополучно.

Несамостоятельные суда нового проекта 0150/2907 Красноярская судовой верфи начала строить в прошлом году, и «БСП-1003» — уже третья баржа этой серии. Она предназначена для перевозки сухогрузов, автотехники, оборудования, контейнеров и соответствует современным требованиям безопасности, санитарно-экологическим нормам. Обводы корпуса смоделировали таким образом, что баржа при движении по воде имеет наименьшее сопротивление корпуса, благодаря чему её при одной и той же грузоподъёмности можно вести толкачу с меньшими тяговыми характеристиками.

После проведения швартовых и ходовых испытаний, предъявления Российскому Речному Регистру и выполнения других формальностей баржа «БСП-1003» будет поставлена в порт под погрузку на притоки — для перевозок по программе северного завоза.

**Сергей ИВАНОВ**

**Фото Алексея БУРАВЦОВА**

» 25 апреля в Красноярской судостроительной верфи была спущена на воду ещё одна баржа — «БП-3002», построенная по заказу Енисейского пароходства.

Это новая серия несамостоятельных судов, строительство которых освоено верфью сравнительно недавно: головная баржа «БП-3001» была построена и сдана Енисейскому пароходству в прошлом году. Грузоподъёмность барж этого проекта — 3 тысячи тонн.

» НАВИГАЦИЯ-2012

» Накануне навигации-2012 генеральный директор Енисейского пароходства Александр Иванов по традиции встретился с плавсоставом. Первой была встреча с красноярскими капитанами, она состоялась 20 апреля в актовом зале управления ОАО «ЕРП».



На встрече с красноярскими капитанами. Выступает главный инженер пароходства Александр Четвериков.

Открывая встречу, генеральный директор ОАО «ЕРП» Александр Иванов попросил собравшихся проявить активность – высказать мнение, что конкретно нужно предложить, принять, сделать, чтобы успешно провести навигацию, особенно её ранний этап, когда судоводителям придётся работать в условиях маловодности на притоках. Затем было предоставлено слово руководителям основных управлений и служб пароходства.

Чтобы капитаны ясно представляли себе стоящие перед ними задачи, руководитель управления эксплуатации флота Сергей Преснов рассказал об основных параметрах плана эксплуатационной работы пароходства в навигацию 2012 года. Необходимо перевезти более 3 миллионов 580 тысяч тонн грузов, что на 3,2 процента больше уровня 2011 года. Увеличиваются объёмы грузоперевозок строительных и химических грузов, леса в плотках и судах, угля и других сухогрузов.

Уменьшение грузопотока прогнозируется только по нефтеналиву, вследствие того что часть ГСМ будет завозиться по трассе Северного морского пути. В то же время ГМК «Норильский никель» увеличивает перевозки сухогрузов по Енисею.

По причине чрезвычайной маловодности реки Большой Пит и небольшого объёма груза завоза по ней в навигацию-2012 не будет. Что касается притоков Подкаменная и Нижняя Тунгуска, объёмы грузоперевозок определены, танкерный и сухогрузный флот готов и после погрузки в портах начнёт заходить в эти реки по мере их вскрытия.

Значительный объём запланирован на реку Большая Хета, – отметил Сергей Преснов. – Это 323,8 тысячи тонн грузов на Ванкор и Тухарт. В основном сухогрузы и около 7 тысяч тонн нефтеналива. В портах уже идёт накопление грузов,

# ВСТРЕЧА С КАПИТАНАМИ

грузятся суда.

Также были озвучены планы грузоперевозок, схемы работы флота на Ангаре и по основной магистрали. До капитанов доведена информация о том, какие суда по каким линиям расписаны. Так, на перевозках грузов для ОАО «ГМК «Норильский никель» будет использоваться крупнотоннажный несамоходный флот и теплоходы типа «ОТ-2000», на перевозках специальных и мелкопартионных грузов, контейнеров и автомобилей – сухогрузный самоходный флот, и т. д.

сделать по Хете два-три рейса. Командирам судов к поставленной задаче необходимо отнестись в высшей степени серьёзно и добросовестно.

Валентин Кузьмин проинформировал капитанов о средствах навигационного оборудования и сроках их работы, гарантированных габаритах судовых ходов, которые обеспечивает «Енисейречтранс», а также о решении проблемы плёсового участка Игарка – Дудинка. Этот участок с морским режимом судоходства с будущего года переходит в перечень внутренних водных путей и от Игарской гидробазы передаётся в ведение «Енисейречтранса». С такой просьбой в Министерство транспорта РФ обращались неоднократно руководители Енисейского пароходства и «Енисейречтранса».

Главный инженер пароходства Александр Четвериков акцентировал внимание судоводителей на сохранности несамоходного флота. Внесены и утверждены дополнения в положение о работе с бескомандными баржами. В результате этот процесс конкретизирован и созданы предпосылки для лучшего стимулирования нормальной работы экипажей самоходных судов с баржами.

Для постановки судна на навигационный ремонт обязательно наличие судового журнала и акта, без этих документов ни о каком ремонте не может быть речи, – сказал Александр Четвериков. – По любому вопросу технического состояния флота, который возникнет в ходе навигации, обращайтесь ко мне, к руководителям наших служб. Все вопросы будем решать оперативно.

Отметив большую значимость для пароходства решения Минтранса перевести участок Енисея от Игарки до Дудинки в разряд внутренних водных путей – это освобождает от немалых расходов на модернизацию флота и подготовку экипажей для работы на данной линии, – генеральный директор Александр Иванов обратил внимание судоводи-

следует учитывать при прохождении порога.

Генеральный директор призвал капитанов к дисциплине, ответственности, недопустимости провоза разного рода посылок и передач.

Наши внутренние инспекторские проверки, которые были в прошлом году, будут продолжены и в эту навигацию, – сказал Александр Иванов. – Члены комиссии будут смотреть, чтобы суда были в надлежащем виде, документы – оформленными, все члены экипажа, которые несут вахту, – одетыми по форме и строго исполняли служебные обязанности.

Был поднят вопрос о коллективном питании. Пояснение дала главный бухгалтер пароходства Елена Постникова:

Расходы по коллективному питанию должны быть подтверждены документами. Когда таких документов нет, налоговые органы предъявляют Енисейскому пароходству штрафы. Требования к оформлению документов, в основном, не изменились. В каких-то экстремальных условиях, в отдалённых местах, где нет торговых точек, разрешается приобретение продуктов питания с оформлением соответствующего акта. Форма такого акта есть в бухгалтериях филиалов. Там же можно выяснить, урегулировать все вопросы, которые возникают по этой части. На всех судах необходимо заполнять книгу артельщика и по ней ежемесячно отчитываться перед экипажем. Такая система поможет исключить случаи злоупотребления и недовольства членов экипажей коллективным питанием.

Капитаны задавали также вопросы о поставке новых судовых двигателей, повышении зарплаты, обеспечении санитарного состояния судов, порядке выдачи форменной одежды. Они выразили пожелание, чтобы метеобюллетени из «Енисейречтранса» выдавались не раз в сутки, а дважды. На все заданные вопросы руководителями пароходства, управлений и служб были даны ответы.



В обсуждении вопросов навигации-2012 капитаны проявили активность.

телей на движение в самом опасном участке Енисея:

Особую осторожность необходимо проявлять при прохождении Казачинского порога, особенно в условиях, когда уровни воды на Енисее недостаточны. Попуски воды будут осуществляться по графику, согласованному с учётом движения наших судов, и эти графики

В заключение встречи с плавсоставом генеральный директор Александр Иванов поздравил капитанов с очередной навигацией, пожелал им нормальных уровней воды для судов и успешной, безопасной работы.

Сергей ИВАНОВ  
Фото Алексея БУРАВЦОВА

» ЕНИСЕЙРЕЧТРАНС

## ФАКТОРЫ БЕЗОПАСНОСТИ

» 15 марта 2012 года в Федеральном агентстве морского и речного транспорта состоялась заседание Совета руководителей речных бассейнов под председательством руководителя агентства А. А. Давыденко с повесткой дня: «О мерах по обеспечению безопасности на внутренних водных путях Российской Федерации в начальный период навигации».

Совет отметил, что количество транспортных происшествий на внутренних водных путях, как показывает анализ данных за пятилетний период (с 2007 по 2011 г.), постоянно увеличивается. Наибольшая интенсивность транспортных происшествий приходится на начальный и завершающий этапы навигации. Так, в апреле-мае 2011 года интенсивность транспортных происшествий достигла 2,5 случая на тысячу судорейсов при среднем показателе в период с июня по сентябрь 2,2 случая.

В начальный период навигации 2011 года на внутренних водных путях произошло 26 транспортных происшествий в девяти бассейнах по следующим причинам:

- судоводительская ошибка – 21 случай (навалы, посадки на мель, соприкосновения с подводным препятствием за пределами судового хода);
- ненадлежащая подготовка к плаванию – 2 случая (затопление баржи из-за поступления воды через открытые люки, разрыв плота);
- неисправное техническое состояние – 3 случая (отказ рулевого устройства, затопление баржи из-за негерметичности корпуса, потеря гребного винта).

По вине служб пути транспортных происшествий не было.

Распределение транспортных происшествий в начальный период навигации по бассейнам:

- Волго-Балтийский и Северо-Двинский – по 6;
- Енисейский – 4;
- Обский – 3;
- Беломорско-Онежский, Волжский – по 2;
- Камский, Московский и Обь-Иртышский – по 1.

Из 26 транспортных происшествий причиной в 23 случаях стал человеческий фактор.

Основные причины транспортных происшествий:

- невыполнение своих должностных обязанностей командным составом судов;

– неудовлетворительный контроль над выполнением требований по обеспечению безопасности судоходства экипажами судов со стороны берегового персонала судоходных компаний и служб, обеспечивающих контроль над обеспечением безопасности судоходства;

– выбор неудачного маневра, ошибки в ориентировке, отсутствие учёта действия внешних факторов, влияющих на управляемость, неправильная оценка данных электрорадионавигационных приборов и др. (судоводительские ошибки);

– низкая профессиональная подготовка экипажей судов, частичная потеря навыков судоходства в межнавигационный период;

– недостаточное поддержание судов в годном техническом состоянии;

– неблагоприятные гидрометеорологические условия плавания.

На основании решения Совета руководителей судовладельческих компаний до начала навигации необходимо:

1. Обратить особое внимание на проведение ответственными лицами судоходных компаний и капитанами судов дополнительных мероприятий, направленных на преднавигационную подготовку экипажей судов по районам плавания, а также на техническое состояние вводимых в эксплуатацию после межнавигационного периода судов.

2. Провести перед началом навигации дополнительное обучение судоводительского состава с целью обеспечения безопасности судоходства и предупреждения случаев нарушения Правил плавания.

Александр СОКОЛОВ,  
начальник службы безопасности судоходства, дипломирования и аттестации «Енисейречтранса»

» ПАССАЖИРСКИЙ ФЛОТ

## «КРАСНОЯРСК» НАЧАЛ ПЕРВЫМ

» 28 апреля на Енисее открылась пассажирская навигация. Теплоход «Красноярск» отправился по маршруту Торговый центр – Усть-Мана.

До первой декады октября скоростные суда вместимостью 100 человек будут ежедневно доставлять пассажиров в пункты назначения. В среднем за навигацию на этой линии перевозится около 37,5 тысячи человек.

Уточнить расписание движения судов, стоимость билетов и другую интересующую информацию можно в круглосуточной диспетчерской службе ОАО «ПассажирРечТранс» по телефону 227-99-62 или на сайте компании.

IA Press-Line

## В ЦЕНТРЕ ВНИМАНИЯ – ВОПРОСЫ НАВИГАЦИИ

» 18 апреля состоялась очередное собрание Ассоциации енисейских судовладельцев. Были рассмотрены итоги работы АЕС за прошедший период, вопросы подготовки и проведения навигации 2012 года.

Открыл собрание президент Ассоциации А. Б. Иванов. В своём выступлении Александр Борисович отметил проблемы, над которыми работают Ассоциация портов и судовладельцев речного транспорта (АПСРТ) и Ассоциация судоходных компаний (АСК), членом которых являются ЕРП и АЕС, осветил вопросы безопасности судоходства и особенности предстоящей навигации.

Начальник отдела надзора за условиями труда Управления Роспотребнадзора по Красноярскому краю Р. В. Федорев проинформировал судовладельцев о порядке осмотра судов и выдачи санитарных

свидетельств. Правила, в основном, не изменились и соответствуют нормам прошлого года. Разрешительные документы будут оформляться в двухнедельный срок с момента сдачи на анализ воды.

Руководитель ФБУ «Енисейречтранс» В. В. Байкалов рассказал о содержании судоходной обстановки, в том числе на участке водного пути от Игарки до Дудинки, о сроках навигации и использовании электронных карт. Кроме того, Владимир Викторович подробно осветил вопросы организации в составе управления служб капитана бассейна, начальник которой будет заместителем руководителя «Енисейреч-

» СУДОВЛАДЕЛЬЦЫ

транса». На эту должность предлагается Н. П. Шашеро.

Информацию о введении Технического регламента, требованиях к судам при перевозке опасных грузов, получении лицензий судовладельцами и т. д. довели до членов АЕС руководитель Енисейского филиала Российского Речного Регистра Н. Г. Учайев, заместитель начальника Енисейского управления Госморнадзора В. С. Деревцов, заместитель Енисейского транспортного прокурора О. А. Давыденко.

Были обсуждены другие вопросы, касающиеся деятельности Ассоциации енисейских судовладельцев. В заключение собрания А. Б. Иванов вручил членам АЕС удостоверения нового образца.

Иван БУЛАВА,  
исполнительный директор Ассоциации енисейских судовладельцев

Семья Корольских по временам 1930-х годов была сравнительно немногочисленная – всего-то пять ребятшек, в то время как в других семьях их было до десятка. Дети росли крепкими, дружными – такими они оставались и по жизни.

## ЗОЛОТАЯ ЗВЕЗДА ПОСМЕРТНО

Глава семьи Александр Михайлович работал в Атаманово прорабом в «Заготзерне» – хлебоприёмном пункте.

Жена Елизавета занималась домашними делами. Александр Михайлович отличался смелостью и резкой прямоотой, которые он унаследовал, как свидетельствуют архивные документы, от своих предков – польских повстанцев, сосланных в Сибирь. За это его уважали и ценили товарищи по работе и односельчане.

В годы Великой Отечественной войны он служил командиром взвода в составе батальона автоматчиков. Зимой 1943 года пришла домой «похоронная» на него. Позднее, в День Победы, семье вручили грамоту: Президиум Верховного Совета СССР Указом от 17 ноября 1943 г. за успешное форсирование реки Днепр, прочное закрепление на западном берегу реки и проявленные при этом отвагу и героизм присвоил Корольскому Александру Михайловичу посмертно звание Героя Советского Союза. Сегодня на доме, где он жил, висит мемориальная доска. Дом находится под покровительством сельской администрации. Одна из улиц села носит его фамилию.

Интересную и в то же время трагическую жизнь прожил Александр Михайлович. Был он и «врагом народа» в конце 1930-х годов, строил Беломоро-Балтийский канал, где у него произошла встреча с «отцом всех народов». За активное участие в строительстве канала был досрочно освобождён – перед самым началом Великой Отечественной войны. Пробыл дома короткий срок, и его призвали в армию. Со своим взводом автоматчиков Александр Корольский прошёл фронтовыми дорогами от Москвы до Днепра.

## ФРОНТОВИК И РЕЧНИК

Подошло время служить старшему сыну Александру Михайловичу Корольскому – Дмитрию Александровичу, который перед войной работал на пристани Атаманово.

В своей книге «Были Великой реки» Назаров И. М., в разделе «На белых гребнях Енисея» (стр. 304), коротко рассказал о Дмитрии Александровиче и его брате Иване Александровиче, которые после войны трудились в Енисейском пароходстве начальниками Игарского порта и пристани Туруханск.

Автор этих строк связал свою судьбу с флотом и Енисеем, работал на судах пароходства и часто встречался с Дмитрием и Иваном Корольскими. Они принимали меня как родного, как человека, выросшего у них на глазах. Ведь я был ребёнком, когда они работали на пристани Атаманово, начальником которой был мой отец Худяков Степан Пахомович. Я часто бывал у них дома, дружил с их младшим братом – Сашей Корольским.



Дмитрий Корольский и Степан Худяков.

В одну из навигаций до 30 процентов судов пароходства, в том числе наше, зазимовало в Игарке, где начальником порта был Дмитрий Александрович. В первые дни зимовки я жил в их семье, хорошо знал его супругу Олимпиаду Петровну – участницу войны, их детей. Дмитрий Александрович и Олимпиада Петровна часто вспоминали военные годы, фронтовые эпизоды, встречи с известными военачальниками.

Боевое крещение Дмитрий Александрович получил под Москвой в декабре 1941 года, на Волоколамско-Можайском направлении. Танковый корпус входил в состав Западного фронта, которым командовал Конев И. С., а затем Жуков Г. К. Этот фронт защищал подступы к Москве. Дмитрий Корольский командовал танковым взводом. Позже он занимался снабженческой, а по-

# ГЕРОЯМИ РОЖДАЮТСЯ



Дмитрий Корольский, май 1943 г.

том и штабной работой – был политработником.

Вот несколько эпизодов из его военной жизни. В конце зимы в районе Истринского водохранилища, у села Крюково, танкисты встретились с гвардейцами кавалерийского корпуса, которые участвовали в контрастном наступлении на Клин. Здесь Дмитрия Александровича судьба свела с командиром кавалерийского корпуса Доватором Л. М. Познакомились, но ненадолго: вест о гибели легендарного командира он получил на следующий день.

Ещё одна не менее значительная встреча произошла в районе Волоколамска – с командиром стрелковой дивизии Панфиловым И. В. При прощании выразили надежду увидеться вновь, но общаться им больше не довелось. Дивизия Панфилова отражала натиск Гудериановых танковых частей. Судьба распорядилась так, что танковое подразделение Корольского получило приказ идти на помощь взводу Клочкова. Приказ запоздал, и помочь не успели – все 28 панфиловцев во главе с политруком Клочковым В. Г. погибли. Но танки врага у разъезда Дубосеково не пропустили. А вскоре в одном из боёв погиб Панфилов Иван Васильевич.

После битвы под Москвой суровые испытания продолжались. Были бои под Орлом, Харьковом, освобождали Белоруссию, Украину, Польшу. В одном из боёв за Минск, рассказывал Дмитрий Александрович, Бог отвёл смерть от экипажа танка. А было так. Люк на башне танка в боевом походе должен быть закрыт, но танкисты часто пренебрегали этим правилом, особенно в летнее время: броня нагревалась от солнца, тепло давал двигатель, и жара внутри стояла невыносимая.

Крышки люка открывались, и этим пользовались немецкие автоматчики, особенно в городских боях, – бросали гранаты из окон зданий буквально на головы танкистов. Брошенная таким образом на танк Корольского граната не только не попала в люк, но несколько секунд покрутилась на башне и... не взорвалась.

То же самое происходило при авиабомбёжках: столб земли, поднятый бомбой, при падении нередко попадал в открытый люк и полностью засыпал экипаж. «Но мы учли урок с гранатой и пытались это больше не повторять», – вспоминал Дмитрий Александрович.

Войну он закончил в логове фашистов – в Берлине, в составе 1-го Украинского фронта, командующий Конев И. С.

В 1946 году Дмитрий Александрович демобилизовался, вернулся в родное село, на прежнее место работы на пристани. Женится на землячке и тоже участнице войны Олимпиаде Петровне. Вскоре, в 1947 году, они уехали в Туруханск, где Дмитрия Александровича назначили начальником пристани.

Росла семья – родилось трое детей, все мальчики. Старший сын Валерий окончил речное училище, работал капитаном на крупнотоннажных судах Енисейского пароходства. Прожив сорок с небольшим лет, скоропостижно скончался.

Два других сына – Володя и Саша – трагически погибли после ухода из жизни Дмитрия Александровича, который в последнее время жил в Красноярске, работал заместителем начальника порта по кадрам. Именем «Дмитрий Корольский» назван один из теплоходов Енисейского пароходства.

## РАССКАЗ ТАНКИСТА

К началу 1943 года уже трое Корольских – отец и два сына – сражались с фашистами, всё ещё представлявшими грозную силу.

Второй сын Александра Михайловича – Иван Александрович – окончил курсы танкистов и в конце 1942 года был направлен в армию, которая входила в состав Сталин-

градского фронта, командующий Рокоссовский К. К. Затем воинская часть, в которой находился Иван Александрович, была переведена для усиления Воронежского фронта, командующий Ватулин Н. Ф.

Вот что рассказывал Иван Александрович при нашей встрече, когда мы в последний для него Первомайский праздник (вскоре, 20 мая, он погиб) были в гостях у моего отца Степана Пахомовича:

– Воронежский фронт являлся основным на Курско-Орловском направлении. Все, от рядовых до генералов, знали, что на данном направлении будет жестокая битва. Работники политотделов разъясняли значимость этого сражения. Немцам необходимо было реабилитировать себя за поражения под Москвой, Сталинградом, да и стратегическое положение было таково, что тот, кто владел Курским выступом, владел ресурсами Донбасса и Кавказа. К тому же немецкое командование ещё не отказалось от планов захвата Москвы. Овладение Курским стратегическим плацдармом открывало перед противником перспективу на благополучный для него исход войны. Все мы были полны решимости драться с врагом до Победы. Обе стороны тщательно готовились. Был апрель-месяц 1943 года. Весна, цветут цветы, радоваться бы жизни, но, увы, – война. Мы понимали, что для многих из нас это последняя весна.

Свой штаб по управлению Курско-Орловским сражением немцы разместили под Белгородом. С их стороны было приготовлено 1500 танков. Особые надежды они возлагали на танки новых образцов – «Тигры», «Пантеры», на самоходные орудия «Фердинанд». На их основе были созданы танковые дивизии – «Мёртвая голова», «Адольф Гитлер» и другие. С воздуха эту танковую группировку должны были поддерживать более 500 самолётов.



Иван Корольский (в центре) с однополчанами, 1945 г.

Все мы, рядовые танкисты, артиллеристы, стрелки и даже работники политотделов, не знали, будем мы обороняться или наступать. Позднее до нас довели решение командования: оборона с переходом в наступление.

Под Курском в количественном отношении по танкам мы не уступали, а наши Т-34 превосходили вражеские по всем показателям. Но немцы готовились тщательно и были уверены в успехе. В начале июля, рано утром, мы услышали шум танковых двигателей – немцы предприняли попытку к наступлению. Битва, как и ожидалось, была ожесточённой. Местами на нашем Воронежском фронте немцы вклинились в оборону до пяти-семи километров. Чаша весов склонялась то в одну, то в другую сторону.

Особенно тяжёлое положение сложилось в районе села Прохоровка. Здесь несколько дней длилась битва танков, горело вокруг всё, что могло гореть. Клубы чёрного дыма застлали весь горизонт, складывалась впечатлительная, что дня нет – только ночь.

Был подбит и наш Т-34. При осмотре обнаружили: повреждён трак и кое-где под двигателем вспыхивают языки пламени. С пламенем справились быстро. Чтобы отремонтировать трак, необходимо было место и время. Вдруг я обнаружил, что мой комбинезон тлеет и вот-вот загорится. Рядом протекала бурлящая река, я быстро зашёл в воду и начал тушить комбинезон. И тут увидел: в метрах 30-40 от меня стоял по колено в реке немец с автоматом на груди и делал то же самое, что и я...

У Ивана Александровича был пистолет в кобуре, который ещё нужно было достать. Пистолет против автомата – шансов никаких. Он не мог объяснить для себя поступок немецкого танкиста, почему не последовало с его стороны автоматной очереди. Немец выпрямился, как-то неловко взмахнул руками и ушёл с головой под воду. Корольские были сильные и ловкие ребята. Иван в одно мгновение оказался там, где стоял немец, и «помог» ему больше по русской земле не ходить. После этого осмотра место, где всё так молниеносно произошло, и понял, почему немец ушёл под воду. Оказывается, тот стоял на

каменной плите, покрытой речной слизью, и поскользнулся, что, возможно, и спасло Ивана Александровича.

Устранив ночью повреждение танка, утром вновь вступили в бой. Под вечер танк вторично был подбит. Иван Александрович получил контузию. Позже, при освобождении Польши, он будет контужен второй раз.

Когда освобождали Белоруссию, братьям Дмитрию и Ивану наконец-то удалось встретиться. Здесь Иван Александрович узнал от брата о гибели отца. Закончили войну оба в Берлине.

В 1946 году мать Елизавета встречала сыновей. Как поётся в песне: «Повезло ей, повезло – оба сына возвратились в село...».

А глава семьи Александр Михайлович остался лежать на Украине – похоронен на Западном берегу Днепра. Вскоре ушла из жизни и вдова Героя Елизавета Николаевна.

## ЖИЗНЬ ПОСЛЕ ВОЙНЫ

В 1947 году Корольский Иван Александрович был принят на работу на пристань Атаманово старшим грузоприёмщиком, после того как его брат Дмитрий освободил эту должность, получив назначение начальником пристани Туруханск.

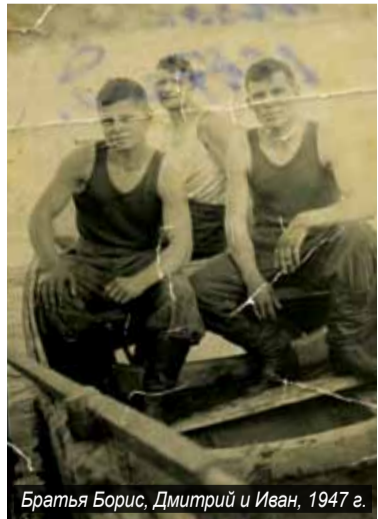
Послевоенная жизнь братьев Корольских складывалась неоднозначно. Более удачно она сложилась у Дмитрия Александровича, несколько парадоксально – у Ивана Александровича, по независимым от него причинам. Парадокс был в том, что он, отчаянно, до последней капли крови дравшийся с немцами на полях сражений, женился на немке. Она была сослана во время войны в наше село из Поволжья. Но и это ещё не всё. Село попало в зону строящегося стратегического объекта, связанного с созданием атомного оружия. Правительство приняло решение выселить всех, кто по меркам того времени не внушал доверия – бывших военнопленных, сидевших в немецких лагерях, раскулаченных, осуждённых, в том числе немецких переселенцев из Поволжья.

Из-за супруги Иван Александрович попал в список выселенцев, и его выселили. Не помог тогда и авторитет начальника Енисейского пароходства Назарова Ивана Михайловича. Нет смысла рассказывать о проживании на «выселке», это тема отдельная.

Благо, освобождалась должность начальника Игарского порта. Лучшей кандидатуры, чем Корольский Дмитрий Александрович, работавший начальником пристани Туруханск, у Назарова И. М. не было. Дмитрия Александровича назначили начальником порта, а вакансию начальника пристани предложили Ивану Александровичу. Оба брата проработали на этих постах по 20 лет.

У Ивана Александровича родилось двое детей – Виталий и Галина, которые давно уже выросли.

Война, контузии не прошли бесследно. Головные боли, гастриты привели к трагическому исходу. Похоронен Иван Александрович в родном селе. Супруга, пожив несколько лет в Красноярске, вернулась в Туруханск, где проживает в семье дочери Галины. Сын Виталий работает в частной судоходной компании.



Братья Борис, Дмитрий и Иван, 1947 г.

Третий сын Александра Михайловича Корольского – Борис Александрович – все свои годы прожил в селе Атаманово, в доме родителей. Вырастил двух дочерей и сына. Работал в совхозе «Таёжный» Норильского горно-металлургического комбината. Его сын служит в морской авиации на севере Архангельской области, подполковник.

Пребывая на пенсии, Борис Александрович каждую навигацию устраивался помощником шкипера на дебаркадере в селе

## 9 МАЯ – ДЕНЬ ПОБЕДЫ

Атаманово. Его хорошо знали капитаны крылатых судов. Непревзойдённый рыбак, он оказывал рыболовецкие услуги членам экипажей, приезжавшим в свободное время отдохнуть, порыбачить. Умер Борис Александрович от сердечного приступа в 1991 году.

Самый младший из братьев – Александр Александрович – окончил Красноярское речное училище. Служил на Тихоокеанском флоте подводником, участвовал в событиях Карибского кризиса, связанного с борьбой за Кубу. После воинской службы работал в Игарке, на ледоколе «Поллярный», первым помощником механика. Александр Александрович был классным механиком-дизелистом. Таких, как он и старший механик ледокола Руденко П. Н., в Игарке на тот период, пожалуй, не было.



Александр Корольский в годы службы подводником.

После переезда Дмитрия Александровича, старшего брата, в Красноярск переселился туда и Александр Александрович. Жизнь на новом месте сложилась для него неудачно. Жена, забрав сына, ещё до переезда в Красноярск уехала с родителями в Ташкент. Семья распалась, и Александр Александрович жил один, в Покровке. Частыми его гостями были любившие застолье. Одно из таких застолий закончилось трагично: после ухода гостей случился пожар, в котором он погиб.

В народе бытует понятие: сильный человек – долгожитель. Корольские все были сильными мужиками, но, к сожалению, не долгожителями. 70-летний рубеж оказался для них всех предельным.

## ПАМЯТЬ НАВЕЧНО

Находясь на пенсии, я не продолжительное время работал в Судоходной инспекции Енисейского бассейна. Как-то при проверке судовых документов среди членов экипажа обнаружил фамилию, имя и отчество – Корольский Дмитрий Александрович.

Это был штурман одного из танкеров Красноярского судоремонтного центра, внук Дмитрия Александровича, – очень похож на деда. Мы побеседовали. Он ушёл, и некоторое время после этого я сидел в каком-то оцепенении.

Сколько лет минуло с тех пор, как ушли из жизни Корольские. Нет тех Корольских, которые с оружием в руках защищали Родину от фашистских захватчиков. Многие забылись, с годами стёрлось из памяти, но только не их имена.

Много меняется в мире, да и в нашей стране, однако никому не позволено уменьшать значение ратного и трудового подвига, который совершил наш народ в годы Великой Отечественной войны. Войны, в которой отец и сыновья Корольские проявили высшую воинскую доблесть и героизм. Вечная им память!

Виктор ХУДЯКОВ, ветеран Енисейского пароходства  
Фото из архива автора

С развороченным комом земли  
Я смешаюсь, а Время – сравняет.  
Помнишь, вместе в окоп залегли?  
Мы-то знаем, как это бывает:  
Запах гары и дым от стрельбы,  
И в кармане сухая горбушка.  
Ты скажи, что я помню мольбу,  
Что она мне шептала на ушко.  
Вот и всё... Не случилось... Ну что ж? –  
Сорок пятый. Апрель на исходе. –  
Ты скажи ей, что жив, – лучше ложь...  
Объясни, будто слышал, что вроде...

Мargarита РАДКЕВИЧ,  
заведующая Курсантским клубом Красноярского института водного транспорта

## ЮБИЛЯРЫ

### Администрация, профком, Совет ветеранов КСЦ поздравляют:

**Фэлю Адамовну ПЕТРОВУ**

– с 85-летием (1 мая). Ветеран Великой Отечественной войны. В 1943 – 1945 гг. училась в Ремесленном училище № 2. В 1943 г. начала трудовую деятельность судоходным инспектором Красноярского участка, в 1947 г. была переведена на Игарский участок. С 1950 г. работала в паромном отделе портов и пристаней, начальником учебного пункта, в 1957 – 1983 гг. – инженером по подготовке кадров КСРЗ. Награждена медалями «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941 – 1945 гг.», «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В. И. Ленина», «60 лет Победы», «300 лет Российскому флоту», «Ветеран труда». **Желаем уважаемой Фэле Адамовне доброго здоровья, долгих лет, благополучия.**

### Администрация, профком Подтёсовской РЭБ флота поздравляют:

**Надежду Гавриловну ТИЩЕНКО**

– с 60-летием (3 мая). Работала поваром, инженером-технологом, мастером лесосоцеа. Стаж в ЕРП – 27 лет. **Желаем уважаемой Надежде Гавриловне здоровья и бодрости, долгих лет жизни, семейного благополучия.**

### ОАО «Красноярский речной порт» поздравляет:

**Георгия Аврамовича БАСАРСКОГО**

– с 70-летием (2 мая). В 1972 – 1998 гг. работал сменным электромехаником плавучего крана. Ветеран труда порта. **Желаем уважаемому Георгию Аврамовичу здоровья, благополучия, долгих лет жизни.**

# УСПЕТЬ ПОБЕДИТЬ ПЕРЕД НАВИГАЦИЕЙ

Весна в этом году обещала быть жаркой: нашей команде по баскетболу предстояло поучаствовать в городских соревнованиях среди учебных заведений начального профессионального образования Красноярск.

В Красноярский индустриально-металлургический техникум, где проводились соревнования, мы ехали со спортивным азартом и надеждой войти в тройку лидеров. Но борьба предстояла нешуточная: десять лучших училищ и лицеев города приехали играть и выигрывать.

Ребята из училищ № 54, 56, 19, 86, 2, 9 и других образовательных учреждений начального профессионального образования поделились на две группы. И кто бы мог подумать, что всего три дня отделяло команду Профессионального училища № 2 (речников) от полуфинала, где мы встретились с коллективом училища № 56 и уверенно повели в счёте. Рвения моих товарищей вполне хватило до конца игры: победный счёт 36:23 привёл нас в финал.

В последней встрече городских соревнований нашими соперниками стали баскетболисты 19-го училища в обновлённом составе. Напряжённая борьба продолжалась на протяжении первой четверти: ни

одна команда не хотела уступать. Но во второй четверти мы взяли инициативу в свои руки, и победа – за речниками!

## ЧЕМПИОНЫ КРАЯ

Долго почитать на лаврах в ожидании навигации нам не пришлось – расслабляться было некогда: с 26 по 28 марта команду ждали краевые соревнования и ещё более серьёзные соперники. Спорт не прощает успокоения, и мы понимали, что победа городского уровня только обяжет нас не уронить планку.

Спортзал Аэрокосмического колледжа собрал команды из разных городов Красноярского края: Иланского, Дивногорска, Ачинска, Красноярска. От волнения и сосредоточенного ожидания нам было немного не по себе, но дружеская атмосфера предстоящего соревнования приятно шкелотала нервы. Исход таких игр всегда предсказать очень сложно: уровень молодёжных сборных может измениться за один год, и мы понимали, что бороться придётся изо всех сил.

Жеребьёвка определила наших соперников – ими стали дивногорцы и Профессиональный лицей № 54 из Красноярска. Игра в первом туре да-

лась сборной речников без особого труда.

Но во время второго тура пришлось, что называется, попотеть. Состязание с Дивногорским лицеем № 30 было напряжённым: много раз менялся лидер игры, команды перехватывали инициативу друг у друга, и на последних семнадцати секундах, когда я заработал фол и реализовал два штрафных, мы совершили решающий перехват мяча и смогли дотянуть время до конца игры. Окончательный счёт встречи 37:36 с дивногорскими лицеистами дался нам нелегко.

И вот финал: жеребьёвка – и нам выпало встретиться с иланцами. Ребята устали, нервы у всех были на пределе, предстояла решающая схватка.

Наблюдая за играми команд, я как капитан старался подметить особенности игры соперников – это и стало нашим козырем в финале. Пользуясь выработанной стратегией, мы старались равномерно распределить командные силы, действовать слаженно. Первые две четверти велась упорная борьба, но после наметился перелом: соперники не успевали вернуться в защиту, тяжело атаковали. Каждый из наших игроков приложил немалые усилия, чтобы выдержать темп и не подвести команду.

Усилия сборной ПУ № 2 (речников) принесли свои плоды: победа – первое место в Краевых соревнованиях по баскетболу среди образо-

## НОВОСТИ СПОРТА

вательных учреждений начального профессионального образования в рамках спартакиады «Молодёжная спортивная лига». В награду мы получили кубок, медали, термосы (их обязательно заберём с собой на теплоходы) и немалое количество положительных эмоций. Для меня ценнейшим подарком стало звание «Лучший игрок».

Первым, кто разделил с нами радость победы, стал наш тренер и преподаватель физической культуры Дмитрий Сергеевич Григорьев, под руководством которого мы надеемся взять новые высоты. Игра стоит свеч, а усилия и труд всегда приносят плоды.

**Даниил ГУБЕРНАТОРОВ, учащийся 2-го курса специальности «судоводитель – помощник механика судов речного флота» Профессионального училища № 2 (речников)**

**Состав сборной команды по баскетболу ПУ № 2 (речников):**  
Даниил Губернаторов – капитан, Денис Бурыкин, Андрей Лопатин, Владислав Алленченко, Михаил Омельченко, Артур Лейман, Дмитрий Ганов, Александр Бычков.

Наступает весна, а с ней – очередная забота в учебных заведениях: пора начинать приёмную кампанию, планировать новый набор, привлекать абитуриентов.

Учебных заведений много, и выпускников школ на всех не хватает. Да и школы неохотно идут на контакт с агитаторами от училищ и институтов, стараются оставить девятиклассников у себя. Поэтому за абитуриентов приходится буквально биться.

В Манском районе на ярмарке вакансий, которую здесь регулярно проводит местное агентство по занятости населения, побывали представители Красноярского института водного транспорта Л. И. Рутковская и А. Л. Роголёв, автор этих строк. В результате появилась уверенность, что абитуриенты из Манского района у нас будут. По крайней мере, на Дне открытых дверей, который состоялся в институте 18 апреля, школьники и их родители из этого района присутствовали.

На этот раз мероприятие по привлечению абитуриентов прошло на самом

# НОВОМУ НАБОРУ – БЫТЬ!

высоком уровне и собрал 70 человек. Кроме манцев, в Дне открытых дверей приняли участие школьники и родители из Боготольского и Нижнеингашского районов, городов Красноярск и Железногорск. Были и воспитанники Красноярского детского речного пароходства.

Прибывших у входа встречали курсанты и провожали в актовом зале. Перед гостями выступили руководители института В. В. Корнев, А. Ф. Кох, В. В. Пальмин, заведующие специальностями Н. В. Фёдоров и Ю. В. Суханов. Они рассказали об условиях поступления, занятиях и жизни в институте, будущей профессии, а также о том, как за годы учёбы ребята-школяры превращаются в крепких парней, мужают, становятся настоящими специалистами речного флота.

Затем ребята вместе с родителями, по группам, отправились в аудитории и кабинеты. Заведующий тренажёрным центром Н. П. Бологов ознакомил их с тренажёрами, заведующий кабинетом механических дисциплин А. Л. Роголёв – с лучшей среди учебных заведений края

дизельной лабораторией. Здесь с помощью курсантов-выпускников для потенциальных абитуриентов были продемонстрированы запуск, реверсирование, останова судовых дизелей.

В спортзале преподаватель физкультуры А. Н. Синицын организовал среди школьников перетягивание каната – широко распространённый на флоте вид спорта. Л. И. Рутковская провела гостей не только по кабинетам и лабораториям, но и органи-



Первая часть встречи с будущими абитуриентами проходила в актовом зале института.

## ОБРАЗОВАНИЕ

зовала для них экскурсию в музей – гордость института. Здесь собраны и демонстрируются сведения о выпусках и выпускниках за все годы существования учебного заведения.

День открытых дверей в этом году удался как никогда, и есть надежда, что абитуриентов будет достаточно.

**Александр РОГАЛЁВ**  
Фото Анастасии КИСЕЛЁВОЙ

# ТУРНИР ПУТЕЙЦЕВ

Общественно-физкультурный актив ФБУ «Енисейречтранс» организовал соревнования по волейболу среди коллективов путейцев.

Мероприятие проводилось в спортивном зале Красноярского института водного транспорта. Игры проходили по круговой системе – каждая команда встречалась с каждой.

Победила команда Красноярского судоподъёмника, которая прошла весь турнир без поражений. На втором месте – волейболисты Енисейского района водных путей и судоходства. Третье место заняла команда Красноярского района водных путей и судоходства. Команда-победительница и призёры награждены грамотами и призами.

Соревнования стали хорошей подготовкой к бассейновой спартакиаде и позволили выявить способных спортсменов, которые будут представлять речников в соревнованиях высшего звена.

**Николай СТРУЧКОВ**

15 апреля 2012 г. на 77-м году ушёл из жизни ветеран Енисейского пароходства, капитан **КОЛПАКОВ Степан Иванович**.  
Прошёл трудовой путь на флоте от маслэнщика до капитана. В течение 32 лет работал, в основном на Ангаре, капитаном теплоходов «МБВ-159», «ТР-9», «ВТ-3», «МБВ-207», «Сборщик-1».  
Выражаем соболезнование родным и близким покойного.  
**Руководство, профком, Совет ветеранов Красноярского судоремонтного центра**

22 апреля 2012 г. на 77-м году ушёл из жизни ветеран Енисейского пароходства, капитан **МАКАРОВ Владимир Николаевич**.  
С 1952 г. работал в пароходстве штурманом на судах «Сеченов», «Мечников», «Истомин», затем капитаном судов «Докучаев», «Ушаков», «Алтай», «Усури». Его трудовой стаж – 37 лет.  
Выражаем соболезнование родным и близким покойного.  
**Руководство, Совет ветеранов Красноярского судоремонтного центра**

21 апреля 2012 г. на 91-м году ушла из жизни **ГОРИНОВА Мария Георгиевна**, ветеран Великой Отечественной войны, ветеран Енисейского пароходства, бывший ревизор финансового отдела ЕРП.  
Трудовую деятельность в пароходстве начала в 1942 г. рулевым газохода № 6 Минусинского эксплуатационного участка. Работала на флоте 14 лет. Карьеру в плавсоставе завершила вторым штурманом парохода «Пархоменко». С 1956 г. и до ухода на заслуженный отдых в 1998 г. трудилась на берегу. Стаж в пароходстве – 56 лет. Была награждена медалями «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941 – 1945 гг.», тремя медалями в честь юбилеев Победы.  
Выражаем соболезнование родным и близким покойной.  
**Руководство ОАО «ЕРП», бассейновый комитет профсоюза, Совет ветеранов**

20 апреля 2012 г. на 88-м году ушёл из жизни ветеран Великой Отечественной войны, ветеран Енисейского пароходства, механик **ЛЕСКОВ Николай Николаевич**.  
На речном флоте проработал 50 лет. Начал трудовую деятельность в 1942 г. кочегаром-маслэнщиком на пароходе «В. Маяковский». Прошёл путь до механика – дублёра капитана парохода «Невельской». Добрая память о Лескове Н. В. навсегда останется в сердцах людей, знавших его и работавших с ним.  
Выражаем соболезнование родным и близким покойного.  
**Руководство, Совет ветеранов Красноярского судоремонтного центра**

23 апреля 2012 г. на 78-м году ушёл из жизни ветеран Енисейского пароходства **КАЛИНОВСКИЙ Тимофей Алексеевич**.  
Начал трудовую деятельность на флоте мотористом. Работал штурманом на теплоходах «Мичурин», «С-2», в течение 15 лет механиком – первым штурманом теплохода «Службный». Трудовой стаж – 52 года. Был награждён медалями «300 лет Российскому флоту», «Ветеран труда».  
Выражаем соболезнование родным и близким покойного.  
**Руководство, Совет ветеранов Красноярского судоремонтного центра**

<p>«РЕЧНИК ЕНИСЕЙ» – газета речников Енисейского бассейна <b>Учредители:</b> Открытое акционерное общество «Енисейское речное пароходство», Федеральное государственное учреждение «Енисейское государственное бассейновое управление водных путей и судоходства», Енисейская бассейновая профсоюзная организация Профсоюза работников водного транспорта Российской Федерации.</p>	<p><b>Адрес редакции и издателя:</b> 660049, г. Красноярск, ул. Бограда, 15. <b>E-mail:</b> rechnik@e-river.ru ivanov@e-river.ru http://www.e-river.ru/press-centre/gazeta/rc <b>Телефоны:</b> главный редактор – (391) 259-19-86. Корреспонденты – (391) 259-19-98. <b>Факс:</b> (391) 259-14-51 с пометкой «Для редакции».</p>	<p><b>Газета зарегистрирована</b> Средне-Сибирским управлением Федеральной службы по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия. <b>Свидетельство о регистрации</b> П/И № ФС16-472 от 23 октября 2007 г. <b>Подписной индекс:</b> 52353. Газета распространяется по подписке. Цена свободная.</p>	<p><b>Компьютерный набор и корректура:</b> редакция газеты «Речник Енисей». <b>Компьютерная вёрстка:</b> Е.В. Девяткова <b>Отпечатано:</b> ООО «Знак» 660028, г. Красноярск, ул. Телевизорная, 1, стр. 21. Телефон: (391) 201-97-87. <b>Подписано в печать:</b> 02.05.2012 г. по графику – 14.00, фактически – 14.00 <b>Заказ № 1398. Тираж:</b> 2700 экз.</p>
---	--	--	--