

ГАЗЕТА
РЕЧНИКОВ
ЕНИСЕЙСКОГО
БАСЕЙНА

ИЗДАЁТСЯ
С 24 АПРЕЛЯ
1931 ГОДА

www.e-river.ru

РЕЧНИК ЕНИСЕЯ

» ГЛАВНАЯ ТЕМА

**В ВЕРХОВЬЯ ЕНИСЕЯ
СЛЕДУЕТ КАРАВАН
С РАБОЧИМИ
КОЛЁСАМИ ТУРБИН
ДЛЯ САЯНО-
ШУШЕНСКОЙ ГЭС**

стр. 1

» НАВИГАЦИЯ-2012

**ПОРТ ДУДИНКА
МЕЛКОВОДЬЕ
НЕ ЗАТРОНУЛО**

стр. 1

**СУДА ВОЗВРАЩАЮТСЯ
С «СЕВЕРОВ» И ПРОХОДЯТ
НЕФТЕЗАЧИСТКУ**

стр. 2

**НА ВАХТЕ –
КАПИТАН ТАНКЕРА
«ВАСИЛИЙ СУРИКОВ»**

стр. 2

» СУДОСТРОЕНИЕ

**НОВЫЙ ЗАКАЗ
ДЛЯ КРАСНОЯРСКОЙ
СУДОВЕРФИ**

стр. 2

» ЛЕТОПИСЬ ЕНИСЕЯ

**ПЕРВАЯ ПРАКТИКА
И ЭКСКУРСИЯ
НА АТОМНЫЙ ЛЕДОКОЛ**

стр. 3

» КЛУБ КАПИТАНОВ

**НОВЫЕ ПЛАНЫ,
НОВЫЕ ИДЕИ**

стр. 4

» ОТКЛИК НА ПУБЛИКАЦИЮ

**ЭПИЗОДЫ ВЕЛИКОЙ
ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ
В КАРСКОМ МОРЕ**

стр. 4

КАРАВАН ДО САЯНСКИХ ГЭС

20 сентября из грузового района Песчанка Красноярского речного порта на Саяно-Шушенскую ГЭС были отправлены тяжеловесные узлы для гидроагрегатов – четыре рабочих колеса гидротурбин (вес каждого – 145 тонн, диаметр – 6,84 метра).

Транспортную операцию по доставке крупногабаритного тяжеловесного оборудования по Енисею для Саяно-Шушенской ГЭС осуществляет Енисейское речное пароходство. В буксировке баржи, на которую были погружены рабочие колеса гидротурбин, задействовано четыре теплохода – «Минусинск», «Ярцево», «Ангара-84» и «Ангара-91».

– Это связано с тем, что ниже Абакана очень сложные судоходные условия, низкие уровни воды и сильное течение, – отметил заместитель начальника управления эксплуатации флота ОАО «Енисейское речное пароходство» Евгений Грудинов. – На теплоходах работают опытные капитаны, которые не



Баржу с грузом в судовозную камеру Красноярского судоподъемника «Енисейречтранс» заводит теплоход «Минусинск».



Красноярский речной порт. Рабочие колеса гидротурбин для Саяно-Шушенской ГЭС на баржу «БС-1304» Енисейского пароходства погружены.

раз осуществляли перевозки подобных крупногабаритных грузов.

21-22 сентября флот пароходства с тяжеловесами преодолел плотину Красноярской ГЭС на судоподъемнике. Далее груз должен быть доставлен до перегрузочного узла в нижнем бьефе Майнской ГЭС (расположена ниже по течению Енисея в 21,5 км от СШГЭС). Здесь оборудование будет перегружено на специальный авто-

транспорт, который перевезёт гидроагрегаты непосредственно к Саяно-Шушенской ГЭС.

После того как суда прошли Красноярское водохранилище, караван 24 сентября стал из-за мелководья, не дойдя до нижнего бьефа Майнской ГЭС 135 километров. Обещанных и согласованных ранее попусков воды энергетики не обеспечили.

1 октября в Енисейском бассей-

новом водном управлении прошло совещание с участием энергетиков и речников, на котором решался вопрос увеличения объема водопусков через плотину Саяно-Шушенской ГЭС, с тем чтобы на участке Енисея от нижнего бьефа Майнской ГЭС до Красноярского водохранилища были созданы уровни воды, благоприятные для движения судов Енисейского пароходства с рабо-

чими колёсами гидротурбин. Было принято решение со 2 октября начать увеличивать попуски воды на Саяно-Шушенской ГЭС для выставления судоходной обстановки, а где-то 5-6 октября увеличить сброс до приемлемого для судоходства уровня.

Пресс-служба ОАО «ЕРП»
Фото Алексея БУРАВЦОВА



Судоподъемник с баржей поднимается вверх, на Красноярское водохранилище.

ДУДИНСКИЙ ПОРТ – В ПЛАНОВОМ РЕЖИМЕ

Аномально низкий уровень воды на Енисее практически не затронул деятельность Дудинского порта.

По словам директора Заполярного транспортного филиала ОАО «ГМК «Норильский никель» Игоря Уздина, обмеление Енисея почти не ощущалось в Дудинском порту, и речные грузоперевозки, в том числе в рамках северного завоза, будут завершены с выполнением плана.

– Каждый год наш порт пропускает через себя 3 миллиона тонн грузов – миллион морем и два миллиона по

Енисею. Этот год не является исключением, – отметил Игорь Уздин.

Он также сообщил, что в Дудинке прекрасно осведомлены о сложностях, которые испытывают енисейские речники. Однако большая часть необходимых грузов на Север уже доставлена в течение лета, включая столь необходимые в местных условиях энергоносители.

Напомним, что из-за малоснежной зимы и засушливого, жаркого лета гидрологическая обстановка на реках Красноярского края является весьма напряжённой. Это вынудило руководство Красноярской и Богучанской ГЭС сократить сбросы воды, что привело к обмелению Енисея от

Красноярска до Игарки и существенному ограничению судоходства по реке выше ГЭС, однако Заполярный транспортный филиал «Норильского никеля» успешно справился со сложной задачей обеспечения планового грузооборота в условиях обмеления Енисея.

По состоянию на 1 сентября заполнения Красноярского водохранилища составляло 38 процентов от нормы.

– Но принятые меры по экономии водных ресурсов позволят обеспечить жизнеобеспечивающие нужды Красноярска и соседних населённых пунктов до 1 мая, когда начнутся весенние паводки, – считает руководитель Енисейского бассейнового

» НАВИГАЦИЯ-2012

водного управления Владимир Благов. – С начала лета суда ходили по Енисею в «конвойном режиме», подстраиваясь под график судоходных сбросов. До 10 октября планируется провести ещё один повышенный сброс для возвращения судов с Крайнего Севера, после чего с 10 октября по 1 мая судоходный сезон на Енисее будет закрыт.

Информационное агентство
«Пресс-Лайн»



За энергоснабжение отвечает сменный электромеханик Евгений Головинский.

Соответственно основная работа развернулась сегодня на нефтезачистном комплексе Ермолаевской РЭБ флота, где производится зачистка ёмкостей танкеров и нефтеналивных барж, машинно-котельных отделений всех самоходных судов.



Флот начал приходить на посленавигационную зачистку с 4 сентября, раньше, чем обычно. Сказываются последствия мелководья, наступившего летом этого года.

— В числе первых мы зачистили такие суда, как «Николай Ефремов», «Капитан Алексеев», «Капитан Лобастов», «Богучаны», «Капитан Захаров», баржи серии «БРН», — расска-

зывает **начальник нефтезачистного комплекса Виктор Калинин**. — Было зачищено с подъёмом на кренователе 21 судно. А всего за прошлый месяц, включая зачистку с берега и судоремонт, нами было обработано около 40 судов. С началом октября флота пришло, и сейчас очень большое количество судов ждёт очереди на зачистку. Согласно распоряжению, по-



ступившему из управления парохозяйства, приоритет отдаём самоходным судам — танкерам серий «ТН», «НТ», «ТНМ».

Интенсивность работы нефтезачистного комплекса заметно повысилась. Подготовку флота к оттоку идёт круглосуточно.

— В целях ускорения процесса на кренователе зачистной станции поднимаем по две баржи «двухсотки» одновременно, — отметил Виктор Калинин. — Пробовали поднимать три-четыре, но это усложняет работу и не ведёт к повышению производительности.

Каждое самоходное судно, прежде чем отправиться в затон на межнавигационный отстой, обязано, согласно требованию технической безопасности, пройти зачистку машинно-котельного отделения. Эта операция выполняется также на уникальном нефтезачистном комплексе Ермолаевской РЭБ флота.

Сергей ИВАНОВ
Фото Алексея БУРАВЦОВА

НОВЫЙ ЗАКАЗ ДЛЯ ВЕРФИ

Красноярская судостроительная верфь взялась построить самоходный паром для Игарки. Он предназначен для замены выработавшего свой ресурс паромного судна, осуществляющего переправу через Игарскую протоку Енисея.

Открытый конкурс на строительство самоходного парома администрацией города Игарка был объявлен в августе. Начальная, максимальная, цена контракта составляла 165,5 миллиона рублей. Красноярская судостроительная верфь обязалась построить паром за 164 миллиона рублей. Договор между судостроительной компанией и администрацией Игарки был подписан 14 сентября 2012 года. К 1 июля 1914 года паром должен быть готов.

— Проект самоходного парома, который мы будем строить, разработан Инженерным центром судостроения, город Санкт-Петербург, — отметил **генеральный директор ОАО «Красноярская судостроительная верфь» Владимир Стыврин**. — Сейчас мы в деталях изучаем проект, ведём технологическую и производственную подготовку к строительству современного паромного судна.

У красноярских корабелов уже был опыт строительства самоходных паромов. Так, во второй половине 1990-х годов верфь построила два самоходных парома мелкосидящих, заднеколёсных, разборных проекта ПКР-25Т. Роль силовой установки на пароме этого типа выполняет трактор МТЗ-82.

На этот раз речь идёт о совершенно новом проекте 2967, разработанном ОАО «Инженерный центр судостроения», которое является правопреемником Центрального технико-конструкторского бюро Минречфлота СССР. Автомобильно-пассажирский паром будет иметь класс Российского речного регистра «О 2,0 (лёт 20) А». Пассажироместность — 60 человек, предусмотрено два пассажирских салона в трюме, оборудованных сидячими местами. Кроме того, паром будет иметь возможность транспортировать до восьми трёхосных самосвалов типа «КамАЗ» и 16 легковых автомобилей. Запроектированы две одноместные и четыре двухместные каюты, камбуз с кают-компанией и душ для экипажа. Состав экипажа — от семи до десяти человек. Проект разработан в соответствии с требованиями Российского речного регистра по предотвращению загрязнения с судов.

В новом, комфортном, вместительном пароме для переправы в Игарке заинтересованы не только местные жители, но и нефтяники, для которых этот заповедный город стал важным транспортным узлом при разработке и освоении Ванкорского нефтяного месторождения. Самоходное паромное судно будет построено в соответствии с соглашением между Правительством Красноярского края и ОАО «Роснефть».

Сергей ИВАНОВ
Фото ОАО «Инженерный центр судостроения»



Самоходный паром проекта 2967.

КАПИТАНСКАЯ ЭСТАФЕТА ГНЕДОВА

8 сентября капитану танкера «Василий Суриков» Дмитрию Станиславовичу Гнедову исполнилось 45 лет. За день до юбилейной даты танкер находился под погрузкой нефтепродуктов на базе Песчанка, где и состоялся наш разговор с представителем династии речников.

Команде предстоял шестой рейс на Дундинку и восьмой в нынешнюю навигацию. Этой весной «Василий Суриков» завозил нефтепродукты в административный центр Эвенкии Туру. По мнению капитана, обычно первые рейсы самые сложные, так как приходится работать на притоках, но в навигацию-2012 и по Енисею рейсы были нелёгкими.

— Во-первых, воды мало — под корпусом сантиметры, — перечисляет трудности Дмитрий Станиславович. — Во-вторых, практически месяц отработали в дыму, видимость составляла 800 метров, а на некоторых участках вообще 200-300 метров. Дышать тяжело, глаза режет. И стоишь не только свою вахту — постоянно в рубке находишься, так сказать, до победного.

Командует на танкере «Василий Суриков» Дмитрий Гнедов с 2005 года. Причём капитанскую эстафету он принял от своего отца — Станислава Фёдоровича Гнедова, который тоже был капитаном на этом судне. К моменту передачи командования от капитана к сменному капитану, от отца к сыну, у Дмитрия Станиславовича был стаж работы во флоте более 15 лет. А если учесть ещё детские годы, когда он вместе с отцом каждое лето работал на плотоводах, ОТах, то наберётся стаж длинной почти в жизнь.

— Это я сейчас осознаю, что меня корни потянули, — признаётся Дмитрий Станиславович. — Как говорится, семейная традиция. А молодому мне просто нравилось быть во флоте. Другого пути для себя не представлял.

Естественно, что отец для него наставник во всём. Учил не просто работать, а работать так, чтобы в старости не было стыдно за свою жизнь. Любил приговаривать сыну: «Главное, чтобы безаварийно навигация прошла. Пришёл на отстой — судно целое, люди — здоровые, не покалеченные».

Правда, иногда простые истины познаются тяжело и на собственных ошибках. Сейчас Дмитрий Станиславович уверен, что если уж дано случиться аварийной ситуации, то лучше уж в самом начале карьеры.

— В таком случае ты осознаешь ошибку и дальнейшую профессиональную деятельность направляешь на то, чтобы больше такого никогда не допустить, — говорит Гнедов. — Был случай в 2000 году, который на всю жизнь запомнил. Тогда я был первым штурманом на «Василии Сурикове». Ранняя навигация — 5 мая. Недалеко от Красноярска, Частоостровский пережат. Я у штурвала, отец рядом, в рубке. Обстановка ещё нег, буй не поставлены. И вот мы идём, а навстречу из-за поворота — «Директор Новосёлов» с двумя «БО». Я растерялся. Мне было известно, что «Р-14» называется «Новосёлов», но я не знал, что «ОТ-2000» переименовали в «Директор Новосёлов». От неожиданности встал близко к опасной зоне, а «ОТ» прошёл мимо и меня своей волной вытолкнул на мель. Закончилось всё благополучно: теплоход с мели легко сняли, ничего не повредив, но мне на будущее был хороший урок.

Благодаря рассказам отца и собствен-

ному опыту Дмитрий Станиславович может сравнить, как работал флот тогда и как сейчас:

— Работать, с одной стороны, стало легче, с другой — тяжелее. В плане навигационного обеспечения произошли большие перемены. Раньше был большой риск идти в дым или туман. Вот локатор, гидрокомпас — два прибора, и иди. Сейчас такого нет, техника на грани фантастики, с помощью которой можно идти практически везде и в любую погоду. Конечно, кроме Казачинского порога. Останавливает одно — судоводители разные бывают, и предсказать их поведение не всегда возможно. Допустим, везёт «частники» на Север фрукты, овощи. Ему торопиться надо, продукты портятся. Вот он и идёт в ночь по реке, виляет в разные стороны. А у него всего один прибор, он наугад двигается! Когда видишь такое, то просто боишься его зацепить, создать аварийную ситуацию. А у нас теплоход огромный, раздавить может. Так что лучше на сложных участках реки таких судоводителей пропускать. В прошлом году, поднимаясь вверх по реке, из-за таких «асов» за вахту три раза на якорь вставали.

По словам капитана, с кадрами ему везёт. Никогда не было такого, чтобы экипаж полностью менялся. Всего в команде 13 человек, каждую навигацию новеньких приходит два-три человека, но основной костяк остаётся неизменным.

— По судоводителю сразу видно, какое учебное заведение он окончил, — делится своим мнением капитан. — Если Красноярское командное училище, то, как правило, хороший штурман. Если же прошёл какие-то ускоренные курсы — теории мало, и приходится постигать всё на практике. Это очень тяжело. Но, опять же, всё от человека зависит: захочет — наберётся опыта, нет — одни мучения и нам, и ему. Не каждый может на флоте работать — берег манит.

Вообще-то берег манит даже тех, кто свою жизнь вне флота не представляет. Как признаются речники, если долго не выходить с корабля, то от него отторжение начинается. Поэтому Дмитрий Станиславович при любой возможности позволяет членам команды сходить на берег. Особенно если приходится оставаться в Подтёсово.



Капитан Дмитрий Гнедов.

— У всех семьи в посёлке. Понятно, что хочется поведаться, — говорит капитан. — У меня проблема решилась, так как жена тоже устроилась работать на корабль — матросом. Психологически стало легче. Правда, теперь редко удаётся побывать на берегу. Пятый месяц навигации, а я на землю ступал всего два раза.

Механик — сменный капитан Сергей Сафиулин — правая рука капитана. На него он всегда может положиться. Как и капитан, он имеет, помимо речного, ещё и морской диплом. В 1990-е четыре года работал по контракту в Средиземном море. На вопрос, кем он себя считает — речником или моряком, Сергей Юнусович отвечает:

— У нас судно смешанного типа «река — море», так и мы с капитаном «река — море». Раньше мне нравилось на море: много новых впечатлений от стран, городов, а сейчас — на реке. Она ж роднее, к тому же хочется ближе быть к жене, детям.

Дополнительным фактором, который сплачивает экипаж, капитан считает название судна — «Василий Суриков». На танкере есть книги о красноярском художнике, альбом с репродукциями его картин. По словам капитана, многие, когда приходят работать на танкер, начинают интересоваться личностью и творчеством прославленного сибиряка.

Любовь КАТЕРЕНЮК
Фото Алексея БУРАВЦОВА



ПЕРВАЯ ПРАКТИКА – НА ВСЮ ЖИЗНЬ

Отработав в Подтёсовском судоремонтном заводе три навигации, я поступил в Новосибирский институт инженеров водного транспорта. В 1960 году, после первого курса, который окончил удачно, проходить практику был направлен на Енисей.

Из всего судомеханического факультета НИИВТа на Енисее были востребованы 20 студентов. Остальные для прохождения практики были распределены на Иртыш, Лену, Амур. Меня направили на теплоход «В. Чкалов» мотористом, но всю навигацию я проработал старшим мотористом.

СПЕЦКАЮТА ДЛЯ ПРАКТИКАНТОВ

16 апреля я приехал в Подтёсово, а 20-го уже вышел на работу на судно. Вместе со мной рулевым был принят мой товарищ Валерий Варлачев, который учился на судоводительском факультете. Капитан теплохода «В. Чкалов» Степан Иванович Фомин (он был тогда студентом четвёртого курса заочного отделения) позвал нас в каюту, расспросил, как учимся, какие задания на лето, в чём нужна помощь. Мы пожаловали плечами, он сказал:

– Для выполнения летнего задания выделите нам каюту. Доску чертёжную, рейсину попросите в техотделе. Контроль над выполнением задания обеспечу.

Забегая вперёд, скажу, что летнее задание было выполнено в полном объёме, сдано на «отлично». А специально выделенной каютой пользовались также курсанты Рыбинского и Благовещенского речных училищ, иногда не совсем по назначению, но учёбе это не мешало.

В каюте мотористов по правому борту, которая располагалась между каютами главного механика и первого помощника, мы жили вчетвером: Б. Ларионов, Ю. Штрапов, В. Шадрин и я. Все были в разных вахтах, и в каюте всегда оставалась свободной одна койка. Когда мы приходили в Красноярск, мои сокурсники, проходившие практику в городе, навещались ко мне в гости. Иногда обмен впечатлениями переходил в громкое исполнение студенческих песен, которое было недолгим, так как механик Юрий Данилович таких вольностей не любил и не позволял.

«В. Чкалов» всегда швартовался у причальной стенки, напротив речного вокзала, то есть у правления пароходства. Пели мы красиво, но громко. И когда у капитана спросили: «Что это у вас за самостоятельность в рабочее время?», – все вольности были прекращены.

СТРОГИЙ СПРОС И ПРИЯТНЫЕ СЮРПРИЗЫ

На теплоходе трудовые будни приносили много нового. Механики Ю. Д. Артюх, Э. И. Скрыч, Г. А. Данилин, Д. Х. Войнов были требовательные, грамотные, настоящие трудолюбивые, к механизмам относились с душой и нас приучали к тому же, а также к дисциплине, проведению технических осмотров. С меня как с практиканта строго спрашивали за умение читать чертежи и схемы, которые прилагались к механизмам. Поручили подправлять по таблице окраски трубопроводы под сланями и в помещении. В котельной маховички вентиля уже не казались мне ребусом. Мы обновляли надписи, сами готовили их из металлических пластинок. Обшивку котла подкрашивали «серебрином».

В ежевахтовые уходы входило: подкачка воздуха, топлива, смазка подшипников валовой линии, обеспечение чистоты в отделении, контроль над фановой системой. В нарузку, кроме ежевахтовых уходов, поручали заниматься притиркой клапанов на цилиндровых крышках.

Бывали и приятные неожиданности. Накануне празднования Дня Военно-Морского флота, когда шли в Красноярск, нас, членов экипажа – электрика Юрия Одинцова, рулевого Валентина Распоркина, матроса Алексея Лушикова и меня, по просьбе руководства пионерлагеря «Таёжный» высадили в Атаманово для проведения бесед с пионерами и участия в мероприятиях флотского праздника в отряде № 1.

Хотя для нас это произошло неожиданно, но мы успели пригодиться. Более того, у двоих были флотские фуражки ремесленников РУ-5. Из Атаманово, словно десантом, в сопровождении старшей вожатой Татьяны Шапита прибыли в пионерский лагерь. Мы были приняты тепло, оказались в прямом смысле в объятиях молодого, бурлящего пионерского котла. Сначала нас

пытались накормить так, будто мы прибыли из голодного края.

Мы участвовали в соревнованиях по футболу, волейболу. На Енисее строили ограждение из сетки рабицы для ограничения плавательного пространства в целях безопасности. Норильские ребята были хотя и бледные, но активные и очень резвые. При купании мы являлись охранной командой. На встречах много рассказывали про теплоход, как ходили на Диксон, о своём экипаже. Вечером вместе с вожатыми усыпляли ребят. За день они так заряжались, что успокаивать их приходилось почти до утра.

Через двое суток теплоход «В. Чкалов», следуя вниз, забрал нас, а также Благодарность начальника лагеря за активную деятельность членов экипажа при организации празднования Дня Военно-Морского флота в пионерлагере «Таёжный».

И СНОВА ПОРТ ДИКСОН

Это был очередной туристический рейс на Диксон. Среди туристов, как обычно, было много знатных людей Союза. Среди них красноярский игарчанин Игнатий Рождественский, поэт из Москвы Лев Ошанин с писательницей Еленой Успенской и много других, которые проводили с туристами и экипажем всевозможные встречи.

При подходе к острову Диксон нас опять здорово покочало, но зато мы увидели на рейде атомный ледокол «Ленин». Охали и ахали, мечтали всей машинной командой познакомиться поближе с этим гигантом.

Наш теплоход пришвартовался к внутренней стенке пирса посёлка Диксон. Ко мне в гости пришёл друг Саша Урбан, который был на практике на теплоходе «Архангельский». Мы обменялись новостями, похвастались друг перед другом теплоходами. Саша рассказывал, как они работают в Енисейском заливе с геодезической экспедицией, изучающей с помощью взрывов недр под водой залива, как охотились на острова Сибири с палками на гусей. Для меня это было ново и интересно.

Вдруг по громкой связи мы услышали: «Моторист Булаев, зайдите в рубку!». Я, немного разволнованный, помчался без промедления. В рубке собрались командиры судна – капитан, механик, штурман, а также начальник туристического рейса, Лев Ошанин и другие. Я хоть и смутился, но представился. У всех были добрые лица.

– Собирайтесь, едем на ледокол, – услышал в свой адрес.

До сих пор помню своё восторженное состояние.



Поездка на экскурсию на ледокол «Ленин». Слева направо: капитан теплохода «В. Чкалов» С. И. Фомин, главный механик Ю. Д. Артюх, радист теплохода, поэт Лев Ошанин, за ним – второй штурман Л. И. Ефремов и руководитель рейса Юрий, внизу в центре – сын капитана Юрий Фомин. Бухта Диксон, 1960 год.

ЭКСКУРСИЯ НА АТОМНЫЙ ЛЕДОКОЛ

Поехали на служебном катере порта Диксон, человек восемь-десять. Из команды «В. Чкалова» – капитан С. И. Фомин, механик Ю. Д. Артюх, второй штурман Л. И. Ефремов, радист судна, руководитель туристического рейса и сын капитана Юра Фомин. А из туристов запомнил только Л. Ошанина и Е. Успенскую. Членов экипажа с гостями я заснял на фото. Катер, на котором мы отправились на экскурсию, был небольшой, и в рейсе до атомохода мы стояли на корме. Фотографировал я с надстройки, от рубки. Получилось хорошо, я берегу эти фотографии. По приезде в институт мной был выпущен большой фотомонтаж «Я был на атомоходе ледоколе «Ленин»».

На рейде, где стоял ледокол, была пока-тая волна. И когда мы подошли к бортовому трапу, наш катер то поднимало на уровень его нижней площадки, то проваливало так, что самый высокий пассажир кое-как доставал до трапа. Елена Успенская, когда катер поднялся до необходимого уровня, подала руки матросам ледокола, стоявшим на трапе. В этот момент наш теплоходик быстро опустился вниз, но ребята уже подхватили женщину. Она повисла на трапе и сильно ударила коленами о его выступ. Это нас всех сильно расстроило.

Мужчины почти все благополучно перескочили на трап и в сопровождении вахтенного матроса поднялись на борт судна. Встречающие быстро организовали необходимую медицинскую помощь гостям, и она вместе со всеми участвовала в экскурсии, хотя было видно, что испытывала боль.

Экскурсия началась с носовой части судна. Бака на атомоходе ледокола не было, главная палуба шла по всему кораблю. У носовой надстройки установлены две кранбалки. На палубе закреплён огромный якорь. Наш экскурсовод по ледоколу, четвёртый штурман, пошутил:

– Это Царь-якорь. Так как Царь-пушка никогда не стреляла, Царь-колокол никогда не звонил, думаем, что и Царь-якорь никогда не будет отдан.

Мы заходим в кают-компанию, там портрет Ленина. По-флотски скромно и без излишеств, просто. Далее курительная комната: камин с имитацией костерка, вытяжка, но табачного запаха не чувствуется, шахматные столики. Большое впечатление произвёл актовый зал с телевизором большого экрана, кажется, марки «Алмаз». Этот зал они называли клубом.

На судне тишина, не слышно шума, хотя атомная парогенераторная установка в работе. На вахте в Центральном пункте управления – два специалиста в светлой спецодежде. У них, как и у всех членов экипажа, в верхнем наружном карманчике дозиметры в виде шариковой ручки. На переборках переборках расположена электронная схема работы силовой установки. Специалисты наблюдают рабочий процесс агрегатов во время стоянки атомохода. Нам всё объясняют очень доходчиво. У нас, механиков, добрая зависть и гордость за умную технику и специалистов, создавших и управляющих ею.

По главной палубе прошли на корму, где расположена, ближе к надстройке, буксирная лебёдка. Рабочий буксирный трос диаметром 8 сантиметров подаётся к кормовому обрезу с помощью электротельфера, который перемещается под второй палубой по двутавру от лебёдки до кормового кюста. В корме выемка для форштевня буксируемого судна. Всё выполнено по-русски – с достаточной прочностью.

На второй палубе в корме – вертолётная площадка и ангар для вертолётки. В нём стоял автомобиль «Волга». Специалисты пояснили, что ангар готов для нового вертолётки марки «Камов» («К-26»).

У этого рейса на борту не было первого капитана Ю. С. Кучива, и гостей встречал капитан Б. Соколов. В рубке нам подарили значки «Атомоход Ленин».



Администрация, профком, Совет ветеранов Красноярского судоремонтного центра поздравляют:

Валентина Трифоновича ИГНАТЬЕВА

– с 75-летием (21 сентября).

По окончании Ремесленного училища № 2 работал мотористом теплохода «Чувашия». После службы в армии вернулся на флот. Трудился первым помощником механика, капитаном – вторым помощником механика теплохода «А. Попович». Стаж – 45 лет. Награждён медалями «300 лет Российскому флоту», «Ветеран труда».

Татьяну Серафимовну БЕЗУГЛОВУ

– с 55-летием (22 сентября).

Матрос КПЛ-16/30 № 416.

Леонида Савельевича ДРОНОВА

– с 75-летием (22 сентября).

Работу на флоте начал третьим штурманом теплохода «Омск». Через шесть лет был назначен капитаном-механиком теплохода «СТ-707». В течение 12 лет работал на крылатом флоте. Общий стаж в плавсоставе – 42 года. Награждён медалями «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В. И. Ленина», «За спасение утопающих», «300 лет Российскому флоту», «Ветеран труда».

Веру Александровну ИВАНОВУ

– с 70-летием (22 сентября).

На Красноярском судоремонтном заводе проработала 27 лет – крановщицей, машинистом крана. Награждена медалью «Ветеран труда».

Ивана Ивановича ВИНОГРАДОВА

– с 75-летием (24 сентября).

Трудовую деятельность на КСРЗ начал водителем автопогрузчика. Прошёл путь до заместителя начальника по производству цеха № 6. Стаж – 46 лет. Награждён медалями «300 лет Российскому флоту», «Ветеран труда».

Лидию Петровну ТУРУШЕВУ

– с 85-летием (28 сентября).

Ветеран Великой Отечественной войны. В пароходстве проработала 11 лет – поваром на туере «Енисей», теплоходах «СТ-717» и «СТ-2034». Награждена медалями «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941 – 1945 гг.», «Ветеран труда».

Ольгу Владимировну ТАТАРУ

– с 50-летием (1 октября).

Главный специалист отдела по персоналу и социальной политике.

Елену Павловну ЗОБОВУ

– с 50-летием (3 октября).

Заместитель начальника отдела по персоналу и социальной политике.

Виктора Григорьевича ЗУБАРЕВА

– с 65-летием (5 октября).

Электромонтёр по эксплуатации распределительных сетей 3-го разряда бригады по ремонту и обслуживанию электрических сетей и подстанций.

**Желаем уважаемым юбилярам
доброе здоровье, долгих лет жизни,
благополучия.**

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

Веру Николаевну ЗИМИНСКУЮ

– с 75-летием (23 сентября).

Работать в управлении рабочего снабжения пароходства начала в 1991 г. старшим бухгалтером судовых ресторанов. В 2004 г. ушла на заслуженный отдых. Стаж в ЕРП – 13 лет.

**Владимира Александровича
КУДРЯВЦЕВА**

– с 65-летием (1 октября).

Трудовую деятельность в ЕРП начал в 1967 г., будучи практикантом Красноярского речного училища, рулевым-мотористом теплохода «ОТА-898». В 1968 г., по окончании училища, был назначен третьим штурманом – третьим помощником механика теплохода «Рефрижератор-505» Подтёсовской РЭБ флота. Прошёл путь до механика – сменного капитана теплохода «Восход-52». С 2006 г. и до ухода на заслуженный отдых в 2010 г. работал в ОАО «ПассажирРечТранс» механиком – сменным капитаном теплохода «Восход-43». Стаж в ЕРП – 36 лет. Награждён знаком «Отличник речного флота», знаками «За безаварийную работу на речном транспорте», «В память 200-летия Управления водными и сухопутными сообщениями». Присвоено звание «Специалист высшего класса».

Марию Тимофеевну ЛЕВИНУ

– с 60-летием (9 октября).

Работать в пароходстве начала в 1989 г. матросом лесовоза № 1503 Павловской РЭБ флота и прошла путь до моториста-матроса теплохода «РТ-694». Стаж в ЕРП – 15 лет.

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



Руководство ОАО «Енисейское речное пароходство», коллективы ЕРП, Подтёсовской РЭБ флота поздравляют:

Николая Николаевича ГУБАРЕВИЧА

– с 60-летием (7 октября).

Николай Николаевич родился в 1952 г. в деревне Унка Тасеевского района Красноярского края. Окончил Новосибирский институт инженеров водного транспорта по специальности «Эксплуатация водного транспорта».

Трудовую деятельность начинал на Красноярском судоремонтном заводе, где в течение двух навигаций, в 1974 и 1975 годах, работал рулевым-мотористом теплохода «Рефрижератор-902». С мая 1976 года – в Подтёсовской РЭБ флота: третий штурман – третий помощник механика теплохода «Междуреченск», второй штурман – второй механик на теплоходах «Воскресенск», «Волго-Дон-5067», первый штурман – первый помощник теплохода «Волго-Дон-5062», с 1982 года – капитан-дублёр – механик-дублёр «Волго-Дона-5062». В дальнейшем работал капитаном-механиком теплоходов «Волго-Дон-5066» (с 1985 г.), «Советская Арктика» (с 1993 г.). На флоте Николай Губаревич трудился добросовестно и ударно, о чём говорят эти награды: в 1980 году он был награждён знаком «Победитель социалистического соревнования», в 1986 году – знаком «Отличник соцсоревнования речного флота».

В 1994 году капитана Губаревича переводят на береговую работу – заместителем директора РЭБ по флоту. А в 1996 году, когда в период реструктуризации ОАО «ЕРП» была образована Подтёсовская база флота, Николай Николаевич назначили начальником этого предприятия. Несмотря на тяжелейшие условия финансового кризиса, резкое сокращение объёмов перевозок, бартерные схемы расчётов, ему удалось сохранить кадровый потенциал, обеспечить слаженную, продуктивную работу флота.

В сентябре 2002 года, после объединения Подтёсовской РЭБ флота и Подтёсовской базы флота, Н. Н. Губаревич возглавил вновь созданное предприятие – и тогда, и сейчас одно из крупнейших в ОАО «ЕРП». На посту директора РЭБ он внёс весомый вклад в поддержание основных производственных фондов в отличном техническом состоянии, в развитие материально-технической базы и повышение уровня технического обслуживания флота, улучшение культуры производства. Под руководством Николая Николаевича Подтёсовская РЭБ флота признана одним из лучших предприятий речного транспорта Российской Федерации. Высокая оценка предприятия была дана руководством Совета Безопасности РФ, посетившем Подтёсовскую РЭБ в августе 2012 года.

Деловитость, профессиональное мастерство руководителя предприятия обеспечивают высокое качество и стабильное выполнение производственных заданий и распоряжений руководства ОАО «Енисейское речное пароходство» ежегодно. Так, в 2010 году производственная нагрузка Подтёсовской РЭБ составила 115 процентов от нормы: факт – 369 442 норма/часа, план – 321 253 норма/ часа; объём судоремонта выполнен на 127 процентов: факт 130 089 тыс. руб., план – 102 432 тыс. руб.; в 2011 году: производственная нагрузка – 105 процентов, объём судоремонта – 104 процента.

За успешную работу, достижения предприятия Николай Николаевич награждён знаками и званиями «Отличник речного флота», «Почётный работник речного флота». В 2004 году ОАО «ГМК «Норильский никель» присвоило ему звание «Лучший руководитель», а в 2010 году приказом министра транспорта РФ был присвоен знак «Почётный работник транспорта России».

**Желаем уважаемому
Николаю Николаевичу здоровья,
благополучия, успехов в трудовой
деятельности, долгих лет жизни.**

» ЮБИЛЯРЫ

Администрация, профком Подтёсовской РЭБ флота поздравляют:
Надежду Андреевну ЕВДОКИМОВУ – с 60-летием (19 сентября). Работала бригадиром сторожевой охраны, сторожем. Стаж – 26 лет.
Сергея Григорьевича КУЗЬМИЧЁВА – с 55-летием (25 сентября). Капитан-механик теплохода «Ангара-95».
Розу Андреевну АСОЦКУЮ – с 60-летием (26 сентября). Работает матросом «Л/х 9190».
Александра Александровича ШОКУНА – с 60-летием (28 сентября). Работает инженером-сметчиком.
Юрия Васильевича МАКАРОВА – с 65-летием (29 сентября). Работает механиком цеха технической эксплуатации флота.
Якова Яковлевича КАЙЗЕРА – с 65-летием (1 октября). Работал сменным капитаном – первым помощником механика, капитаном-механиком теплохода «Садко». Стаж – 31 год. Присвоено звание «Ветеран труда».
Анну Ивановну ЗЫКОВУ – с 85-летием (2 октября). Работала матросом, мотористом-матросом. Стаж – 32 года. Присвоено звание «Ветеран труда».
Сергея Владимировича ПОДБОРНЫХ – с 50-летием (10 октября). Моторист-рулевой теплохода «Ангара-70».
Виктора Петровича КАБАКА – с 75-летием (12 октября). Работал капитаном-механиком, вторым штурманом – вторым помощником механика. Стаж – 35 лет. Награжден медалями «Ветеран труда», «300 лет Российскому флоту», значком «Победитель соцсоревнования 1975 года».
Валентину Леонидовну БАЖЕНОВУ – с 60-летием (14 октября). Работала заведующей складом ОМТС, сторожем. Стаж – 34 года.
Надежду Михайловну ЗЕКУНОВУ – с 55-летием (17 октября). Кассир теплохода «БТ-303».
Желаем уважаемым юбилярам здоровья и бодрости, долгих лет жизни, семейного благополучия.
Администрация, Совет ветеранов Павловской базы флота поздравляют:
Надежду Андреевну ЯРЛЫКОВУ – с 65-летием (13 октября). Работала заведующей складом. Стаж в ЕРП – 38 лет. Награждена медалью «Ветеран труда».
Желаем уважаемой Надежде Андреевне здоровья, благополучия, долгих лет жизни.
Совет ветеранов бывшей Минусинской РЭБ поздравляет:
Максима Исаковича РЯБЦЕВА – с 75-летием (2 октября). 39 лет проработал на флоте. Прошёл путь от моториста-рулевого до дублёра капитана – дублёра механика.
Петра Ивановича СИМАКИНА – с 85-летием (3 октября). Работал водителем. Стаж в системе пароходства – 25 лет.
Желаем уважаемым юбилярам здоровья, долгих лет жизни, благополучия.
Красноярская региональная общественная организация «Клуб капитанов», Совет КРОО поздравляют членов Клуба:
Анатолия Михайловича АНУФРИЕВА – с 75-летием (21 сентября).
Леонида Савельевича ДРОНОВА – с 75-летием (22 сентября).
Сергея Георгиевича КУЗЬМИЧЁВА – с 55-летием (25 сентября).
Юрия Васильевича МАКАРОВА – с 65-летием (29 сентября).
Виктора Алексеевича КЕЧИНА – с 60-летием (8 октября).
Александра Ильича ДАНИЛЕНКО – с 75-летием (14 октября).
Желаем уважаемым юбилярам здоровья, долголетия, семейного благополучия.

НОВЫЕ ПЛАНЫ, НОВЫЕ ИДЕИ

» КЛУБ КАПИТАНОВ

20 сентября состоялось очередное заседание Совета Красноярской региональной общественной организации «Клуб капитанов».

По первому вопросу повестки дня с отчётным докладом выступил исполнительный директор Клуба капитанов Анатолий Райков. Докладчиком были отмечены регулярные чествования речников-юбиляров, встречи членов Совета с учащимися и преподавателями подразделений среднего профессионального образования Красноярского института водного транспорта и Профессионального училища № 2 (речников) в День знаний, воспитателями и воспитанниками Красноярского детского речного пароходства, когда это учреждение отмечало своё 35-летие.

В отчётный период по инициативе и с участием членов Клуба капитанов были организованы мероприятия в Государственной универсальной научной библиотеке Красноярского края – презентация книги «Летопись судоходства на Енисее» Ивана Булавы и в Межпоселенческой библиотеке Берёзовского района – встреча в литературной гостиной, посвящённая писательскому творчеству И. М. Назарова и приуроченная к 40-й годовщине со дня кончины Ивана Михайловича, четверть века руководившего

Енисейским пароходством. А недавно, 26 августа, представители Клуба капитанов вместе с общественными организациями Военно-Морского флота приняли участие в мероприятиях, посвящённых 70-летию сражения за Диксон в Великую Отечественную войну. В Красноярском музейном центре прошла конференция по этой теме. В память о защитниках Диксона, экипаже и пассажирах погибшего парохода «А. Сибиряков» на волны Енисея был спущен венок.

По второму вопросу повестки – подготовка к 150-летию парового судоходства на Енисее, которое будет отмечаться в 2013 году, – члены Совета разработали план мероприятий. Основными направлениями подготовки к знаменательному событию, по предложению президента Клуба

капитанов Ивана Булавы, определены реставрация и наполнение новым содержанием памятника, установленного на набережной Енисея, близ речного вокзала, в 1963 году, когда отмечалось 100-летие постройки первого на Енисее парохода (это был пароход «Енисей»). А также восстановление исторического теплохода «Красноярский рабочий», который держится на плаву только благодаря речникам-энтузиастам – они на общественных началах время от времени заделывают цементом образующиеся в ржавящем корпусе щели и дыры. Советом принято решение официально обратиться за помощью в реализации этих идей к властям города и края, ведь речь идёт о памятной дате и символах важной для всего региона отрасли «водный транспорт».



С отчётным докладом выступает исполнительный директор Клуба капитанов Анатолий Райков.



Члены Клуба капитанов – ветераны флота Николай Пестов, Александр Садовский, Виктор Ледневский.

ОПЕРАЦИЯ «ВУНДЕРЛАНД-3»

В редакцию «Речника Енисея» меня побудила написать публикация в № 16 газеты за 10 августа 2012 г. «Как был сорван фашистский план. Сражению за арктический порт Диксон – 70 лет». Приковала внимание «Дополнительная информация», видимо, сделанная редакцией, особенно её последнее предложение: «В 1943 году фашисты предприняли в Арктике операцию «Вундерланд-2», но и она завершилась для них неудачно». В связи с этим хочется напомнить, что в 1944 году происходила ещё операция «Вундерланд-3» с очень интересными событиями.

12 августа 1944 года у острова Белый немецкая подлодка «U-365» потопила транспорт «Марина Раскова» и два корабля охраны.

26 августа погибли наши суда: «Норд» и гидрографический корабль. 5 сентября наш тральщик «ТЩ-116» потопил немецкую субмарину «U-362».

23 сентября героически погиб «ТЩ-120» капитана-лейтенанта Лысова.

Всего в Карском море в 1944 году действовало до шести немецких подводных лодок.

Есть в моей библиотеке книга из серии «Военные мемуары» – «Вместе с флотом» адмирала А. Г. Головки, М., 1984 г. Там, на стр. 222, описывается нападение фашистов 25 сентября 1944 года на полярную станцию на мысе Стерлигова:

«25 сентября, оставив Нагаева в соседней бухте, Бухтияров (начальник станции) возвратился на полярную станцию, чтобы пополнить запас продуктов. Пока он отсутствовал, станция была захвачена фашистским диверсионным десантом, который высадился там в ночь на 25 сентября с двух подводных лодок. Десант состоял из двадцати пяти автоматчиков. Среди них были помощник командира одной из подводных лодок, боцман и переводчик (по специальности инженер, плававший до войны на судах

» ОТКЛИК НА ПУБЛИКАЦИЮ

нашего Северного морского пароходства). Диверсанты захватили станцию глубокой ночью в тот момент, когда двое из зимовщиков несли вахту в помещении, а остальные спали...

Умело скрыв следы высадки, десант расположился в зимовочном домике и не показывался наружу, а подводные лодки легли на грунт в соседней бухточке, чтобы там дожидаться сигнала о всплытии. Сигналом должен был послужить взрыв двух гранат, брошенных в воду.

Подпустив Бухтиярова вплотную к станции, фашисты окружили его, обезоружили и стали допрашивать. В свою очередь, он выяснил у переводчика, считавшего невозможным бегство Бухтиярова, многое, что позволило уточнить происшедшее и за пределами полярной станции... что на одной из подводных лодок находится офицер гестапо, который будет допрашивать Бухтиярова...

Допрос ничего не дал фашистским диверсантам. Бухтияров отказался стать предателем, предпочитая погибнуть, и при первой возможности бежал в тундру – безоружный, не имея продовольствия, зная, что до ближайшей полярной станции 110 километров по арктической пустыне...

По-моему, события, связанные с операцией «Вундерланд-3», – интереснейшая страница истории Великой Отечественной. Наши войска шли уже по Румынии, Венгрии, Чехословакии, Польше, Литве, Латвии, стояли у границ Финляндии, а в это время несколько сотен квадратных метров территории Красноярского края были оккупированы фашистами. Это не только умаляет нашу Победу. Это только доказывает, с каким коварным врагом мы сражались!

Валентин БУКРЕЕВ,
директор Любинского районного историко-краеведческого музея
им. И. С. Коровкина,
Омская область

В Красноярском институте водного транспорта (филиале) Федерального бюджетного образовательного учреждения высшего профессионального образования «Новосибирская государственная академия водного транспорта» утверждён график работы структурного подразделения дополнительного профессионального образования (отделения повышения квалификации и переподготовки) специалистов на период 4-го квартала 2012 г.

ГРАФИК ДОПОЛНИТЕЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ

№ п/п	Наименование отраслевых программ обучения (стоимость обучения)	Сроки проведения занятий
1	«Обеспечение безопасности судоходства на внутреннем водном транспорте» (84 часа) (стоимость обучения – 6 000 руб.)	04.12.2012 – 14.12.2012
2	«Использование судового РЛС на ВВП» (36 часов) (стоимость обучения – 6 000 руб.) (группа – 12 человек)	15.10.2012 – 19.10.2012 22.10.2012 – 26.10.2012 12.11.2012 – 16.11.2012 19.11.2012 – 23.11.2012 26.11.2012 – 30.11.2012 03.12.2012 – 07.12.2012 17.12.2012 – 21.12.2012
3	Школа командного состава: «Подготовка судоводителей-судомехаников судов внутреннего водного плавания (ВВП)» (1008 часов) (стоимость обучения – 20 000 руб.)	27.11.2012 – 15.04.2013
4	Повышение квалификации судоводителей, судомехаников, электромехаников судов ВВП для прохождения квалификационных испытаний при дипломировании (подтверждении дипломов):	
4.1	Судоводители-судомеханики (100 часов) (стоимость обучения – 7 000 руб.)	15.11.2012 – 29.11.2012
4.2	Механики, электромеханики (72 часа) (стоимость обучения – 6 000 руб.)	15.11.2012 – 26.11.2012
5	Подготовка судоводителей маломерных судов ВВП (75 часов, в том числе экзамен – 3 часа) (стоимость обучения – 6 000 руб.)	по мере комплектования группы (12 человек)

22 сентября 2012 г. на 78-м году после продолжительной болезни ушёл из жизни ветеран Енисейского пароходства
РУБИЧЕВ Владимир Васильевич.

Трудовую деятельность в пароходстве начал в 1963 г. мастером радионавигационной камеры бассейновой конторы связи при Подтёсовской РЭБ флота и прошёл путь до главного инженера Производственно-технического управления связи и радионавигации бассейновой конторы связи ЕРП (в 1995 г. преобразовано в Государственное предприятие «Енисейречсвязь»). В 1998 г. ушёл на заслуженный отдых. Был награждён медалями «300 лет Российскому флоту», «Ветеран труда».

Выражаем соболезнование родным и близким покойного.

Руководство ОАО «ЕРП», Совет ветеранов

<p>«РЕЧНИК ЕНИСЕЙ» – газета речников Енисейского бассейна Учредители: 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: 660049, г. Красноярск, ул. Бограда, 15. E-mail: rechnik@e-river.ru ivanov@e-river.ru http://www.e-river.ru/press-centre/gazeta/rc Телефоны: главный редактор – (391) 259-19-86. Корреспонденты – (391) 259-19-98. Факс: (391) 259-14-51 с пометкой «Для редакции».</p>	<p>Газета зарегистрирована Средне-Сибирским управлением Федеральной службы по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия. Свидетельство о регистрации ПИ № ФС16-472 от 23 октября 2007 г.</p>	<p>Компьютерный набор и корректура: редакция газеты «Речник Енисей». Компьютерная верстка: Е. В. Девяткова. Корректор: Г. Г. Гудошникова. Отпечатано: ООО ПК «Знак» 660028, г. Красноярск, ул. Телевизионная, 1, стр. 21. Телефон: (391) 201-97-87. Подписано в печать: 03.10.2012 г. по графику – 14.00, фактически – 14.00 Заказ № 3122. Тираж: 2700 экз.</p>
<p>Издатель: ОАО «ЕНИСЕЙСКОЕ РЕЧНОЕ ПАРОВОХОДСТВО» Главный редактор: ИВАНОВ С. С.</p>	<p>Подписной индекс: 52353. Газета распространяется по подписке. Цена свободная.</p>		