

ГАЗЕТА
РЕЧНИКОВ
ЕНИСЕЙСКОГО
БАСЕЙНА

ИЗДАЁТСЯ
С 24 АПРЕЛЯ
1931 ГОДА

www.e-river.ru

РЕЧНИК ЕНИСЕЯ

» ГЛАВНАЯ ТЕМА

ЗАВЕРШЁН ОСЕННИЙ
ЗАВОЗ НА ПРИТОК
БОЛЬШАЯ ХЕТА

стр. 1, 2

» НИЖНЕЕ ПРИАНГАРЬЕ

БОГУЧАНСКАЯ ГЭС,
В СТРОИТЕЛЬСТВЕ
КОТОРОЙ ПРИНЯЛИ
УЧАСТИЕ РЕЧНИКИ,
ЗАПУЩЕНА В РАБОТУ

стр. 1

» ПАРТНЁРЫ

ПОДВЕДЕНЫ ИТОГИ
ЭКСПЛУАТАЦИИ
ТАНКЕРА «ЕНИСЕЙ»
ЗА ПЕРВЫЙ ГОД

стр. 1

» НАВИГАЦИЯ-2012

ГИДРООБОРУДОВАНИЕ
ДЛЯ САЯНО-ШУШЕНСКОЙ
ГЭС ПАРХОДСТВОМ
ДОСТАВЛЕНО

стр. 2

» СУДОХОДСТВУ НА ЕНИСЕЕ-150 ЛЕТ

ПАРОХОД «КАГАНОВИЧ»
И ЕГО КОМАНДА

стр. 3, 4

» ОФИЦИАЛЬНО

СОСТОИТСЯ
ВНЕОЧЕРЕДНОЕ ОБЩЕ
СОБРАНИЕ АКЦИОНЕРОВ
ОАО «ЕРП»

стр. 3

» ПРЕЗЕНТАЦИЯ

КНИГА О ЛЮДЯХ
И ЕНИСЕЕ

стр. 4

ОСЕННЯЯ ЭКСПЕДИЦИЯ НА ХЕТУ

6 октября из Большой Хеты вышел последний караван Енисейского пароходства на эту реку в навигацию-2012. Осенний завоз в Сузун, доставка грузов с Ванкора и вывод судов с Хеты были завершены благополучно, хотя работникам пришлось в очень сложных условиях.

Ни на «Схеме водных путей Енисейского бассейна», ни на карте «Внутренние водные пути Российской Федерации» река Большая Хета не значится как судоходная. Ангара, Нижняя и Подкаменная Тунгуски, Большой Пит, Турухан и даже Кас,



Начальник службы безопасности судоходства Валентин Кузьмин

Сым, Елогуй обозначены судоходными притоками Енисея, но не Большая Хета. Однако вот уже почти десять лет ходят по ней речники Енисея и доставляют грузы за сотни километров вверх от её устья: расстояние до Ванкора – 430 километров.

Как это происходит, с какими трудностями приходится сталкиваться речникам на Большой Хете в период весенне-летней кампании, мы уже не раз писали. А вот о том, каковы особенности осеннего завоза на приток, мало кто, кроме самих речников, зна-



Осенние караваны на Большой Хете. На переднем плане – «Плавкран-416».

ет. Об осенней экспедиции на Большую Хету рассказывает начальник службы безопасности судоходства ОАО «Енисейское речное пароходство» Валентин Кузьмин, который сопровождал караван на всём протяжении его следования до Сузуна и далее до Ванкора, а также в обратном направлении:

– 15 сентября мы зашли в устье Большой Хеты. В отличие от уровней в период весенне-летнего завоза, глубины в реке были критически малые – в перекатах 60-80 сантиметров. Такие обычно бывают здесь летом. Флот других судоходных компаний стоял в ожидании прибыли осенней воды, надеясь на возможные дожди. Они простояли большую часть лета – кто в устье, кто в Тухарде. Сумевшие проскочить вверх, когда случился всплеск на реке сантиметров на 20-30, застряли на Ванкоре.

У пароходства были обязательства – завезти осенью груз, находившийся в большегрузных контейнерах, на Сузун. Баржа «БРП-1036» была погружена с осадкой сантиметров на 80. В состав каравана вошли теплоходы «Галанино» – капитан Синачев Владимир Николаевич, «Ангара-95» – капитан Кузьмичев Сергей Григорьевич, и «МБВ-252» – капитан Сучков Виктор Феофанович. Взяли «Плавкран-416» с осадкой 1 метр 30 сантиметров – тяжеловатый.

Мы достигли 71-го километра и «споткнулись». «МБВ» сумел пройти вперёд, команда теплохода сделала промеры, нашла прогалину шириной метров 20 и выставила обстановку – буи на воде и перевальные знаки на берегу. Судовой ход промыли винтами, прошли с баржей, после чего начали тащить волоком «Плав-

кран-416». Он в это время, выпуская стрелу то в одну, то в другую сторону, раскачивался корпусом, дополнительно углубляя под собой дно реки. Благо, что дно это песчаное. Кран прошёл.

Мелковато стало на 75-м километре, но и этот участок благополучно прошли тем же способом. Примерно до 100-го километра никаких проблем не было. Но при выходе из протоки Речников глубина резко уменьшилась – до 70 сантиметров. Только «МБВ» сумел чуть протиснуться. Размыв ход, он протаскивал «Ангару». Затем протаскивали баржу. Чтобы пройти плавкрану, ход промыли винтами судов, прокопали грейфером крана. Плавкран тащили двумя теплоходами, одновременно теплоход «Галанино» винтами вы-

(Окончание на стр. 2).

СОСТОЯЛСЯ ЗАПУСК БОГУЧАНСКОЙ ГЭС

15 октября 2012 года заработали первые два гидроагрегата новой станции Анаарского гидроэнергетического каскада – Богучанской ГЭС. В торжественной церемонии принял участие Президент Российской Федерации Владимир Путин, который в режиме видеоконференции дал команду на включение оборудования.

Станцию начали строить в 1980 году и планировали завершить в 1992 году, однако с середины 1980-х начались задержки финансирования, а в 1990-е годы оно было практически

остановлено. В октябре 2005 года Владимир Путин дал указание Правительству Российской Федерации достроить Богучанскую ГЭС.

В строительстве ГЭС приняли учас-

тие речники. Флот Енисейского пароходства часть крупногабаритных, тяжеловесных трансформаторов и узлов для гидротурбин доставил из Мариуполя и Санкт-Петербурга через порт Красноярск до площадки строящейся ГЭС, и все оставшиеся трансформаторы и узлы турбин – от Красноярска до площадки ГЭС. Эти перевозки осуществлялись в течение четырёх навигаций – с 2008 по 2011 год.

В день пуска первых двух гидро-

» НИЖНЕЕ ПРИАНГАРЬЕ

агрегатов начались испытания третьего. На полную мощность в 3000 МВт с пуском всех девяти агрегатов станция должна выйти в 2013 году.

По информации
ОАО «РусГидро»

ТАНКЕР «ЕНИСЕЙ» РАБОТАЕТ

Исполнился год работы танкера «Енисей» ледового класса ARC7, построенного по заказу ОАО «ГМК «Норильский никель» (далее – Компания).

Танкер «Енисей» под Российским флагом работает на направлениях: Архангельск–Дудинка, перевоза нефтепродукты для обеспечения нужд Норильского промышленного района – дизельное топливо (летнее, зимнее,

арктическое), авиационный керосин; Дудинка – порты Европы, обеспечивая поставки на экспорт в Европу газоконденсата с разрабатываемого Компанией Пелятинского газоконденсатного месторождения.

В период между рейсами на дудинском направлении «Енисей» работает на открытом фрахтовом рынке, где перевозит различного рода светлые нефтепродукты (бензины, керосины, газоконденсат, различные сорта дизельного топлива).

Общее расстояние, пройденное

танкером «Енисей» с 30 сентября 2011 года по 30 сентября 2012 года, – 51 200 морских миль, всего совершено 17 рейсов. Общий объём перевезённых грузов – 219 312 тонн.

По словам заместителя генерального директора – руководителя Блока товарно-транспортной логистики ГМК «Норильский никель» Сергея Бузова, «эксплуатация современного арктического танкера в Арктике под Российским флагом для обеспечения перевозок как грузов Компании, так и потенциальных сторонних грузовла-

» ПАРТНЁРЫ

дельцев является очередным вкладом ГМК «Норильский никель» в развитие перевозок по Северному морскому пути. Включение в прошлом году в состав флота танкера «Енисей» позволило Компании организовать круглогодичное и надёжное снабжение Норильского промышленного района нефтепродуктами и обеспечить текущие поставки газового конденсата на экспорт в Европу».

Пресс-центр
ОАО «ГМК «Норильский никель»

7 октября караван судов Енисейского пароходства с рабочими колёсами гидротурбин для Саяно-Шушенской ГЭС прибыл к месту назначения — нижнему бьефу Майнской ГЭС.

ТЯЖЕЛОВЕСЫ ДОСТАВЛЕННЫ

грузовой район Песчанка Красноярского речного порта. — Ред. «РЕ»».

В официальном сообщении энергетики не сказали и, наверное, никогда не расскажут о том, с какими сложностями

остановлен из-за мелководья. Обещанных и согласованных ранее попусков воды через плотины Саяно-Шушенской и Майнской ГЭС энергетики не обеспечили. Только 1 октября ситуация начала проясняться, и 5 октября караван с рабочими колёсами продолжил путь в сложнейших судоходных условиях. Из-за ограниченных уровней воды суда вынуждены были двигаться вслед за путевцами «Енисейречтранса», которые выставляли обстановку на реке, обозначая сложные и опасные участки.

И вот, наконец, 7 октября транспортная операция по доставке оборудования из Красноярска до нижнего бьефа Майнской ГЭС была завершена.

Но Енисейское пароходство понесло дополнительные затраты по отстою

флота, так как суда вынужденно простояли в ожидании обещанного увеличения попусков воды. Была реальная опасность теплоходам и барже остаться на зимовку в Красноярском водохранилище, ибо судоподъёмник, который должен был спустить караван на Енисей, в нижний бьеф Красноярской ГЭС, технологически может работать только при положительных температурах.

Спуск флота вниз по Енисею проходил с 12 по 15 октября. Теплоходы «Минусинск» — капитан Иванов Игорь Ефимович, «Ярцево» — капитан Кочергин Валерий Владимирович, «Ангара-84» — капитан Бадиков Дмитрий Анатольевич, и «Ангара-91» — капитан Гельгорн Александр Сергеевич, а также баржа «БС-1304», принявшие участие

» НАВИГАЦИЯ-2012

в экспедиции в верховья Енисея, благополучно вернулись в пароходство.

А оборудование, привезённое флотом ЕРП на площадку нижнего бьефа Майнской ГЭС, было погружено на большегрузный автотранспорт, который доставил ценный груз непосредственно до Саяно-Шушенской ГЭС. Это была последняя партия крупногабаритных, тяжеловесных узлов, необходимых для замены всех десяти турбин знаменитой гидроэлектростанции, одной из крупнейших в мире.

Сергей ИВАНОВ

Фото Алексея БУРАВЦОВА и ОАО «РусГидро»



Основной состав каравана Енисейского пароходства на Верхний Енисей — теплоход «Минусинск» и баржа «БС-1304», загруженная рабочими колёсами турбин.

Вот как об этом событии сообщил ОАО «РусГидро»: «На перегрузочном узле Майнской ГЭС (расположена ниже по течению Енисея, в 21,5 км от СШГЭС) завершилась разгрузка баржи с рабочими колёсами для новых гидроагрегатов Саяно-Шушенской ГЭС, которая 7 октября в 14.00 местного времени прибыла к причалу гидроузла. Это последняя партия крупногабаритного тяжеловесного оборудования для новых гидроагрегатов станции. При помощи специального перегрузочного механизма (шевра) четыре рабочих колеса были отгружены на площадку около Майнской ГЭС, после чего баржа отправилась обратно в речной порт «Песчанка» (правильно —

и даже рисками пришлось столкнуться речникам — руководству, специалистам, судоводителям ОАО «Енисейское речное пароходство», прежде чем рабочие колёса водным путём были доставлены из Красноярска до перегрузочного узла Майнской ГЭС, сколько было проведено переговоров и сколько на это ушло времени.

Как сообщалось ранее, караван, в соответствии с согласованным всеми заинтересованными сторонами графиком, вышел из Красноярска 20 сентября. 21-22 сентября суда с помощью судоподъёмника были подняты в Красноярское водохранилище. 24 сентября, следуя вверх по Енисею, караван был



Новая энергия - Саянам!




Доставка крупногабаритного оборудования
 Протяженность маршрута - около 5900 км.
 Время пути - 35-40 дней.

Рабочие колеса гидротурбин
 (масса - 145 т, диаметр - 6,85 м),
 масляные ванны подпятников ГА
 (масса - 25 т, диаметр - 6,2 м),
 остовы ротора ВГ
 (масса - 13 т, диаметр - 6,09 м)

Полный маршрут доставки гидрооборудования.

ОСЕННЯЯ ЭКСПЕДИЦИЯ НА ХЕТУ

(Окончание. Начало на стр. 1). мывал из-под него грунт. Пока шли до 104-го километра, где глубина была уже 80 сантиметров, и выставляли обстановку, настала ночь.

На 142-м километре был самый проблемный участок — там, где коса Уродливая. Дальше шли без проблем.

Пока теплоход «Галанино» вёл плавкран, теплоходы «Ангара» и «МБВ» с баржей «БРП» дошли до Сузуна, выставив по ходу всю обстановку. Оставив баржу в Сузуне, вернулись и сбегали вниз, до Тухарда, — за баржей «БС-1307», которую доставил из Красноярска буксирный теплоход пароходства.

Сторонники, когда в Тухарде увидели наши суда, пришедшие перехватить баржу, поняли, что мы про-

шли, снялись с якорей и двинулись на Ванкор.

В Сузун все наши суда прибыли 19 сентября. Чтобы плавкран смог подойти вплотную к причалу, ночью прибрежное дно углубили грейфером. Пока выгружали первую баржу, получили распоряжение из пароходства — вести порожнюю «БРП» на Ванкор за грузом, и тут же пошли дальше.

Баржу вели теплоходы «МБВ-252» и «Ангара-95». До Ванкора мы, можно сказать, не дошли, а добежали. Правда, от 330-го до 340-го километра судовой ход был очень мелким, и пришлось несколько попробираться.

На Ванкор пришли в последних числах сентября. Погода была нормальная, но местами, в ложбинах, уже лежал снег. Там работает плав-



Буксировка двойной тягой.



Члены экипажа «МБВ-252» выставляют береговую обстановку.



Караван пароходства с грузами следует на Сузун.



Дноулубительные работы ведёт «Плавкран-416».



Погрузка баржи на причале Ванкор-Берег производилась днём и ночью.

кран, взятый ЗАО «Ванкорнефть» в аренду у Красноярского речного порта. Пока выгружались ранее прибывшие составы, прождали около полутора суток.

Как только контейнеры с грузами на Красноярск были погружены на баржу, пошли вниз. К каравану присоединились наши суда, которые осуществляли на Ванкоре паромную переправу в течение всей навигации и которые мы должны были вывести с Большой Хеты, — это теплоход «Ангара-83» — капитан Янгуров Александр Константинович, и паром.

Глубины в верховьях были более-менее благоприятные для прохождения судов, к тому же баржа, нагруженная десятью контейнерами, сидела мелко. А внизу прошли дожди, в результате речки Солёная и Ямбухан, притоки Большой Хеты, дали хорошие уровни воды в её среднем и нижнем плёсах. 6 октября мы были в Дудинке.

Все экипажи и капитаны сработали превосходно и заслуживают самых высоких слов благодарности. Сейчас караван — два теплохода «Ангара», баржа «БРП-1036» с грузом, «Плавкран-416» и паром — возвращается в Красноярск. Его проводку осуществляет «Плотовод-622» — капитан Горбунов Эдуард Николаевич.

Сергей ИВАНОВ

Фото Валентина КУЗЬМИНА

» КРАЙНИЙ СЕВЕР

ТРАНСПОРТНАЯ ДОСТУПНОСТЬ

В Таймырском Долгано-Ненецком муниципальном районе прошло совещание по вопросу развития транспортной системы Таймыра.

Обсудив существующую ситуацию в транспортной системе района, техническое состояние транспортных средств, вертолётных площадок и причальных сооружений, участники совещания вынесли решение о необходимости принятия превентивных мер в части приобретения (строительства) двух грузопассажирских судов вместимостью 50 пассажирских мест для работы в низовьях Енисея и на маршрутах сельского поселения Хатанга, судна на воздушной подушке «Арктика-3Д» для круглогодичного транспортного сообщения между островной и материковой частями посёлка Диксон, ремонта вертолётных площадок в посёлках Волочанка и Усть-Порт. Также планируется провести ремонт теплохода «С. Гуменюк», который в период навигации осуществляет основные пассажирские перевозки между островной и материковой частями посёлка Диксон.

На совещании было отмечено большое значение для региона внутреннего водного транспорта. Так, в навигационный период транспортная доступность заполярных посёлков обеспечивается грузопассажирскими теплоходами «Хансута Яптуна» и «Таймыр», построенных на Красноярской судостроительной верфи, самоходным паромом «СП-4», прошедшем в 2010 — 2011 годах ремонт и модернизацию, пассажирскими теплоходами «В. Чкалов» и «А. Матросов», которые в 2012 году работали на маршруте Красноярск — Дудинка — Потапово, пассажирским теплоходом «С. Гуменюк». Кроме того, в период зимней морской навигации (с ноября по апрель) грузопассажирские перевозки в низовьях Енисея по договорённости осуществляются транспортными судами ОАО «ГМК «Норильский никель».

По информации управления общественных связей администрации Таймырского муниципального района

ЮБИЛЯРЫ

Администрация, профком, Совет ветеранов КСЦ поздравляют:
Любовь Георгиевну ИГНАТЬЕВУ

– с 65-летием (1 октября).
На КСРЗ пришла в 1982 г. и проработала 23 года: в библиотеке, профсоюзном комитете завода. Награждена медалью «300 лет Российскому флоту», присвоено звание «Ветеран труда».

Алексея Петровича ТИХОНОВА

– с 85-летием (1 октября). Ветеран Великой Отечественной войны. Работать на флоте начал в 1942 г. маслэнщиком. После окончания речного техникума был назначен третьим помощником механика на теплоход «С. Разин». Через два года направлен механиком на теплоход «Ачинск». В дальнейшем работал механиком теплоходов «Одесса», «40 лет Октября», механиком – первым штурманом, затем капитаном-механиком теплохода «40 лет ВЛКСМ», начальником отстоя флота Берёзовской РЭБ флота, перед выходом на пенсию – дежурным капитаном теплохода «Красноярский рабочий», после выхода на пенсию – старшим механиком по холодильным установкам «Енисейторгфлота». Участник перегона судов Северным морским путём. Первым в Енисейском пароходстве начал работать по прямому совмещению профессий.

Стаж – более 60 лет. Награждён медалями «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941 – 1945 гг.», «Ветеран труда», «300 лет Российскому флоту», медалями 50, 60, 65 лет Победы.

Людмилу Петровну ТУЗОВУ

– с 65-летием (13 октября). В течение 30 лет работала в отделе материального снабжения КСРЗ. Прошла путь от товароведа до начальника отдела. Награждена медалями «300 лет Российскому флоту», «Ветеран труда».

Александра Ильича ДАНИЛЕНКО

– с 75-летием (14 октября). Работать на флоте начал в 1953 г. матросом парохода «Пржевальский». Прошёл путь до капитана судов. Работал капитаном теплоходов «СТ-720», «СТ-2002», групповым капитаном. Награждён орденом «Знак Почёта», медалями «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В. И. Ленина», «300 лет Российскому флоту», «Ветеран труда». Стаж – 48 лет.

Анатолия Николаевича ДОМРАЧЕЕВА

– с 80-летием (14 октября). Ветеран Великой Отечественной войны. Работал механиком на теплоходах «Кузузов», «Кузбасс», «Рефрижератор-901», групповым механиком несамостоятельного флота, сменным механиком плавдока Берёзовской РЭБ флота. Награждён медалями «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В. И. Ленина», «Ветеран труда», «50 лет Победы».

Петра Алексеевича ЗЕМЛЯНСКОГО

– с 85-летием (18 октября). Ветеран Великой Отечественной войны. Трудовую биографию на флоте начинал матросом, рулевым на теплоходе «Орджоникидзе». Работал третьим, вторым штурманом теплохода «Амур», первым штурманом, затем капитаном теплохода «Литвинов».

После того как 10 лет отработал капитаном, был назначен начальником цеха № 7 КСРЗ. В дальнейшем трудился начальником подъёмно-такелажного участка. Стаж – 47 лет. Награждён медалями «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941 – 1945 гг.», «Ветеран труда», «300 лет Российскому флоту», 50, 60, 65 лет Победы.

Ирину Валерьевну ГАЙДУК

– с 55-летием (20 октября).
Повар теплохода «Пётр Шетинкин». Желаем уважаемым юбилярам доброго здоровья, долгих лет жизни, благополучия.

Администрация, Совет ветеранов Павловской базы флота поздравляют:

Зинаиду Яковлевну МОСИНУ

– с 75-летием (16 ноября). В Павловской РЭБ флота 21 год проработала маляром. Награждена медалью «Ветеран труда». Желаем уважаемой Зинаиде Яковлевне здоровья, благополучия, долгих лет жизни.

Совет ветеранов бывшей Минусинской РЭБ флота поздравляет:

Михаила Эдуардовича ЧИХАЧЁВА

– с 75-летием (27 октября). Работал капитаном-механиком теплохода «Заря-101». Стаж в системе пароходства – 38 лет. Желаем уважаемому Михаилу Эдуардовичу здоровья, долгих лет жизни, благополучия.

«Пароходство по Енисею открыто в 1863 г. К^о купцов Баландина и Кытманова, построившими в Енисейске пароход «Енисей», в 60 сил», – сообщает Энциклопедический словарь Ф. А. Брокгауза и И. А. Ефрона. В 2013 году этому событию исполняется 150 лет. Бассейновая газета начинает цикл публикаций, посвящённых важной для речников Енисея юбилейной дате. Об особенностях работы на пароходах в годы Великой Отечественной войны рассказывает очевидец и участник событий Григорий Васильевич Лопатин.

ПАРОХОД «КАГАНОВИЧ» И КОМАНДА

В годы Великой Отечественной войны в Минусинске зимовали пароходы «Каганович», «Улу-Хем», «Лётчик Алексеев», «Лётчик Головин».

Мы с Мишей Горбачёвым, направленные из Красноярска после окончания Ремесленного училища № 2 на пароход «Каганович», поселились на улице Ленина. Познакомились с хозяйкой, – все вопросы с жильём были отрегулированы, – и пошли на пароход.

Капитан парохода «Каганович» Чемагин Сергей Михайлович и механик Шаламов Константин Минеевич встретили нас приветливо. Мы представились, капитан сказал:

– Вот и хорошо, будете работать маслэнщиками. Механик – ваш главный руководитель и будет учить, как нужно работать, обслуживать машину, котлы и механизмы. Перезимовали мы нормально, пароход отремонтировали. Работаем с восьми утра до пяти часов вечера, так и вы будете работать, пока пароход не станет на пары. Как появится пар – будет тепло, и тогда можно жить на пароходе, в каюте. А пока ждём ледохода.

АЗЫ СУДОВОЙ МЕХАНИКИ

Работа началась ровно в 8.00. Когда мы прибыли в машинное отделение, механик объяснил, что нам предстоит делать, как вести себя на рабочем месте:

– Ничего не трогать, не крушить. Делать то, что я скажу. И будьте осторожными.

Шаламов К. М. – опытный механик, и мы решили как можно больше перенять от него опыта.

Поначалу нам доверяли самые простейшие, нетрудоемкие операции. Мне механик поручил сортировать болты по размерам. Эта работа проходила в кормовой шакше – ахтерпике. Болты были рассыпаны на сланях, и их нужно было разложить по ящикам, в каждый – болты только одного размера. Размеры болтов – от 3/8 до 1,0 дюйма. Так что ящиков потребовалось много, боцман Фомичёв П. Я. сколотил их из досок. Больше всего было болтов 5/8 дюйма, которыми крепились плицы гребных колёс. А гаек было ещё больше, чем всех болтов.

Вот такая у меня была работа. Сидел целый день в ахтерпике и сортировал болты. И мне это нравилось!

У Миши работа была серьезнее –



Механики флота Юрий Шитиков и Григорий Лопатин, автор очерка о пароходе «Каганович», на праздновании 80-летия Енисейского пароходства.

оплетать маховики паровых вентилей асбестовым шнуром.

В общем, механик старался занять нас весь день. Мы занимались уборкой в машинном отделении, мыли машину, вытирали зимнюю пыль – словом, наводили лоск. Прибавляли инструменты, развешивали по штатным местам гаечные ключи, – были такие, что я не мог поднять.

Время шло к концу апреля. Приближался ледоход. Мы уже освоились в машинно-котельном отделении, ознакомились со всеми механизмами и их назначением. Поршневые насосы – это донки Вардингтона: санитарная, пожарная, осушительная. Освещение парохода обеспечивало пародинамо. В котельном отделении – инжекторы. Это были пароструйные насосы, с помощью которых котлы, находившиеся под давлением, во время стоянки парохода наполнялись водой.

Ознакомились с маслами. Для смазки паровых машин и разных узлов использовались определённые масла. Тренировались наполнять маслэнки солидолом – для смазки рамовых подшипников главной машины. Им же смазывались многие трущиеся пары скольжения.

И вот на Енисее начались подвижки льда. Протока пока «молчала». Пароход «Каганович» объявили «навигационное положение», т. е. вооружение – этот термин традиционно вошёл в лексикон речного флота. Ну, а по сути, это значило, что необходимо было в течение трёх суток привести судно в полную готовность к работе.

В период вооружения на судне экипаж должен быть в полном составе – начинается повахтенная служба. Я и Миша Горбачёв тоже перешли на паро-

СУДОХОДСТВУ НА ЕНИСЕЕ-150 ЛЕТ

ход – в «навигационную квартиру». Он был уже на парах, в каютах работало паровое отопление.

В течение трёх суток испытали все

вспомогательные механизмы. Мы научились их пускать и останавливать. Главную машину испытали на швартовых, работая в берег носом. Во время работы главной машины маслэнщик обязан смотреть и смазывать все трущиеся узлы, особенно обращать внимание на смазку цилиндров, шпинделей клапанов парораспределения. Смазка осуществлялась многоплунжерной маслэнкой типа «Бош», работавшей от привода машины. Также маслэнщик должен был регулировать подачу воды в паровые котлы питательными насосами, приводимыми в действие от главной машины.

НАВИГАЦИЯ-1942 НАЧАЛАСЬ

Пароход «Каганович» под руководством капитана Чемагина С. М. был полностью подготовлен к работе. Был конец апреля 1942 года. 5 мая река Енисей и протока освободились ото льда.

Пароход вышел на Енисей для сдачи-приёмки в эксплуатацию комиссией из управления Енисейского пароходства. Он прошёл на полном ходу километров пять – и был принят с оценкой «отлично».

Паровая поршневая машина двойного расширения работала перегретым паром температурой 287 градусов по Цельсию. Её мощность – 600 л. с. Гребные колёса – с поворотными лопастями системы Моргана. При ходе парохода без буксира машина развивала 40 оборотов колёчатого вала в минуту. В топках двух огнеупорных котлов с рабочим давлением пара 14 кг/кв. см за сутки сжигалось 110 кубометров

(Окончание на стр. 4).

СООБЩЕНИЕ

о проведении внеочередного
Общего собрания акционеров

Полное фирменное наименование Общества: **Открытое акционерное общество «Енисейское речное пароходство».**

Место нахождения Общества: **660049, город Красноярск, ул. Богграда, д. 15.**

УВАЖАЕМЫЕ АКЦИОНЕРЫ!

Совет директоров ОАО «Енисейское речное пароходство» информирует вас о том, что 25 декабря 2012 года в 14.00 (по местному времени) состоится внеочередное Общее собрание акционеров ОАО «Енисейское речное пароходство».

ПОВЕСТКА ДНЯ внеочередного Общего собрания акционеров

1. О досрочном прекращении полномочий членов Совета директоров ОАО «Енисейское речное пароходство».

2. Об избрании членов Совета директоров ОАО «Енисейское речное пароходство».

3. О сделке ОАО «Енисейское речное пароходство» с ОАО «ГМК «Норильский никель», в совершении которой имеется заинтересованность (Дополнительное соглашение к Договору займа № НН/165-2011 от 28.02.2011).

4. О сделке ОАО «Енисейское речное пароходство» с ОАО «ГМК «Норильский

никель», в совершении которой имеется заинтересованность (Дополнительное соглашение к Договору займа № НН/313-2012 от 02.04.2012).

Внеочередное Общее собрание акционеров ОАО «Енисейское речное пароходство» состоится в форме собрания (совместное присутствие акционеров для обсуждения вопросов повестки дня и принятия решений по вопросам, поставленным на голосование, с предварительным направлением (вручением) бюллетеней для голосования) 25 декабря 2012 года в 14.00 (по местному времени) по адресу: 660049, город Красноярск, ул. Богграда, д. 15.

Дата составления списка лиц, имеющих право на участие во внеочередном Общем собрании акционеров ОАО «Енисейское речное пароходство», – 12 октября 2012 года.

Регистрация акционеров ОАО «Енисейское речное пароходство» или их представителей будет проводиться 25 декабря 2012 года с 13.00 (по местному времени) по адресу: 660049, город Красноярск, ул. Богграда, д. 15, 2-й этаж, актовый зал.

Акционер вправе принять участие в голосовании на внеочередном Общем собрании акционеров, заполнив и представив бюллетень для голосования Обществу (в т. ч. почтой) по адресам:

– 660049, г. Красноярск, ул. Богграда, д. 15; – 121108, г. Москва, ул. Ивана Франко, д. 8.

В определении кворума внеочередного

ОФИЦИАЛЬНО

Общего собрания акционеров и голосовании участвуют бюллетени, полученные Обществом (по указанным выше адресам) не позднее двух дней до даты проведения Общего собрания акционеров.

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

Акционером, согласно действующему законодательству, предоставляется возможность ознакомиться с информацией (материалами), подлежащей предоставлению при подготовке к проведению внеочередного Общего собрания акционеров ОАО «Енисейское речное пароходство», начиная с 4 декабря 2012 года, по адресу: г. Красноярск, ул. Богграда, д. 15, каб. 7-02, с 9.00 до 17.00 (по местному времени), а также во время проведения Общего собрания акционеров Общества.

Совет директоров ОАО «Енисейское речное пароходство»

ЮБИЛЯРЫ

Администрация, профком Подтёсовской РЭБ флота поздравляют:

Любовь Ивановну ЦАРЕВСКУЮ – с 50-летием (19 октября). Матрос теплохода «Капитан Мизеровский».

Виктора Николаевича ВОДЕНИЦКОГО – с 50-летием (23 октября). Моторист-рулевой теплохода «Механик Руденко».

Александра Александровича РОЩУПКИНА

– с 50-летием (23 октября). Работает механиком п/к «53 СО».

Михаила Дмитриевича БОНДУРАКУ

– с 70-летием (27 октября). Работал капитаном-механиком теплоходов «Талалихин», «Плотовод-622». Стаж – 40 лет. Неоднократно поощрялся за рационализаторскую деятельность.

Максиму Аззалоовну НАСИБУЛИНУ

– с 65-летием (28 октября). Работала поваром, рабочей.

Стаж – 29 лет. Присвоено звание «Ветеран Красноярского края».

Галину Фроловну ГАФАРОВУ

– с 70-летием (29 октября). Работала поваром. Стаж – 32 года. Присвоено звание «Ветеран труда».

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

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

Андрея Ивановича ПОЗДНЯКОВА

– с 80-летием (28 октября). После окончания Ленинградского института инженеров водного транспорта в 1959 г. начал трудовую деятельность в ЕРП инженером отдела труда и заработной платы управления. С 1963 г. – начальник технолого-нормативной партии службы движения и эксплуатации флота, с 1966 г. – начальник экономической лаборатории, с 1969 г. – начальник отдела труда и заработной платы, в 1980 – 1995 гг. – заместитель начальника Енисейского речного пароходства по экономическим вопросам. Кандидат экономических наук. Под его непосредственным руководством в ЕРП разрабатывались и внедрялись передовые методы работы плавающего состава и формы оплаты труда. Стаж в ЕРП – 36 лет. После ухода на заслуженный отдых в 1995 г. длительное время работал в Новосибирской академии водного транспорта профессором кафедры «Экономика водного транспорта».

Награждён медалями «Ветеран труда», «300 лет Российскому флоту», значком «Почётный работник речного флота».

Анну Михайловну БАЛАКИНУ

– с 90-летием (31 октября). Ветеран Великой Отечественной войны. Трудовую деятельность в ЕРП начала в 1940 г. после окончания школы ФЗУ радистом парохода «Островский».

Работала радистом на разных судах пароходства до 1951 г. С 1960 г. и до ухода на заслуженный отдых в 1980 г. трудилась в линейно-техническом узле связи ЕРП техником-настройщиком приёмопередающей станции, радиооператором 1-го класса радиобюро.

Награждена медалями «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941 – 1945 гг.», «40 лет Победы», «50 лет Победы» и др., «300 лет Российскому флоту», «Ветеран труда». Присвоено звание «Лучший связист Министерства речного флота РСФСР».

Желаем уважаемым юбилярам здоровья, благополучия, долгих лет жизни.

Администрация ОАО «Лесосибирский порт», профсоюзный комитет поздравляют:

Галину Владимировну ЖИТНУХИНУ

– с 50-летием.

Владимира Кузьмича РЕПАЛОВА

– с 55-летием.

Галину Алексеевну МАКАРОВУ

– с 65-летием.

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

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

Андрея Ивановича ПОЗДНЯКОВА

– с 80-летием (28 октября).

Михаила Николаевича ПЯТКОВА

– с 65-летием (28 октября).

Желаем уважаемым юбилярам здоровья, долголетия, семейного благополучия.

ПАРОХОД «КАГАНОВИЧ» И КОМАНДА

(Окончание. Начало на стр. 3).
дров. На выход в навигацию дрова были заготовлены в последний рейс предыдущей навигации, чтобы можно было дойти до ближайшей дровяной пристани.

Поскольку пароход «Каганович» во всех отношениях был готов к навигации, Енисейское управление речного пароходства доверило экипажу работать на очень сложном участке – в верховье Енисея и его правом притоке Тубе. Работа эта была особо ответственной – вывоз зерна из хлеботорных районов. К тому же навигация на реке Тубе короткая.

По своему назначению пароход назывался буксирно-пассажирским, но в основном буксировал баржи. Река Туба быстрая и извилистая, водить корабли по ней могут только судоводители-профессионалы. Экипаж парохода «Каганович» – его судоводители и механики – этому требованию вполне отвечали.

Пароход буксировал баржи с зерном до села Шалаболино, где находилось заготовочное хозяйство. Буксировали также вниз по реке Тубе – до Абакана. Эти рейсы были очень трудными. Для обеспечения безопасности капитан отправлял второго штурмана на баржу. И всё-таки были случаи, когда у барж ломались рули, а у парохода рвался штуртрос. Но никто не паниковал. Каждый в экипаже знал своё назначение, чувствовал ответственность, и неполадки устраняли своими силами.

Кочегары держали давление пара в котлах на марке, масленички своевременно смазывали машину, чтобы быстрее вращались колёса, исправно работали механизмы, особенно рулевая машина. Константин Минеевич заходил в машинно-котельное отделение, подбадривал нас добрым словом. Меня и Мишу называл Гришухой и Мишухой.

Отработав на реке Тубе, пароход «Каганович» вышел на Средний Енисей, на линию Енисейск – Красноярск – Минусинск.

В эту навигацию была допущена авария. Пароход, буксировавший две баржи вниз по течению, в Ладейском перекате сел на мель. Баржи снесли ему правый борт от кормы до колёса. Что интересно, камбуз, располагавшийся на этом борту, уцелел. А каюты боцмана и третьего штурмана разрушило. В каюте штурмана был сейф, его успели удержать уже в обломках.

Пароход с мели сняли, и он своим ходом ушёл в Красноярский затон на ремонт. Благо, что идти было недалеко. Вид у него был неприглядный:

болтались привальный брус, трубы отопления, свисала верхняя палуба. В ремонте участвовали как заводские рабочие, так и часть экипажа. Кочегары, масленички работали в котельном цехе. Я насмотрелся на электросварку (никогда не видел) и три дня потом не работал: болели глаза.

РЕЙС ДО ИГАРКИ

Ремонт длился три недели. После ремонта пароход с баржами отправил до Игарки.

На пароходе люди не только работают, но и живут, а значит, и отдыхают в свободное время. Кочегары и масленички занимали каюты, расположенные в корпусе судна, – кубрики, остальные – каюты на главной палубе. Каюта механика располагалась на обносе, впереди левого колёса парохода, каюта капитана – на правом обносе, впереди правого колёса.

На главной палубе, в кормовой части, находилось помещение красного уголка, где члены экипажа собирались отдохнуть, пообщаться, поговорить о жизни. Много рассуждали о войне, – все желали, чтобы она скорее закончилась, и никто не сомневался, что победа будет за нами. В красном уголке имелись шахматы, бильярд. Больше всего я и Миша играли в бильярд. В носовой части настройки располагался салон. Там стояло пианино, но я не видел, чтобы кто-нибудь на нём играл.

Организация общественного питания была очень примитивна. Артельщик закупал продукты, повар – жена боцмана варила хлеб. Обед – один раз в сутки. На камбузе стояла плита, которая отапливалась дровами. Так как пароход останавливался за дровами, а стоянки были продолжительными, экипаж имел возможность закупать себе продукты в деревне – молоко, сметану, огурцы, помидоры и др., организовывал завтраки и ужины. В общем, по возможности питались, большого голода не было.

С одеждой было очень туго: в чём работали, в том и отдыхали. На пароходе было два душа. После вахты кочегарам и масленичкам полагалась баня. Мылись чем попало, вплоть до керосина, – мыла не было. А надевали после помывки то, в чём пришли мыться.

Лично я стоял вахту в машинном отделении босиком, а слань – металлическая, нерифлёная. Пароход иногда получал обтирку из отслуживших солдатских гимнастёр. Галифе находили подходящими и носили. Получали ботинки на деревянном ходу, в них во-

СУДОХОДСТВУ НА ЕНИСЕЕ – 150 ЛЕТ

обще невозможно было стоять вахту. Пароход пришёл в Игарку, и нам разрешили провести профилактику, – в основном, это промывка котлов. Экипаж был слаженный, дружный, и мы быстро справились с этой работой. Прогулялись по Игарке, в то время там была одна улица – Молотова. Игарка делилась на новую и старую, их соединяла сплошная грязь.

Пароход «Каганович» пошёл в обратный рейс и до конца навигации 1942 года работал в Среднем Енисее. Рейс в Игарку он совершил потому, что не было жидкого топлива для теплоходов, и туда отправили пароход.

РАБОТА ВО ЛЬДАХ

Для экипажа самая тяжёлая работа была осенью, когда начинается шуга. Колёсный пароход не приспособлен работать, когда появляются крепкие льдины. Плищи колёс ломались об лёд, их еле-еле хватало на день, а работали до самого рекостава. День работали – ночь переставляли плищи. Заборные ящики забивались льдом – машина запаривала и останавливалась. Матросов направляли в машинное отделение, и они вычерпывали лёд из заборного ящика. И никто не хныкал, все работали без устали.

Пароход заводил баржи в Павловский затон. Рабочий день заканчивался, и примерно в 18 часов мы подходили к берегу, учаливались кое-как, потому что берег – это лёд. Подавали трап и шли в столовую Павловских мастерских ужинать. Пароход за ночь сильно примерзал. Утром с помощью якоря и брашпиля, потихоньку проворачивая колёса, раскатывались, и начинался ледовый рабочий день.

Тучи всё сгущались, лёд становился толще. Однажды отработали день, к вечеру подморозило. Завели баржу в затон и остались ночевать, а утром выйти не смогли: Енисей стал. Пароход так и остался на зимовку в Павловском затоне.

Пароход разоружили, привели в зимовочное состояние: выпустили воду из механизмов и трубопроводов, из котлов и главной машины. Началась зимовка и ремонт – межнавигационный период 1942 – 1943 годов.

Григорий ЛОПАТИН, ветеран Енисейского пароходства
Фото Алексея БУРАВЦОВА

Краевое государственное бюджетное образовательное учреждение начального профессионального образования «Профессиональный лицей № 5» проводит краткосрочные курсы обучения по специальностям.

КРАТКОСРОЧНЫЕ КУРСЫ

№ п/п	Специальность	Стоимость обучения одного учащегося, руб.	Срок обучения, мес.
1	Моторист (машинист)	10 500	4
2	Рулевой (кормщик)	5 000	2
3	Электрик судовой	10 500	5
4	Повар судовой	10 500	5
5	Помощник механика	11 500	4
6	Бортпроводник	8 500	4
7	Шкипер	8 500	4
8	Оператор электронно-вычислительных машин	10 600	4
9	Контролёр-кассир	8 500	4
10	Продавец непродовольственных товаров	12 200	6
11	Продавец продовольственных товаров	12 200	6

Начало занятий – при формировании группы от 15 человек.

Справки по телефону 8 (39195) 64-31.

Адрес: 663168, Красноярский край, Енисейский район, п. Подтёсово,

ул. Калинина, 5 (учебная часть).

Электронная почта: goupl5@mail.ru

Сайт: gou-pl5.ru

ОБЪЯВЛЕНИЕ

Красноярский институт водного транспорта (филиал) Федерального государственного образовательного учреждения высшего профессионального образования «Новосибирская государственная академия водного транспорта» объявляет набор студентов для обучения по программам высшего профессионального образования:

- «Менеджмент» (ранее «Экономика и управление на предприятии») – бакалавр;
- «Технология транспортных процессов» (ранее «Организация перевозок и управление на транспорте») – бакалавр;
- «Кораблестроение, океанотехника и системотехника объектов морской инфраструктуры» (ранее «Техническая эксплуатация судов и судового оборудования») – бакалавр;
- «Судовождение на внутренних водных путях» – специалист;
- «Электроэнергетика и электротехника» (ранее «Электропривод и автоматика промышленных установок и технологических комплексов») – бакалавр.

Зачная форма обучения. Обучение на бюджетной и платной основе. Прием документов: до 14 ноября (каб. 409). Для выпускников школ 2009 – 2011 гг. – зачисление по результатам ЕГЭ. Для выпускников школ прошлых лет и выпускников учреждений среднего профессионального образования – зачисление по результатам вступительных испытаний, установленных ИГАВТ. Наш адрес: 660025, г. Красноярск, пер. Якорный, д. 3. Тел./факс: (391) 268-91-14, (391) 213-35-58. <http://www.nswat-kr.ru/>

СУДЕБНОЕ ДЕЛО

РАССЛЕДОВАНИЕ ЗАВЕРШЕНО

9 октября 2012 года Красноярск. ОАО «Красноярский речной порт» (далее – КРП) сообщает о начале рассмотрения в суде уголовного дела против бывшего директора КРП Юрия Юркова.

Юрий Юрков обвиняется, в частности, в злоупотреблении полномочиями, использовании управленческих функций с целью извлечения личной выгоды и преимуществ для себя и недобросовестных организаций – контрагентов порта, в результате чего были нарушены законные интересы КРП и причинён существенный вред предприятию на сумму более 20 млн. рублей, что привело к ухудшению финансовой устойчивости КРП, а также причинён имущественный вред главному акционеру – ОАО «ЕРП» – на сумму свыше 10 млн. рублей.

Коллектив порта, его повседневная работа не должны страдать от злоупотреблений руководителей. Мы надеемся, что честное расследование и объективное решение суда поставит точку в этом деле, – прокомментировал ситуацию генеральный директор ОАО «КРП» Андрей Сураев.

Он также отметил, что «сегодня Красноярский речной порт работает стабильно, наращивает объёмы, получает прибыль. Главный перевалочный пункт края должен оставаться гордостью региона».

14 сентября 2012 г. на 71-м году ушла из жизни
МАКАРОВА
Валентина Александровна.
В течение 38 лет трудилась на судах Енисейского пароходства. Выражаем соболезнование родным и близким покойной.
Руководство, Совет ветеранов Красноярского судоремонтного центра

ДУШОЙ И СЕРДЦЕМ С ЕНИСЕЕМ

В читальном зале Подтёсовской поселковой библиотеки состоялась презентация книги «Душой и сердцем с Енисеем», часть вторая (автор В. И. Булаев).

Во второй части этой книги, как и в первой, воплощено моё желание поделиться своими наблюдениями, воспоминаниями о жизни речников – моих товарищей, соратников, о гостях нашего посёлка, о своей семье. Горжусь тем, что эти люди, прошедшие через мою жизнь, оставили не только свой след на Енисее,

но и отдали Великой реке сердце и душу, и что я тоже принимал участие в этих событиях.

Создание книги, её презентация стали возможными благодаря прямому участию в этом деле директора поселковой библиотеки Марковой Юлии Анатольевны, которой я очень признателен и благодарен. Низкий ей поклон.

Желание продолжить писать воспоминания укрепилось после благожелательных отзывов моих друзей и читателей о написанном мною ранее.

На презентации книги присутствовал сибирский писатель Бондаренко Алексей Маркович – выпускник Подтёсовского профессионального училища речников, член Союза писателей России, автор книг-сказаний о земле сибирской, мой товарищ и соратник по работе в Совете народных депутатов, который дал мне напутствие продолжить работу над книгой воспоминаний.

Приятно было видеть на презентации методистов Межпоселенческой библиотеки Енисейского района, моего друга – Почётного гражданина посёлка Подтёсово Капустина Ю. П., моих соратников – супругов Долженко Валентина и Ва-

ПРЕЗЕНТАЦИЯ

лентину, супругов Лемещенко Валентину и Геннадия, однокурсников и, конечно же, читателей нашей поселковой библиотеки. Народу было столько, сколько мог вместить читальный зал. Я признателен всем, кто пришёл на встречу, за их замечания, тёплые и добрые пожелания.

Разумеется, было бы лучше, если бы мы могли предложить читателям большее количество экземпляров книги. Но автор и редактор смогли на свои деньги издать только 30 экземпляров, которые разошлись очень быстро. В настоящее время есть много заявок на эту книгу.

Я благодарен редакции газеты «Речник Енисея» за то, что она познакомила читателей-речников с некоторыми очерками из первой части книги «Душой и сердцем с Енисеем».

Автор и читатели были бы очень благодарны, если бы нашёлся состоятельный человек, желающий помочь в издании обеих частей книги, хотя бы в количестве 200-300 экземпляров.

Владимир БУЛАЕВ, п. Подтёсово
Фото Юлии МАРКОВОЙ



<p>«РЕЧНИК ЕНИСЕЯ» – газета речников Енисейского бассейна</p> <p>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 http://www.e-river.ru/press-centre/gazeta/ Телефоны: главный редактор – (391) 259-19-86. Корреспонденты – (391) 259-19-98. Факс: (391) 259-14-51 с пометкой «Для редакции».</p>	<p>Газета зарегистрирована Средне-Сибирским управлением Федеральной службы по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия. Свидетельство о регистрации П/И № ФС16-472 от 23 октября 2007 г.</p> <p>Подписной индекс: 52353. Газета распространяется по подписке. Цена свободная.</p>	<p>Компьютерный набор и корректура: редакция газеты «Речник Енисея». Компьютерная верстка: Е. В. Девяткова. Корректор: Г. Г. Гудюшкова. Отпечатано: ООО ПК «Знак» 660028, г. Красноярск, ул. Телевизионная, 1, стр. 21. Телефон: (391) 201-97-87. Подписано в печать: 17.10.2012 г. по графику – 14.00, фактически – 14.00 Заказ № 3123. Тираж: 2700 экз.</p>
--	---	---	---