

ГАЗЕТА  
РЕЧНИКОВ  
ЕНИСЕЙСКОГО  
БАССЕЙНА

ИЗДАЁТСЯ  
С 24 АПРЕЛЯ  
1931 ГОДА

www.e-river.ru

# РЕЧНИК ЕНИСЕЯ

## » ГЛАВНАЯ ТЕМА

НА ЛИНИЮ ВЫШЛА  
ИНСПЕКТОРСКАЯ  
КОМИССИЯ  
ПАРОХОДСТВА

стр. 1, 2

## » СОВЕТ БЕЗОПАСНОСТИ

БЛАГОДАРНЫ  
КРАЮ И РЕЧНИКАМ

стр. 1

## » НАВИГАЦИЯ-2012

ВСЁ, ЧТО НАМЕЧЕНО,  
БУДЕТ ЗАВЕЗЕНО

стр. 1

НА БАЛТИКЕ  
ОТГРУЖЕНА НА ЕНИСЕЙ  
ПОСЛЕДНЯЯ ПАРТИЯ  
ГРУЗОВ ДЛЯ САЯНО-  
ШУШЕНСКОЙ ГЭС

стр. 2

## » ИННОВАЦИИ

ОАО «ЕРП» ПЕРВЫМ  
НА РЕЧНОМ ФЛОТЕ  
СТРАНЫ ПЕРЕШЛО  
НА ЭЛЕКТРОННУЮ  
КАРТОГРАФИЮ

стр. 2

## » ПАССАЖИРСКИЙ ФЛОТ

О НАВИГАЦИИ-2012  
И НОВОМ СУДОСТРОЕНИИ

стр. 2

## » ЮБИЛЕЙ

БЫВШЕМУ КАПИТАНУ  
И ГЕНЕРАЛЬНОМУ  
ДИРЕКТОРУ  
ПАРОХОДСТВА,  
ПИСАТЕЛЮ  
ИВАНУ БУЛАВЕ – 75 ЛЕТ

стр. 3

## КОМИССИЯ ПРОВЕРЯЕТ ФЛОТ

Инспекторские осмотры судов ОАО «Енисейское речное пароходство» становятся традиционными. В этом году в соответствии с приказом генерального директора специально созданная комиссия с 15 августа выезжает в рейды. Корреспондент «Речника Енисея» присоединилась к членам комиссии в рейде на Стрелку: хоть оценки и не выставляла, но составила мнение не только об осмотренных теплоходах, но и о работе комиссии в целом.



Проверка наличия судового инвентаря на танкере «Пётр Щетинкин». Председатель инспекторской комиссии, начальник отдела технической эксплуатации флота ОАО «ЕРП» Владимир Автушко.

В состав мобильной комиссии входит пять сотрудников управления ЕРП, каждый из которых отвечает за свою часть при осмотре судов. Будет не лишним для капитанов напомнить, что именно подвергается проверке: организация вахтенной службы и ношение форменной одежды, ведение судовой документации, работа оборудования и механизмов, наличие на борту запчастей, санитарное состояние, транспортная безопасность на судне и дисциплина в экипаже, а также подготовка экипажа к борьбе за живучесть судна с проведением учебной тревоги. Особое внимание уделяется работе рулевого устройства, дистанционного управления главными и вспомогательными двигателями, коммутаторов сигнальных огней, светоимпульсивных отмашек, аварийно-предупредительной сигнализации. Словом, комиссия дотошно проверяет всё до мелочей.

Накануне поездки на Стрелку комиссия осматривала суда на Енисее на рей-



Проверка в машинно-котельном отделении теплохода «Капитан Ильина». На переднем плане – член комиссии, заместитель начальника службы безопасности судоходства ОАО «ЕРП» Сергей Косяченко.



Теплоходы «Снежногорск» и «Аскиз» во время проверки в районе Стрелки.

де Красноярска. Председатель комиссии Владимир Автушко отметил:

– Мы побывали на пяти судах. Провели проверку по всем обозначенным в приказе критериям. По итогу «Сборщик-1», «Фёдор Наянов», «Ангара-77» получили оценки «хорошо», а «Сборщик-3» и «ГТ-11» – «удовлетворительно». Какие конкретно суда мы сегодня будем осматривать, пока не знаю. Постоянное место работы на Стрелке – у бункерной станции, двух плавкранов, и теплохода «Снежногорск», который ока-

зывает помощь судам при прохождении Стрелковского порога.

«Снежногорск» стоял у правого берега Енисея. Капитан теплохода Сергей Панов доложил о выполняемых задачах. С самого начала проверки комиссия обратила внимание на плохо покрашенную палубу, несмазанные винтовые стопора брашпиля. В машинно-котельном отделении проверяющие заглянули в самые труднодоступные места. В рубке при анализе судовой документации («Журнал регистрации по пожарной безопасности», «Журнал регистрации по технике безопасности», «Книга приказов», «Формуляры») выяснилось, что капитан-механик не получил перед навигацией формуляры по новой форме и продолжал заполнять по старому образцу.

Ведущий инженер по охране окружающей среды отдела безопасности труда Вера Суворова проверяла в журнале «СД-36» отметки о сдаче мусора, сточных вод, нефтесодержащих вод, о приёме чистой воды с «Водолея». Пока они с Владимиром Владимировичем Автушко были погружены в изучение документов, Сергей Косяченко, заместитель начальника службы безопасности судоходства ЕРП, интересовался действиями экипажа при нештатных ситуациях.

– Что будете делать при пожаре? – обратился он к мотористу-рулеводу.

Паренёк, похоже, растерялся, от того что на него устремлены взгляды началь-

(Окончание на стр. 2).

## ПРИЗНАТЕЛЬНОСТЬ ВЛАСТЯМ И РЕЧНИКАМ

На имя Губернатора Красноярского края Л. В. Кузнецова поступила правительственная телеграмма из Совета Безопасности Российской Федерации. Речь в телеграмме идёт и о предпочтениях речного флота:

Уважаемый Лев Владимирович! Примите слова благодарности за проделанную работу по подготовке и проведению межрегионального и межведомственного мероприятия, осуществлённого 6-9 августа т. г. в Красноярском крае, в ходе которого состоялись выездное совещание Секретаря Совета Безопасности Российской Федерации и переход по реке Енисей с проведением научно-практической конференции.

Успешное проведение столь масштабного мероприятия в сложной обстановке достигнуто благодаря, в

## » СОВЕТ БЕЗОПАСНОСТИ

первую очередь, слаженной и профессиональной работе задействованных в нём сотрудников администрации Красноярского края, прежде всего заместителя Губернатора края И. В. Чернокова.

Отмечаем также добросовестное отношение к исполнению своих обязанностей и внимание к участникам перехода руководства и сотрудников ОАО «Енисейское речное пароходство», ОАО «ПассажирРечТранс» и команды теплохода «Александр Матросов».

С уважением

Заместитель Секретаря  
Совета Безопасности  
Российской Федерации  
В. НАЗАРОВ

23 августа состоялась рабочая встреча главы города Норильска Олега Курилова и генерального директора ОАО «Енисейское речное пароходство» Александра Иванова.

## ГРУЗЫ БУДУТ ДОСТАВЛЕНЫ

Мэр выказал озабоченность тем, что из-за низких уровней воды в Енисее и возможного сокращения сроков навигации ряд поставщиков продуктов питания и социально значимых грузов для Норильска и Дудинки собираются перейти на поставки продукции морским путём, что скажется на ценовой политике по товарам народного потребления.

Генеральный директор пароходства проинформировал, что, действительно, уровни воды в Енисее и Ангаре критические для судоходства. Красноярская ГЭС уже давно перешла на санитарные сбросы воды, а с 1 сентября энергетики планировали перейти на санитарные попуски и на Богучанской ГЭС, что означало

бы остановку навигации на Енисее. Однако на прошедшем 20 августа в Москве, в Федеральном агентстве водных ресурсов России, совещании

принято решение: сбросы воды сократить, но оставить их в пределах, обеспечивающих минимальные уровни для навигации.

– Таким образом, – подчеркнул Александр Иванов, – несмотря на неполную загрузку судов, все запланированные грузы для северных территорий и Норильского промышленного района будут доставлены в срок и в полном объёме. Затруднительно будет с движением тяжёлого буксирного флота с осадкой 180-200 и более сантиметров. Но у Енисейского пароходства есть достаточное количество среднего и мелкосидящего флота, чтобы обеспечить своевременную доставку жизненно важных грузов на Север.

Пресс-служба ОАО «ЕРП»

## » НАВИГАЦИЯ-2012

## СУДАМИ УПРАВЛЯЮТ ЧЕРЕЗ ЭЛЕКТРОНИКУ

В управлении эксплуатации флота ОАО «Енисейское речное пароходство» установили четыре современных информационных видеомонитора, которые в режиме on-line передают информацию о местонахождении каждого судна.

Также усовершенствованы и полностью автоматизированы рабочие места диспетчеров, что, несомненно, скажется на качестве управления флотом пароходства. По мнению специалистов, таких современных и оснащённых высокотехнологичным оборудованием пунктов управления флотом ни в крае, ни в бассейнах других рек страны больше нет.

Диспетчерская пароходства – ключевое звено по управлению флотом. Многие речники помнят, что ещё восемь-десять лет назад существовала только одна форма оповещения судов – радио. Сегодня судоводители пользуются спутниковой системой GPS-ГЛОНАСС, и с каждым днём появляется всё больше возможностей внедрения IT-технологий в сфере управления водным транспортом.



В главной диспетчерской пароходства. Информационные видеомониторы в режиме on-line передают данные о местонахождении каждого судна.



Данные с видеомониторов на бумажный носитель переносит инженер-диспетчер управления эксплуатации флота Алексей Десятников.

### ИННОВАЦИИ

Так, в этом году на судах ЕРП ввели электронную картографию – навигационное оборудование, которое ранее использовалось только на море.

– Традиционно на флоте отмеряли расстояния на реке по километражу, так как система координат не была

адаптирована к рекам, – рассказывает руководитель управления информационных технологий ОАО «ЕРП» Александр Морозов. – Сегодня енисейские судоводители пользуются такой же электронной картографией, как на морских судах, и то, что судоводитель видит на экране и в иллюминаторе, стопроцентно совпадает. Капитаны на своих судовых мониторах прописывают судовой ход, вносят в память компьютера, и в следующий раз достаточно его скоординировать с судовой обстановкой.

Енисейское пароходство – первое на внутренних водных путях России полностью перешло на электронную картографию, потратив на это около 250 миллионов рублей.

Любовь КАТЕРЕНЮК  
Фото Алексея БУРАВЦОВА

## О НАВИГАЦИИ И ПРОЕКТАХ

Навигация 2012 года для пассажирских перевозок и паромных переправ складывается не просто.

ОАО «ПассажирРечТранс» закончило работу на паромных переправах 14 января 2012 года, а уже 22 февраля на линии Черемушки – Даурск впервые в зимний период начало эксплуатироваться судно на воздушной подушке «Арктика-10», которое показало себя с положительной стороны. Впредь на этой линии предполагается круглогодичная навигация.

Из-за ледовых заторов на реке Енисей работа на паромных переправах Предвизинск – Левый берег и Епишино – Нулевой километр Северо-Енисейского тракта была начата в очень тяжёлых ледовых условиях. Тем не менее, экипажи судов, работающих на этих переправах, с поставленной задачей справились, переправы были открыты своевременно.

Все остальные линии и паромные переправы начали работать также своевременно, в соответствии с утверждённым графиком.

Хотелось бы особо отметить экипаж дизель-электрохода «М. Ю. Лермонтов» – за подготовку судна и качественное обслуживание участников III Международного музыкального фестиваля стран Азиатско-Тихоокеанского региона и экипаж теплохода «Александр Матросов» – за подготовку и обслуживание выездного совещания Секретаря Совета Безопасности Российской Федерации.

Кроме того, хочется поблагодарить экипажи всех судов, которым пришлось с середины июля до начала августа работать в условиях сильной задымлённости и малых глубин, с чем они успешно справились.

В связи с ограничением попусков воды на Красноярской и Богучанской ГЭС, режим уменьшения глубин судового хода ОАО «ПассажирРечТранс» вынуждено отменить пассажирские рейсы по маршруту Красноярск – Дудинка с отправлением из Красноярска 19.09.2012, 23.09.2012, 01.10.2012 и 05.10.2012, с

### ПАССАЖИРСКИЙ ФЛОТ

отправлением из Дудинки 23.09.2012, 27.09.2012, 05.10.2012 и 09.10.2012 и принятие извинения у пассажиров за причинённые неудобства.

Для улучшения качества обслуживания пассажиров и обеспечения транспортной доступности населения в северных районах Красноярского края продолжается работа по строительству флота для края.

Администрацией города Игарка проведён конкурс на строительство парома ледового класса для города, по результатам которого паром будет строить ОАО «Красноярская судостроительная верфь». Из-за малой загруженности это хороший заказ для коллектива судостроителей. В начале сентября 2012 года планируется подписать контракт на строительство парома.

Новый паром будет иметь ледовый класс, что позволит использовать его в весенне-осенний период и на других паромных переправах.

В октябре 2012 года при осенней корректировке бюджета Красноярского края будет рассматриваться вопрос о выделении средств на строительство несамостоятельного парома на 50 автомобилей и 100 человек для паромной переправы Епишино – Нулевой километр Северо-Енисейского тракта.

Кроме этого, Правительство Красноярского края ведёт активную работу по выделению федеральных средств для разработки технического проекта и подготовки производства судов проекта А-45-90.2, которые планируется построить на замену водоизмещающим судам.

Леонид ФЁДОРОВ,  
генеральный директор  
ОАО «ПассажирРечТранс»

## КОМИССИЯ ПРОВЕРЯЕТ ФЛОТ

(Окончание. Начало на стр. 1). ства, и не смог чётко сформулировать ответ.

– Человек за бортом. Какой сигнал подадите? – продолжал Сергей Валерьевич.

– Три продолжительных сигнала, – последовал правильный ответ.

Александр Гергенрейдер, заместитель начальника отдела режима, защиты информации и транспортной безопасности ЕРП, выяснял у экипажа знание видов угроз на транспорте. Ответы, хоть и не в полном объёме, но всё-таки поступили.

Что касается бытовых и жилых помещений, то претензий у комиссии к их состоянию не возникло. По итогу в «Акте инспекторского осмотра самоходного судна» теплоход «Снежногорск» получил оценку «удовлетворительно».

Вообще, список требований к судам и экипажам огромный. И лично у меня после этого осмотра сложилось впечатление, что все нюансы просто невозможно учесть. Но, побывав с инспекцией во втором судне, убедилась в обратном.

В тот же день на Стрелке теплоход «Аскиз» ожидал готовность состава, чтобы с порожними баржами подняться вверх по Ангаре за углём. Несмотря на работу с таким, можно сказать, пыльным грузом, выкрашенная палуба теплохода сияла чистотой, почти как в рекламе.

Судя по всему, такой порядок достигается за счёт внимания к мелочам. К примеру, на специальном влажном коврик в ряд стояли сланцы. Капитан-механик

«Аскиза» Владимир Шкитырь пояснил, что это сменная обувь: на угольной барже мотористы-рулевые швартуются в спецобуви, а возвращаясь на родное судно, переобуваются. При спуске в машинно-котельное отделение мы увидели висащие на стене наушники каждого из членов команды. В самом же МКО ничего не подтекало, ветость была сложена столочкой, даже механизмы казались начищенными до блеска.

Тот же порядок царил в каютах. Для досуга экипажа в судовой библиотеке собрано более 400 книг. К ведению документации у комиссии претензий тоже не оказалось. Заинтересовали лишь приказы капитана-механика: «О запрете использования сотовых телефонов во время вахты, а повару – во время приготовления пищи». Проверяющие пошутили: мол, боитесь, что борщ пересолят? А Владимир Михайлович серьёзно ответил:

– Все приказы берутся из жизни. Представьте, повару позвонили, она ответила, заболталась, а про еду забыла. Ладно, мясо стогит, а если от раскалённой плиты пожар начнётся?

Опросив ещё членов команды на предмет знания транспортных угроз и действий в случае ЧП, комиссия дала оценку «хорошо». Теперь была моя очередь удивляться: почему не «отлично»?!

– Плох тот проверяющий, который ничего не нашёл, – резюмировал Владимир Владимирович. – Какой-нибудь мелкий недочёт всегда найдётся. Смотрите,

капитан-то не в форме, а это нарушение.

Тогда же в Стрелке были проверены ещё два судна – плавкран № 69 и «РТ-710». Плавкран (капитан-механик Владимир Баталов) получил оценку «удовлетворительно» – были замечания, касающиеся транспортной безопасности. На «РТ-710» осмотр по времени был короче, чем на других судах, так как капитан-механик Илья Кривоша торопился сделать распаку до темноты. Тем не менее, комиссия всё проверила и дала оценку «хорошо».

В настоящее время комиссия провела более двадцати осмотров судов.



Судовая документация – объект особого внимания инспекторской комиссии. Слева направо: капитан теплохода «Капитан Ильина» Алик Микуть, члены комиссии Сергей Селиванов, Владимир Автушко (председатель), Сергей Косяченко.

### НАВИГАЦИЯ-2012

Стоит отметить, что капитаны стараются содержать теплоходы в надлежащем порядке, поэтому отметки «хорошо» преобладают над «удовлетворительно». «Отлично» пока никому не поставили. Напомним, что при подведении итогов навигации по результатам инспекторских проверок генеральный директор пароходства награждает лучшие экипажи ценными подарками.

Любовь КАТЕРЕНЮК  
Фото автора  
и Алексея БУРАВЦОВА

## ДЛЯ САЯНО-ШУШЕНСКОЙ ГЭС

27 августа в Санкт-Петербурге ОАО «Силловые машины» отгрузило на Енисей последнюю партию крупногабаритного оборудования для новых гидроагрегатов Саяно-Шушенской ГЭС.

Тяжеловесное оборудование было погружено на теплоход класса река – море «Арсенал». На этом же судне от Санкт-Петербурга до Красноярска во второй половине июля – начале августа была доставлена предпоследняя партия узлов и агрегатов для Саяно-Шушенской ГЭС.

На теплоход загружены рабочее колесо гидротурбины (вес колеса – 145 тонн, диаметр – 6,84 м), маслянные подпятники генератора (вес – 21 тонна, диаметр – 6,1 м) и 13-тонный остов ротора вспомогательного генератора диаметром 6,09 м. После закрепления груза судно покинуло причал. Доставка продлится 35-40 дней.

После того как теплоход «Арсенал» доставит ценный груз в Красноярский речной порт, отсюда всё гидрооборудование, завезённое в порт в этом году, на судах Енисейского пароходства будет транспортировано до плотины Майнской ГЭС и далее большегрузным автотранспортом – до Саяно-Шушенской ГЭС.

По информации пресс-центра  
ОАО «РусГидро»

1 сентября в учебных заведениях, в том числе училищах и институтах речного флота, прошёл День знаний.

Новый учебный год в Красноярском институте водного транспорта начался с торжественного построения курсантов на плацу. Учащихся первого и второго курсов (большинство старшекурсников продолжают навигационную практику), педагогический коллектив прибыли поздравить представители муниципальной власти, предприятий речного флота, общественных организаций и дру-

## ПОЛКУ КУРСАНТОВ ПРИБЫЛО

гих структур, а также родные и близкие тех, кто только что поступил в училище – первую ступень института – после окончания школы.

– В этом году в подразделение среднего профессионального образования мы набрали 194 учащихся по государственному заказу и 50 человек дополнительному. Это хороший показатель, в прошлом году набор был 180 человек, – отметил директор Красноярского института водного транспорта Олег Барташов. – Из поступивших на бюджетные места 110 человек зачислено

на судоводительскую специальность, 27 – на специальность «Эксплуатация судовых энергетических установок» и 57 – на специальность «Эксплуатация судового электрооборудования и средств автоматизации». Дополнительный набор – по всем трём специальностям.

От имени Енисейского пароходства курсантов и преподавателей поздравил председатель Совета ветеранов Борис Гончаров, от Клуба капитанов – исполнительный директор Анатолий Райков и ветеран флота

Николай Скобло. После торжественного митинга Борис Гончаров и Николай Скобло выступили перед учащимися первого курса в актовом зале. Новобранцы из первых уст, от бывалых капитанов, узнали много интересного о профессии, которую выбрали. Николай Павлович прочёл свои стихи о флоте, подчеркнул романтический характер профессии.

Впереди у ребят всё новые и новые высоты знаний, которые им предстоит покорить, чтобы стать настоящими речниками.

### ОБРАЗОВАНИЕ

А у педагогического коллектива – хлопоты, связанные с подготовкой к государственной аккредитации учебного заведения по образовательным стандартам третьего поколения. В прошлом учебном году по таким стандартам в КИВТ обучались первокурсники. В 2012 – 2013 учебном году будут обучаться учащиеся первого и второго курсов. Система образования реформируется.

Сергей ИВАНОВ

» ЮБИЛЕЙ



Администрация ОАО «Енисейское речное пароходство», Совет ветеранов поздравляют Ивана Антоновича БУЛАВУ – с 75-летием (16 сентября).

Родился в 1937 г. в Белоруссии. В 1939 г. был репрессирован отец, мать осталась с семью детьми. Семья пережила все ужасы фашистской оккупации и тяготы послевоенного времени. В 1955 г. Иван Антонович поступил в Рижское речное училище, которое в 1957 г. было расформировано, и учёбу он продолжил в Омском речном училище.

В 1959 г. по окончании училища выбрал по распределению Игарский порт Енисейского пароходства, где был назначен третьим штурманом ледокола «Енисей». Совмещая работу с учёбой, окончил Новосибирский институт инженеров водного транспорта. На курсах при Ленинградском Арктическом училище им. адмирала Макарова выучился на капитана каботажного морского плавания. Пройдя все ступени штурманского мастерства, был назначен капитаном плавбазы «Норильск». Через три года, в 1971 году, – капитаном теплохода «В. Чкалов», тогда флагмана Енисейского пассажирского флота.

В 1975 – 1981 гг. работал начальником Красноярского речного училища, в 1981 – 1983 гг. – заместителем начальника Енисейского пароходства по кадрам, в 1983 – 1986 гг. – инструктором отдела транспорта и связи Красноярского краевого комитета КПСС.

В 1986 г. вновь вернулся в пароходство – первым заместителем начальника ЕРП. В 1995 г. Иван Антонович становится генеральным директором ОАО «Енисейское речное пароходство» и работает на этом посту до 2003 г. Это было трудное время перестроек, резкого сокращения грузовой базы, экономических реформ и кризисов, но пароходство выстояло, сохранилось как единый транспортно-производственный комп-лекс. За выживаемость и достижения в условиях рыночной экономики предприятие было отмечено международным знаком «Факел Бирмингема», национальной премией и почётным званием «Лидер экономики России» с вручением статуэтки «Золотая Ника», а генеральный директор в 2000 г. был награждён Золотой медалью и удостоен звания «Директор года» Международной программы «Партнёрство ради прогресса».

Сегодня Иван Антонович является исполнительным директором Ассоциации Енисейских судовладельцев, президентом Красноярской региональной общественной организации «Клуб капитанов».

Награждён орденом «Знак Почёта», медалью «300 лет Российскому флоту», знаком «Почётный работник речного флота», знаками «Почётный работник транспорта России», «В память 200-летия Управления водными и сухопутными сообщениями», знаком и званием «Заслуженный работник транспорта России», званием «Ветеран труда». Автор пяти книг о речном флоте Енисея, Енисейском пароходстве и речниках: «Флотская судьба», «Енисей – река жизни», «Второе дыхание», «Встречи на Енисее», «Летопись судоходства на Енисее». Член Союза писателей России, академик Международной академии информатики.

**Желаем уважаемому Ивану Антоновичу здоровья, благополучия, успехов в творчестве, долгих лет жизни.**

«ОН СОЗДАЛ СОБОРНЫЙ ОБРАЗ ФЛОТА...»

23 августа в Государственной универсальной научной библиотеке Красноярского края состоялась презентация книги «Летопись судоходства на Енисее». Это уже пятая книга, которую написал член Союза писателей России Иван Булава – исполнительный директор Ассоциации Енисейских судовладельцев, президент Клуба капитанов, бывший капитан, генеральный директор Енисейского пароходства в 1996 – 2003 годах.

Поздравить писателя с очередной книгой, выразить ему признание, поделиться своим мнением о его творчестве пришли речники – члены Клуба капитанов, красноярские писатели и журналисты, библиотекарки и краеведы, представители учебных заведений и музеев.

– Это уже не первая презентация в нашей библиотеке творчества Ивана Антоновича Булавы, – отметила директор краевой Государственной универсальной научной библиотеки, Заслуженный работник культуры Татьяна Савельева. – И, как всегда, презентация его новой книги проводится в полном зале, потому что людям интересно знать, о чём пишет Иван Антонович. Его творчество направлено на то, чтобы наше прошлое, прошлое Красноярского края не было забыто.

С поздравительным словом выступил вице-президент Клуба капитанов, Герой Социалистического Труда, бывший капитан Иван Марусев, который, в частности, сказал:

– Мне особенно понравился раздел книги, где подробно отражены биографии начальников Енисейского пароходства Ивана Михайловича Назарова и Степана Ивановича Фомина. Все речники знают – не только наше поколение, но и молодёжь, каково значение этих людей для пароходства. Много в книге воспоминаний о других речниках.

Секретарь правления Красно-

ярского регионального отделения Союза писателей России Григорий Найда отметил, что книга Ивана Булавы «открывает перед красноярцами, не связанными с флотом, страницы, которые им не известны, но которые важны, так как бегущая вода реки – это защитница – в начальный период освоения Сибири, кормилица и дорога – во все времена, и река эта – Енисей». Григорий Найда также сообщил, что с недавнего времени Иван Антонович является сопредседателем Сибирского представительства объединённого Союза писателей России и Белоруссии. На сегодня действуют три таких представительства: в Москве, Минске и Красноярске.

Развёрнутую характеристику всего творчества Ивана Булавы, начиная от его первой книги «Флотская судьба» и заканчивая «Летописью судоходства на Енисее», дала доцент Сибирского федерального университета, литературовед, критик, член Союза писателей России Раиса Сакова:

– В книгах Ивана Антоновича я вижу одинаковость ситуации – судьба страны, судьба людей, судьба автора. И я вспоминаю о своём дедушке. Когда в период репрессий его пришли арестовывать, он, расставаясь с родными, спокойно сказал старшему сыну: «Блюди младших». И тот следовал этому мудрому совету – и все дети в большой семье, оставшейся без отца, выросли, стали на ноги. Благо-

даря вот этому «блюди младших, блюди детей», на мой взгляд, и выжила Россия, преодолев многочисленные беды и страдания. В творчестве автора эта линия «блюди детей» тоже проходит. Когда я читаю прозу Булавы, я понимаю, что это моя проза, моя судьба, моя страна. Была великая эпоха, и эти люди, о которых он пишет, представляли эту эпоху. Иван Антонович создал соборный образ флота: описана радистка, описана повар, описаны многие люди, связавшие свою жизнь с Енисеем. Обращает на себя внимание мужской характер повествования, автор описывает мужские поступки, и это понятно: работа на флоте в большей степени для мужчин. Но есть среди его героев и женщины, и уважение к женщине у Булавы присутствует. Флот не был бы флотом, если бы он не описал его с юмором. Иваном Антоновичем найдено именно то слово, тот слог, которым он умеет выразить и выражает свой характер. И этот слог делает его художественную документалистику совершенной.

Ивана Булаву поздравили писатели Владимир Шанин, который подарил виновику торжества свой только что изданный первый том семитомного хронологического сборника «Енисейская летопись», и Анатолий Третьяков, отметивший, что в своё время дал рекомендацию автору для вступления в Союз писателей и ничуть не жалеет об этом, учредитель и главный редактор краевой газеты «Новый Енисей» Александр Парашук, первое знакомство которого с капитаном теплохода Булавой состоялось в 1970-х годах. А также заместитель директора Красноярского института водного транспорта Александр Кох и ветеран Красноярского речного училища, бывший преподаватель русского языка и литературы Татьяна Бурак – коллеги писателя

» ПРЕЗЕНТАЦИЯ

по педагогическому труду в период, когда он работал директором речного училища, исполнительный директор Совета муниципальных образований Красноярского края Александр Коновальцев – популяризатор творчества автора среди властей приенисейских городов и районов, и многие другие. Журналист Анатолий Ануфриев, поэты-речники Николай Скобло и Александр Зверев прочли свои стихи и песни, посвящённые Ивану Булаве.

В заключительной части встречи Иван Антонович поблагодарил участников презентации за духовное единство, добрые слова о его книге и творчестве.

– Это вдохновляет, – сказал он. – Я хочу выразить благодарность и нынешнему руководству Енисейского речного пароходства, которое поддерживает издание таких книг, общественные организации, музейное дело. Так, был модернизирован и стал современным Музей истории и развития судоходства. Это люди, которые не теряют уверенности, что они на правильном пути.

Далее Иван Булава рассказал о работе над книгой, которая станет продолжением «Летописи судоходства на Енисее» и выйдет в 2013 году, когда речники и общественность края будут отмечать 150-летие с момента начала парового судоходства на нашей великой реке. Также поделился своей сокровенной мечтой – написать роман «Алексин хутор».

Сергей ИВАНОВ

Фото Вячеслава ПЕНЕРОВА



На презентации книги «Летопись судоходства на Енисее». В президиуме Иван Булава и Иван Марусев, выступает директор Государственной универсальной научной библиотеки Татьяна Савельева.



Читальный зал, где проходила презентация, был заполнен до отказа.

БОЛЬ И ПЕСНИ ПОЛЕСЬЯ

ОТРЫВОК ИЗ КНИГИ ИВАНА БУЛАВЫ «ФЛОТСКАЯ СУДЬБА»

» Чем дальше уходит время, тем отчетливее видятся детство и все события, которые тогда происходили. Особенно неразлучно эти воспоминания связаны с местной природой. Деревня, где я родился 16 сентября 1937 года, была образована из хуторов, расположенных друг от друга на расстоянии в пределах одного-двух километров.

В конце тридцатых годов коллективизация ещё продолжалась. Людей, которые жили хоть в каком-то достатке, раскулачивали, отнимая имущество и передавая его в колхоз, а самих селян отправляли на сталинские стройки или лесоповал. Избы, хозяйственные постройки активисты перевозили во вновь создаваемую деревню под громким названием Свобода.

Нашу семью тоже не миловала сия горькая чаша, и в 1939 году отца, Булаву Антона Максимовича, репрессировали, а наша сравнительно новая изба была перевезена на свободное место деревни Свобода. Нас, оставшихся без отца, – мать Александру Гордеевну (все звали её Алекса), семерых детей, старшему из которых, Александру, исполнилось десять лет, а младший, Владимир, только родился, – собрали в телегу и перевезли в наслех собранную избу. Правда, на другой же день всей оравой, но уже без телеги, мы опять вернулись к себе на хутор. Там оставались по материнской линии баба Ева и дед Гордей. Расположились все де-

сять душ в омшанике (по-белорусски – сцёбка). Из живности была корова, четыре овцы, закреплённые за каждым мальшом курицы.

Наш хутор практически со всех сторон был окружён болотами, порою из него можно было выбраться только по тропам, которые знали лишь взрослые. Сельский совет находился в селе Копцевичи, на расстоянии шести километров, до него можно было добраться пешком по железнодорожному полотну. Грунтовая дорога в осенний и весенний периоды для автомобильного транспорта становилась непроходимой, и по ней можно было проехать только на телеге за бычьей упряжкой. На лошадах эту дорогу во время распутицы преодолеть было практически невозможно.

В Копцевичах было два предприятия: фанерный заводик, на котором, до того как был репрессирован отец, работала наша мать, и железнодорожная станция с её службами по ремонту путей. До сих пор многие мои земляки, уже династиями, трудятся на железнодорожной станции – кто путевым обходчиком, кто мастером, кто рабочим. Из учебных заведений в Копцевичах была средняя школа, которую я окончил первым из всех ребят нашей деревни и которая существует до сих пор, и педучилище.

Районный центр, город Петриков, располагается на берегу реки Припяти, притоке Днестра. В то время в этом городе действовали две церкви, кирпичный и торфяной заводы, небольшая судверфь от Верхне-Днепровского бассейнового управления пути. Были две средние школы. Впоследствии из Копцевичей сюда перевели педагогическое училище. Область называлась тогда Полеской, с центром в городе Мозыре, расположенном от Петрикова на семьдесят километров ниже по течению Припяти.

Полесье – сколько поэтического для души звучит в этом слове. Этот край на всю жизнь запомнился непрестанным пичьим граем. По утрам слышно громкое, будто совсем рядом, за стенкой, токование глухарей, пронзительный перелив пичьих голосов, а вечером в единый хор сливаются крикание уток, крякание лягушек. Это край, лирически воспетый и прославленный белорусскими поэтами – Якубом Коласом, Янкой Купалой, Максимом Танком, музыкально озвученный знаменитыми «Песнярами».

До ареста отец работал мастером по содержанию грунтовых дорог. Подремонтировать деревянный мосток через ручей, каковых в нашей местности было великое множество, заменить размытый или разбитый участок гребли – болотистого места, через которое лагами уложены бревна, а поверх них деревянный настил, – эти и ещё многие другие работы приходилось выполнять дорожному мастеру. Наверное, отцу это было по душе. Стать колхозником он не захотел, из хутора в новую деревню Свободу переезжать добровольно не согласился и был осуждён «тройкой» – так назывался скорый на расправу суд – на два года. Потом, как нам стало известно, ему добавили срок – за якобы существовавшую связь с военными поляками. И в 1941 году на строительстве железной дороги в лагере под Златоустом он погиб.

Дед Максим и баба Ефросинья по отцовской линии умерли, когда отцу было 12 лет. Начало войны и вся связанная с этим трагедия проводов на фронт не запомнились. Могу только сказать, что из нашей деревни те, кто в канун войны служили в армии, а также все, кого ещё не успели призвать на фронт и они ушли в партизаны, – эти люди в большинстве своём пришли с войны, верну-

» ТВОРЧЕСТВО

лись из партизан живыми. Но ни один человек, призванный в армию после объявления войны, не вернулся. К чести сказать, ни полцейских, ни каких-то других предателей во всей нашей деревне не было.

Первое впечатление, первый знак войны – местные люди увидели разведку на лошадах. Думая сегодня об этом – почему на лошадах, приходишь к мысли: наверное, по причине совершенного бездорожья. Со своими семьями ушли в партизаны старший и младший братья отца, а нас попросили, чтобы мы переехали к ним в избу, что мы и сделали. Но немцы выселили нас из избы в погреб, который располагался во дворе.

К тому времени вместе с матерью нас осталось четверо. Старшего брата Сашу, старших сестёр Лизу и Юлю угнали в Германию. Саша в пути с группой подростков сбежал. Им повезло: вагон, в который их погрузили, был из гнилых досок, им удалось разобрать пол и разбежаться, – они не были пойманы. Лиза и Юля успели поработать в Германии на фабрике по пошиву массовой одежды, были освобождены советскими войсками и благополучно вернулись домой.

Тяжёлая доля выпала на семью Ивана, старшего брата матери. Они жили в деревне Березянки, в трёх километрах от Свободы. Все в семье болели тифом, и за ними ухаживала бабушка Ева. Однажды, в осенне-зимнее утро 1942 года, деревня была окружена карательными войсками, людям категорически запретили выходить из дому. Каратели заходили в избы и всех расстреливали, дома обвалили бензином внутри и снаружи и поджигали. В деревне было 60 дворов. Ничего не уцелело.

Подробности этой трагедии рассказал старший сын Ивана, Игнат, которому в то время было 14 лет. Когда каратели – а их было двое – вошли в избу, бабушка стояла

(Окончание на стр. 4).

## ЮБИЛЯРЫ

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

**Нину Ивановну АРУТЮНЯНЦ**  
— с 75-летием (8 сентября). В течение 10 лет работала поваром на теплоходах «Севастополь», «ТН-662».

**Галину Александровну ЖУКОВУ**  
— с 75-летием (10 сентября).

На КСРЗ проработала 38 лет — мастером цеха № 7, инженером, заведующей культбазой завода, заводским клубом.

**Виктора Николаевича ТОРГАШИНА**  
— с 50-летием (10 сентября).

Моторист теплохода «ТН-663».

**Тамару Ивановну ШИРОКОВУ**  
— с 75-летием (12 сентября). В течение 19 лет работала оператором машинно-световой станции парохозяйства. Награждена медалью «Ветеран труда».

**Владимира Тихоновича ШУРКИНА**  
— с 55-летием (12 сентября).

Электромеханик туера «Енисей».

**Светлану Петровну КУЛИКОВУ**  
— с 55-летием (14 сентября).

Уборщик производственных помещений участка радиосвязи.

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

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

**Евдокию Николаевну ЧЕРНЯЕВУ**  
— с 90-летием (2 сентября). Ветеран Великой Отечественной войны 1941 — 1945 гг.

Трудовую деятельность в пароходстве начала в 1942 г. приёмосдатчиком пристани Дудинка. В 1952 — 1965 гг. — старший таксировщик пристани Минусинск. С 1965 г. и до ухода на заслуженный отдых в 1987 г. работала в Абаканском речном порту — таксировщиком, коммерческим ревизором, билетным кассиром, заведующей хозяйством. Стаж в ЕРП — 45 лет.

**Нину Владимировну КАЗАКОВУ**  
— с 85-летием (3 сентября). Ветеран Великой Отечественной войны 1941 — 1945 гг.

Трудовую деятельность в пароходстве начала в 1945 г. после окончания Ремесленного училища № 2 (речников) радистом радиобюро и проработала на этом посту до ухода на заслуженный отдых в 1976 г. Стаж в ЕРП — 31 год.

Награждена медалями «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941 — 1945 гг.», «50 лет Победы», «300 лет Российскому флоту», «Ветеран труда».

**Любовь Иннокентьевну ПАНОВУ**  
— с 65-летием (5 сентября). Работать в Енисейском пароходстве начала в 1978 г. грузоприёмосдатчиком пристани Кежма. Затем трудилась на этой же пристани шкипером рейда, диспетчером. Стаж в ЕРП — 20 лет.

**Александр Васильевича КОРЕНЬКОВУ**  
— с 85-летием (10 сентября). Ветеран Великой Отечественной войны 1941 — 1945 гг.

Трудовую деятельность в пароходстве начала в 1945 г. после окончания Ремесленного училища № 2 (речников) радистом парохода «Алексеев». С 1948 г. и до ухода на заслуженный отдых в 1997 г. — радист радиобюро пароходства. Стаж в ЕРП — 52 года. Награждена медалями «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941 — 1945 гг.», «50 лет Победы», «300 лет Российскому флоту», «Ветеран труда».

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

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

**Ольгу Николаевну ДАМЖЕНКО**  
— с 20-летием работы в порту (1 сентября). Трудится грузовым кассиром Енисейского грузового района с 1992 г.

**Марию Андреевну ИВАНЕНКО**  
— с 75-летием (5 сентября). Ветеран Великой Отечественной войны. В порту работала в 1964 — 2002 гг. старшим приёмосдатчиком груза и багажа Енисейского грузового района.

**Желаем уважаемым юбилярам здоровья, благополучия, успехов.**

**КРОО «Клуб капитанов», Совет КРОО поздравляет членов Клуба:**

**Николая Алексеевича ЛЕСУНОВА**  
— с 65-летием (3 сентября).

**Артура Давыдовича БИППЕРТА**  
— с 55-летием (5 сентября).

**Петра Алексеевича ЗЕМЛЯНСКОГО**  
— с 85-летием (5 сентября).

**Ивана Антоновича БУЛАВУ**  
— с 75-летием (16 сентября).

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

## БОЛЬ И ПЕСНИ ПОЛЕСЬЯ

(Окончание. Начало на стр. 3).

у русской печи и пекла блины. Вся семья — пять человек — была ещё в постелях. Первой убили бабушку. Игнат успел спрятаться под печью, и его каратели не заметили. Когда из-за дыма стало невозможно дышать, он сумел выбраться из горящей избы и добраться до леса, который был рядом. В тот же день он прибежал к нам домой и рассказал о страшной трагедии.

Я хорошо помню этот тревожный день и наступившую затем ночь, когда языки пламени и чёрный дым были отчётливо видны из нашей деревни. Мать и дед пребывали в полной растерянности — было неведомо, что ожидает нас. Через сутки такая же судьба постигла и другую деревню — Оголичи, в двух километрах от нашей, но жертв было меньше. Лес, непроходимые болота рядом затруднили действия карателей, к тому же абсолютное большинство её жителей сумело уйти в партизаны.

Помню зиму 1943 года, когда строила узкоколейку от станции Копцевичи до Петрикова. Строили её в основном военнопленные. Их выгоняли на работы при 25 — 30-градусном морозе. Одежды кто во что, на ногах — деревянные башмаки. Женщины выносили к приходу военнопленных картофельные очистки, смешанные с картофелем, и высыпали их — будто на мусорную свалку. Ничто не могло удержать этих бедолаг — ни собаки, ни выстрелы. Образовывался клубок живых тел, и через пять минут на снегу не оставалось ни одной крошки.

Хорошо запомнилось наступление наших войск летом 1944 года. Мы — впереди мать, за ней четверо нас — побежали в погреб, который вырыли жители, для того чтобы было где прятаться от бомбежек и других опасностей боевых действий. Мать остановил немецкий солдат и, передёрнув затвор винтовки, потребовал «кунно» (лошадь). Мать запритчала, он бросил нас и убежал. Мы

буквально упали в этот погреб друг на друга, а мать накрыла нас собой, говоря при этом, что будет лучше, если её убьют первой.

Тяжёлое послевоенное детство. Отсутствие жилья — только землянки, одежды — на всех нас, ребятишек, одна драная, латанная-перелатанная телогрейка и одни лапти. И постоянный голод. Ели лепёшки, сделанные на муке, полученной из сушёных и толчёных очисток картофеля. После зачистки от немцев нашей деревни она, действительно, была очищена от всего: ни одной домашней живности, ни зёрнышка — чисто. И люди, — как правило, мать с малым ребёнком — уезжали на промысел в Западную Белоруссию. Этот промысел был самым различным, — например, гадание по записной книжке, в которой было расписано значение каждой иррациональной карты, чем мы с матерью и занимались.

Вернувшись в деревню, народ искал хоть какую-то работу: жать рожь серпом, убирать лён, перерабатывать на мялке вымоченные и высушенные стебли конопля и льна, основывая кросна (так называлась продольная основа будущего полотна изо льна, шерсти или конопля). Люди трудились только за еду и несколько горстей зерна.

На такие заработки отправилась и мать, прихватив с собой меня в целях проявления жалости со стороны окружающих, а также и для подкормки. Пока работали, мать узнавала жизнь деревни: где у кого какая радость, беда, а вечерами ходила по двору угадывать «правду». За это ей щедро платили, особенно, когда, гадая, она предсказывала возврат близких, свадьбу, выздоровление после тяжёлой болезни и так далее, и всё это сбывалось. В один из таких дней нас задержала милиция — карты, книжку для гадания отобрали, а нас выгнали из деревни.

После ночёвки в стог сена мы начали добираться домой. Трудно сейчас представить железнодорожные вокзалы того времени. Это было столпотворение всего и вся. Наша задача состояла в том, чтобы,

## ТВОРЧЕСТВО

прихватив с собой пуда два ржи (пшеницу тогда в Белоруссии практически не выращивали), спрятаться на товарняке и доехать до ближайшей к родной деревне станции, а дальше километров двадцать — пешком или на попутной телеге.

Точно я уже и не помню, с чем мы приехали, но уже к зиме мать, продав свои довоенные наряды, купила корову, которую разместили в избе, где жили сами. Мать говорила: — Вместе теплой будет.

Эта была та изба, которую перевезли из нашего разорённого хутора и наспех собрали. Во время оккупации немцы вырезали одну стену и сделали из избы гараж. И в таком вот жилище мы благополучно перезимовали.

Весна принесла другие заботы, связанные с посевной. На своём огороде всей семьёй мы перекопали вручную и посеяли сотки полторы зерновых — рожь и просо. Нужно было вспахать ещё колхозную пашню, а поскольку никакой тягловой силы не осталось, пахали на женщинах. Была установлена норма: в упряжке пять женщин, и задание — вспахать не менее 30 соток. И только потом, где-то в 1946 году, когда из Германии и других территорий, освобождённых от немецких войск, начали пригонять для колхозов лошадей и крупный рогатый скот, стало чуть-чуть легче.

Вернулись из Германии Лиза и Юля и пошли работать на лесоповал, где им выдали хлебные карточки. Получаемый по карточкам хлеб строго делился по кусочкам: младшим — меньше, старшим, которые работали на отхожем промысле, — побольше.

Первого сентября 1945 года в Свободде открылась начальная школа, и я пошёл в первый класс.

Иван БУЛАВА

## ПОХОД ПО ЕНИСЕЙСКОМУ МЕРИДИАНУ

Воспитанники Красноярского детского речного пароходства, одного из 19 структурных подразделений Муниципального молодёжного автономного учреждения г. Красноярск «Центр путешественников», совершили рейс на теплоходе «Юнга». По традиции в путешествие по Енисею на учебном судне юнги отправляются каждый год.

Вот и нынешним летом 40 подростков, активно участвовавших в учебном процессе в течение года, прошли по маршруту Красноярск — Предивная — Красноярск. Рейс осуществлялся в рамках учебного похода и реализации проекта «Енисейский меридиан». Юные водники познакомились с бытом и жизнью экипажа. Попробовали себя в качестве кока, дежурных по юту и баку. Узнали азы управления судном, стоя за настоящим штурвалом под руководством капитана «Юнги» Сергея Васильевича Кузнецова. Помимо этого, ребята приняли участие в спортивных мероприятиях, рыбалке, экскурсии, празднике Нептуна и других занятиях.

Проект «Енисейский меридиан» направлен на формирование гражданской позиции воспитанников Детского пароходства, на понимание престижа реки подростками как жителями города на Енисее.

— В ходе этого короткого рейса мы

стремились если и не научить ребят быть социально активными пропагандистами чистой реки, то хотя бы изменить их личное отношение к этой проблеме, способствовать развитию у подростков неравнодушие к данно-



Учебный теплоход «Юнга» отправился в плавание.

## ЮНЫЕ ВОДНИКИ

му водному объекту, — отметила специалист Детского речного пароходства Валентина Гамолкина.

По информации МУ «Центр путешественников» Фото Ольги КУКШИНОЙ

## УСПЕХИ УЧЕНИКОВ — УСПЕХИ ТРЕНЕРОВ

На Всероссийском турнире по дзюдо памяти Владимира Гулидова, который в августе проходил в Красноярске, во Дворце спорта им. Ивана Ярыгина, спортсменка из посёлка Ермолаевский Затон Ольга Артошина стала победительницей в весовой категории до 70 кг. В турнире приняли участие спортсмены из 15 регионов России, а также из Монголии, Узбекистана, Таджикистана.

Мастер спорта Ольга Артошина — воспитанница Заслуженного тренера Российской Федерации по борьбе дзюдо Николая Гавриловича Гульбиса, тренера секции Берёзовской районной ДЮСШ в посёлке речников Ермолаевский Затон, бывшего тренера ДСО «Водник». Им подготовлено немало перспективных спортсменов, мастеров спорта, кандидатов в мастера спорта, входящих в состав сборных команд края и страны.

Следует отметить, что значительная часть бывших тренеров бывшего ДСО «Водник» сегодня успешно трудятся в районных, городских, краевых спортивных школах. Заслуженный тренер Российской Федерации Михаил Александрович Гамзин работает по своей специальности в Школе олимпийского резерва. Недавно один из его воспитанников — Мингиян Семёнов — на прошедших в Лондоне Олимпийских играх

## СПОРТ

стал бронзовым призёром по греко-римской борьбе. Всего же на счету Михаила Александровича — ряд международных и заслуженных мастеров спорта, чемпионов мира и Европы, два олимпийских чемпиона.

Примечательно, что дети речников младшего возраста, 8-12 лет, принимаются в спортивные школы, где трудятся бывшие тренеры ДСО «Водник», на бесплатной основе, что в настоящее время имеет очень большое значение.

Николай СТРУЧКОВ

## СУДОВЛАДЕЛЬЦАМ ЕНИСЕЯ

### ОБ УВЕДОМЛЕНИИ

В соответствии со ст. 7 Федерального закона от 28 июля 2012 г. № 131-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» внесены изменения в часть 2 ст. 8 Федерального закона от 26 декабря 2008 г. № 294-ФЗ «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля».

Юридические лица, индивидуальные предприниматели обязаны уведомить уполномоченный в соответствующей сфере деятельности орган государственного контроля (надзора) о начале осуществления следующих видов деятельности:

— перевозки морским транспортом грузов (за исключением опасных грузов);  
— перевозки внутренним водным транспортом грузов (за исключением опасных грузов).

Таким образом, юридическое лицо или индивидуальный предприниматель должен направить уведомление о начале осуществления предпринимательской деятельности по вышеуказанным видам деятельности по установленной форме с указанием самоходных и несамостоятельных судов.

Енисейское УГМРН Ространснадзора ведёт реестр зарегистрированных уведомлений о начале осуществления отдельных видов предпринимательской деятельности.

Уведомления направлять в отдел лицензирования и надзора за регистрацией судов, по адресу: 660049, г. Красноярск, ул. Богграда, д. 15. Тел. (391) 259-18-73; e-mail: Lic@bugn24.krsn.ru

Установленную форму уведомления можно получить в Енисейском УГМРН Ространснадзора.

Енисейское управление Госморречнадзора

## ДЕТСКИЙ ОТДЫХ

### ВЕРНУЛИСЬ ИЗ АНАПЫ

В этом году 25 детей из семей речников Енисейского пароходства отбыли и оздоровились в детском санатории ООО «Вита» на берегу Чёрного моря.

В санатории ребятишки проходили различные процедуры — массаж, солевые и грязевые ванны, физиолечение. Свободное время в первую неделю отдыха они предпочитали проводить на море. Особенно им понравился Анапский аквапарк.

Затем интересы сместились в творческую и спортивную сторону. Так, пятёрка мальчишек из Красноярска обнаружила в себе талант в игре на баяне — музыкальный кружок пользовался большой популярностью. А Никитин Алексей из Подтёсова занял второе место в соревнованиях по настольному теннису. Также ребята с огромным удовольствием выезжали на экскурсии — познакомились с южным городом, флорой и фауной Чёрного моря.

Родители же могли ежедневно связываться со своими чадами через Интернет и узнавать все новости об их отдыхе. Судя по отзывам, оздоровительный отдых и детям, и их родителям пришёлся по душе.

В анапском санатории «Вита» дети работников пароходства отдыхали впервые.

Любовь КАТЕРЕНЮК

<p>«РЕЧНИК ЕНИСЕЯ» — газета речников Енисейского бассейна</p> <p>Учредители:</p> <p>Открытое акционерное общество «Енисейское речное пароходство», Федеральное бюджетное 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:</p> <p>660049, г. Красноярск, ул. Богграда, 15.</p> <p>E-mail: rechnik@e-river.ru</p> <p>ivanov@e-river.ru</p> <p>http://www.e-river.ru/press-centre/gazeta/r</p> <p>Телефоны: главный редактор — (391) 259-19-86.</p> <p>Корреспонденты — (391) 259-19-98.</p> <p>Факс: (391) 259-14-51</p> <p>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.</p> <p>Свидетельство о регистрации ПИ № ФС16-472 от 23 октября 2007 г.</p> <p>Подписной индекс: 52353.</p> <p>Газета распространяется по подписке. Цена свободная.</p>	<p>Компьютерный набор и корректура: редакция газеты «Речник Енисей».</p> <p>Компьютерная верстка: Е. В. Девяткова.</p> <p>Корректор: Г. Г. Гудюшников.</p> <p>Отпечатано: ООО ПК «Знак» 660028, г. Красноярск, ул. Телевизионная, 1, стр. 21. Телефон: (391) 201-97-87.</p> <p>Подписано в печать: 05.09.2012 г. по графику — 14.00, фактически — 14.00</p> <p>Заказ № 2402. Тираж: 2700 экз.</p>
--	--	---	---