

ГАЗЕТА
РЕЧНИКОВ
ЕНИСЕЙСКОГО
БАССЕЙНА

ИЗДАЁТСЯ
С 24 АПРЕЛЯ
1931 ГОДА

www.e-river.ru

РЕЧНИК ЕНИСЕЯ

» ГЛАВНАЯ ТЕМА

**ПЕРЕВОЗЧИКОМ
СТРАТЕГИЧЕСКИХ
ГРУЗОВ ДЛЯ ЭВЕНКИИ
ВЫБРАНО ЕНИСЕЙСКОЕ
ПАРОХОДСТВО**

стр. 1

» СУДОХОДСТВО

**УЧАСТОК ЕНИСЕЯ ОТ
ИГАРКИ ДО ДУДИНКИ
ВКЛЮЧЁН В «ПЕРЕЧЕНЬ
ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ
ПУТЕЙ РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ»**

стр. 1

**КАК ОТКРЫТЬ
РАЙОН ПЛАВАНИЯ
«ПОРТ ИГАРКА –
ПОРТ ДУДИНКА»
В РАБОЧИХ ДИПЛОМАХ
СУДОВОДИТЕЛЕЙ?**

стр. 1

» РЕЧНОЙ РЕГИСТР

**ПОДГОТОВКА
К НАВИГАЦИИ И НОВЫЕ
ТРЕБОВАНИЯ В СВЕТЕ
ИЗМЕНЕНИЙ В КОДЕКСЕ
ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО
ТРАНСПОРТА РФ**

стр. 2

» ИСТОРИЯ

**К 70-ЛЕТИЮ
СТАЛИНГРАДСКОЙ
БИТВЫ. РАССКАЗ
ВЕТЕРАНА ВОЙНЫ
И РЕЧНОГО ФЛОТА**

стр. 3, 4

» НОВОСТИ СПОРТА

**ПОРТОВИКИ
ЛЕСОСИБИРСКА –
ЛИДЕРЫ ДВУХ
СПАРТАКИАД**

стр. 3

» СЕВЕРНЫЙ ЗАВОЗ

Муниципальное предприятие «Эвенкиянефтепродукт», выигравшее конкурс на поставку нефтепродуктов для нужд Эвенкийского муниципального района, выбрало в качестве перевозчика Енисейское пароходство.

На встрече руководителя ОАО «Енисейское речное пароходство» Александра Иванова с генеральным директором муниципального предприятия ЭМР «Эвенкиянефтепродукт» Аркадием Шатуновым принято решение о перевозке 10 тысяч тонн нефти с базы Славянка Куюмбинского месторождения на реке Подкаменная Тунгуска на Нижнюю Тунгуску, до посёлка Тура.

С учётом короткой навигации на притоках и малых запасов снега в этом году поставщик обязался заранее заготовить необходимые объёмы нефтеналива в собственном резервуарном парке на берегу реки. Это позволит перевозчику оперативно наполнять нефтеналивные суда. В прошлом году нефть приходилось перекачивать по двадцатикилометровому нефтепроводу, что значительно увеличивало время заправки судов.

Также в навигацию 2013 года пароходство планирует завезти в Эвенкию порядка 20 тысяч тонн нефтепродуктов (дизельное, авиационное топливо, бензин) по заявке ОАО «Красноярскнефтепродукт».

Отгрузка нефтепродуктов будет идти традиционно на нефтебазах ОАО «Красноярскнефтепродукт» в Красноярске и Абалаково, – отметил генеральный директор ОАО

НЕФТЕПРОДУКТЫ В ЭВЕНКИЮ ДОСТАВИТ ПАРОХОДСТВО



Завоз нефтеналива для Эвенкии в навигацию 2012 года. Танкер «Виктор Астафьев» Енисейского пароходства на Подкаменной Тунгуске.

«ЕРП» Александр Иванов. – У нас имеется весь необходимый флот для доставки подобных грузов – это большегрузные танкеры типа «Лена-нефть», танкеры средней и малой

грузоподъёмности, нефтеналивные баржи различных видов.

Всего в навигацию 2013 года Енисейское пароходство выведет на линию более 50 единиц нефтеналивно-

го флота, который доставит жизненно важные грузы на Таймыр, в Эвенкию и другие северные территории.

Ольга МАЦУЛЬ
Фото Алексея БУРАВЦОВА

ВОДНЫЙ ПУТЬ ИГАРКА – ДУДИНКА ОТКРЫТ ДЛЯ РЕЧНЫХ СУДОВ

Распоряжением Правительства РФ от 27 декабря 2012 года № 2544-р в «Перечень внутренних водных путей Российской Федерации» внесены изменения, касающиеся реки Енисей.

Согласно распоряжению за подписью Председателя Правительства РФ Дмитрия Медведева, в Перечне внутренних водных путей произведены изменения: как внутренний водный путь определён участок реки Енисей от города Кызыла до порта Дудинка.

Ранее к ВВП был отнесён участок от Кызыла до устья острова Большой Медвежий, расположенного немногим южнее Игарки. То есть водный путь Енисея от Игарки до Дудинки являлся морским участком, и, соответственно, речные суда ходить здесь не имели права. Это не устраивало Енисейское пароходство и другие судоходные компании бассейна, поскольку по маршру-

ту Игарка – Дудинка осуществляется большая часть перевозок внутренним водным транспортом Красноярского края. Приходилось нести дополнительные издержки на переоборудование речных судов в класс «О» Российского Речного Регистра, приобретение соответствующего навигационного и спасательного оборудования, обучение плавсостава и пр.

С инициативой открыть водный путь от Игарки до Дудинки для речников несколько лет назад выступило ОАО «Енисейское речное пароходство». И вот совместная работа в этом направлении пароходства, Ассоциации Енисейских судовладельцев,

ФБУ «Енисейречтранс» увенчалась успехом. Идея нашла поддержку в Федеральном агентстве морского и речного транспорта и Минтрансе РФ.

Распоряжение Правительства вступило в силу с 1 января 2013 года. Отныне участок Енисея от Игарки (от устья острова Большой Медвежий) до порта Дудинка является участком внутреннего водного пути.

Между тем фактически закрытым остаётся для судов речного флота порт Дудинка, где действуют морские правила, в том числе Международные правила предупреждения столкновения судов и Международная морская система навигационно-гидрографического обеспечения. Оно и понятно, новые «Обязательные постановления в морском порту Дудинка», которые регулируют правила захода в порт и выхода из порта

» СУДОХОДСТВО

судов, были утверждены приказом Минтранса РФ в августе 2012 года, т. е. до Распоряжения Правительства РФ от 27 декабря 2012 года № 2544-р об изменениях в Перечне внутренних водных путей в части, где речь идёт о реке Енисей.

В середине января в Красноярске состоялось расширенное заседание руководителей и специалистов предприятий и организаций речного флота, посвящённое этой проблеме. Судовладельцы Енисея высказались за то, чтобы в «Обязательные постановления в морском порту Дудинка» были внесены дополнения, регламентирующие особенности захода судов с реки в акваторию морского порта без дальнейшего выхода в прибрежные воды. Соответствующие предложения изложены в обращении Ассоциации Енисейских судовладельцев в Министерство транспорта РФ.

Сергей ИВАНОВ

В ЦЕЛЯХ БЕЗОПАСНОГО ПЛАВАНИЯ

В связи с включением участка реки Енисей от порта Игарка до порта Дудинка в «Перечень внутренних водных путей Российской Федерации» судовладельцам Енисейского бассейна, осуществляющим рейсы до порта Дудинка, до начала навигации 2013 года необходимо в рабочих дипломах открыть выше означенный район плавания в квалификационной комиссии ФБУ «Енисейречтранс».

Для открытия района плавания судоводитель подаёт в квалификационную комиссию следующие документы:

- заявление установленного образца;
- рабочий судоводительский диплом;
- документ, подтверждающий наличие ранее открытого района плавания.

Если район плавания «п. Игарка – п. Дудинка» был ранее открыт, то после рассмотрения документов бассейновой квалификационной комиссией район плавания автома-

тически вносится в рабочий диплом без оплаты услуги и квалификационных испытаний. Если район плавания ранее не открывался, то его открытие проводится на общих основаниях.

А. В. СОКОЛОВ,
начальник службы
безопасности судоходства,
дипломирования
и аттестации
ФБУ «Енисейречтранс»

ПОДГОТОВКА К НАВИГАЦИИ И НОВЫЕ ТРЕБОВАНИЯ В КОДЕКС ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА РФ ВНЕСЕНЫ ИЗМЕНЕНИЯ

С 1 января 2013 года вступили в действие поправки в Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации (КВВТ). Какие новые требования со стороны Регистра предъявляются к судовладельцам в связи с изменениями в законодательстве? Об этом наш корреспондент беседует с руководителем Енисейского филиала Российского Речного Регистра Николаем Учаевым.

— Николай Георгиевич, в судоходных компаниях идёт подготовка к навигации. На что вы бы хотели обратить внимание судовладельцев в свете новых требований?

— С внесением изменений в Кодекс внутреннего водного транспорта РФ — основной федеральный закон для водников России — произошли изменения, существенные не только для Регистра, но и для других государственных контрольно-надзорных органов. В законе появились новые статьи, новые определения. Например, даны чёткие понятия маломерного, прогулочного, спортивно-парусного судов.

Маломерное судно — это судно, длина которого не превышает 20 метров, а общее количество людей на борту — не более 12 человек. Судовладельцам следует знать, что маломерные суда, которые заняты коммерческими перевозками, должны проходить освидетельствование и регистрацию в Речном Регистре и ФБУ «Енисейречтранс». По



Руководитель Енисейского филиала Российского Речного Регистра Николай Учаев.

результатам этих процедур будет выдаваться судовой билет установленного образца.

Маломерные суда, которые не занимаются коммерческой деятельностью, будут регистрироваться в Государственной инспекции по маломерным судам МЧС России по Красноярскому краю.

Коммерческими являются организации, основная цель которых — извлечение прибыли из своей деятельности, — это ООО, ОАО и прочие аналогичные структуры, а также физические лица — индивидуальные предприниматели.

В целях осуществления классификации и освидетельствования маломерных судов и в соответствии со статьёй 17 Федерального закона от 27.12.2002 № 184-ФЗ «О техническом регулировании», приказом от 22.01.2013 № 02-п по Федеральному автономному учреждению «Российский Речной Регистр» введено в действие руководство Р 040-2013 — «Временное руководство по классификации и освидетельствованию маломерных судов».

Также хотелось бы обратить внимание на следующее. В статье 14 КВВТ определено, какие судовые документы должны находиться на борту, чтобы на их основании инспектора государственного портового контроля и Енисейского управления «Госморречнадзора», бывая на судне или проводя проверку судоходной компании, могли определить, находится судно в годном состоянии или негодном. К перечню обязательных документов Речного Регистра добавился один документ, которого раньше не было, — это «Мерительное свидетельство».

Осуществлять выдачу «Меритель-

ного свидетельства» на все суда с классом Российского Речного Регистра в обязательном порядке Енисейский филиал РРП начал с 30 августа 2012 года по результатам ближайшего планового освидетельствования судов. Экспертами филиала уже выдано 164 «Мерительных свидетельства». Выдача

членов экипажа судна (судовая роль). Это не документы Регистра. Но, для того чтобы заполнить судовой билет в ФБУ «Енисейречтранс», владельцу нужно иметь на руках акт классификации и освидетельствования маломерного судна, которое выдаёт Регистр. Это новый акт и новая форма.

Мы уже начали новое для нас дело. На сегодня провели выдачу актов по 15 судам. Схема следующая. Наш эксперт проводит работу — оформляет и выдаёт владельцу акт классификации и освидетельствования маломерного судна. Владелец идёт в отдел регистрации ФБУ «Енисейречтранс», сдаёт этот акт и получает взамен судовой билет, который подтверждает годность судна к праву плавания под Государственным флагом.

— Какие ещё новации необходимо учесть судовладельцам в связи с изменениями в Кодексе?

— В главу «Безопасность судоходства» добавлена статья 34, которая отвергает высказывавшиеся доводы о том, что вот, мол, вышел новый Кодекс внутреннего водного транспорта, и там вроде бы «размазана» ответственность судовладельца. Это категорически не так, — ответственность судовладельца чётко и ясно прописана в этой статье. Однозначно определено, что подготовка судна к плаванию является обязанностью судовладельца. Также прописано, что судно считается годным к плаванию, если должным образом обеспечено укомплектование его экипажа и оно удовлетворяет требованиям обеспечения безопасности судоходства.

Исходя из этого, вытекает, что обеспечение безопасности является обязанностью судовладельца, а сами требования к системе управления безопасностью изложены в статье 34.1, где говорится, что судовладельцы в отношении судов, подлежащих государственной регистрации, за исключением маломерных судов, прогулочных судов и спортивных парусных судов, должны разработать и применять систему управления безопасностью судов (СУБ).

Под СУБ понимается совокупность документированных мер, необходимых для эффективного выполнения судами требований в области обеспечения безопасности судоходства. В этой статье 14 пунктов, которые обязательны для исполнения. Судовладельцам следует их знать и следовать этим пунктам в своей работе на речном флоте. «Правила разработки и применения системы управления безопасностью судов» утверждены Приказом министра транспорта РФ 29.12.2012 № 459.

Всё это необходимо для обеспечения безопасного плавания, так как в транспортном бизнесе не бывает случайностей.

Сергей ИВАНОВ

Фото Енисейского филиала Российского Речного Регистра



Старшие эксперты Речного Регистра на спуске баржи нового судостроения на Красноярской судостроительной верфи.

РЕЧНОЙ РЕГИСТР

Из ст. 34.1 Кодекса ВВТ РФ:

(введена Федеральным законом от 28.07.2012 № 131-ФЗ)

1. Судовладельцы в отношении судов, подлежащих государственной регистрации, за исключением маломерных судов, прогулочных судов и спортивных парусных судов, должны разработать и применять систему управления безопасностью судов (далее — система управления безопасностью), под которой понимается совокупность документированных мер, необходимых для эффективного выполнения судами требований в области обеспечения безопасности судоходства и предотвращения загрязнения окружающей среды, действий работников судовладельцев, включая членов экипажей судов, в случае возникновения связанных с судами опасности, аварийных ситуаций и включающих в себя:

1) инструкции работникам судовладельца по обеспечению безопасной эксплуатации судов и предотвращению загрязнения окружающей среды в соответствии с требованиями настоящего Кодекса;

2) документы, устанавливающие полномочия и взаимоотношения работников судовладельца, осуществляющих управление эксплуатацией судов, в части обеспечения безопасной эксплуатации судов и предотвращения загрязнения окружающей среды;

3) документ, устанавливающий полномочия и взаимодействие членов экипажей судов владельца в части обеспечения безопасной эксплуатации судов и предотвращения загрязнения окружающей среды;

4) способы связи между работниками судовладельца и экипажем судна;

5) порядок передачи экипажем судна сообщений об авариях, о фактах несоблюдения требований законодательства и (или) требований, установленных судовладельцем;

6) порядок действий членов экипажа судна и других работников судовладельца в случае возникновения аварийных ситуаций;

7) документы, устанавливающие обязанности капитана судна в отношении:

обеспечения безопасной эксплуатации судна экипажем судна;

издания необходимых приказов и инструкций в целях обеспечения безопасной эксплуатации судна;

проверки выполнения экипажем судна требований безопасной эксплуатации судна;

своевременной передачи сообщений судовладельцу о недостатках системы управления безопасностью;

8) документы, подтверждающие полномочия капитана судна, в том числе исключительные полномочия и ответственность в отношении сохранения жизни, здоровья людей, обеспечения безопасной эксплуатации судна и предотвращения загрязнения окружающей среды;

9) программы учений экипажа судна по действиям в условиях аварийной ситуации;

10) порядок ознакомления членов экипажа судна, принятых на работу или назначенных на судно, со своими обязанностями до выхода судна в рейс;

11) порядок ознакомления работников судовладельцев при приёме на работу и переводе на другую работу с возложенными на них обязанностями в части обеспечения безопасной эксплуатации судов и предотвращения загрязнения окружающей среды;

12) порядок планирования рейса судна и обеспечения безопасности его плавания;

13) меры по обеспечению надёжности механизмов, устройств, оборудования судов, в том числе регулярные проверки механизмов, устройств, оборудования, которые не используются постоянно;

14) порядок проведения проверок эффективности системы управления безопасностью и при необходимости её пересмотра.

КАК МЫ ПОБЕДИЛИ ПОД СТАЛИНГРАДОМ

2 ФЕВРАЛЯ 2013 ГОДА – 70-ЛЕТИЕ ОКОНЧАНИЯ СТАЛИНГРАДСКОГО СРАЖЕНИЯ

В эти дни страна отмечает 70-летие Сталинградской битвы – крупнейшего сражения Второй мировой войны. Свой личный вклад в героическую победу над коварным врагом внёс участник Великой Отечественной войны, кавалер ордена Александра Невского, бывший капитан пассажирских судов и начальник службы судовождения Енисейского речного пароходства, ныне пенсионер Иван Васильевич Дементьев. Он прошёл всю войну и оставил автограф на стенах поверженного рейхстага. В публикации ветеран вспоминает о жестоких боях под Сталинградом.

После первого года войны враг, которого удалось отбросить от Москвы, был ещё силен. Ведь на его стороне сражались войска итальянские, румынские, венгерские. Даже были дивизии – испанская и словацкая. На немецкую военную машину работала промышленность всей оккупированной Европы, поставляя для неё самолёты и танки, пушки и снаряды, бомбы и мины, продовольствие и снаряжение. А советский народ сражался практически один. Были оккупированы, захвачены врагом многие промышленные гиганты, поставлявшие Красной Армии военную технику, или, в лучшем случае, они были эвакуированы на Урал и в Сибирь, но многие ещё восстанавливались и военную продукцию не выдавали.

Сосредоточив на Сталинградском направлении большое превосходство в танковых и других войсках, подавляющее превосходство в авиации, в начале июля 1942 года немецкие войска перешли в наступление и прорвали оборону Красной Армии. Их танковые колонны, поддерживаемые авиацией, начали стремительно продвигаться в сторону Сталинграда.

В это время наш 309-й Отдельный Гвардейский миномётный дивизион (ОГМД), состоявший из двух батарей, находился на Воронежском направлении (позднее названном Воронежским фронтом), ведя огонь по скоплениям живой силы и техники врага, используя ракетные снаряды осколочного действия и зажигательные – термитные. В каждой из двух батарей было по четыре «катюши», смонтированных на лёгких танках Т-60 и заряжаемых 24 ракетными снарядами 82-миллиметрового калибра – для ведения огня залпами на расстоянии до пяти километров.

Когда враг, прорвав оборону, устремился к Волге, наш дивизион в срочном порядке был погружен в эшелон и перебросен в район Сталинграда. Здесь с самого начала и до конца сражения, то есть до 2 февраля 1943 года, до полного окружения и пленения немецких войск и их пособников, 309-й ОГМД в составе Сталинградского фронта участвовал в боевых действиях, производя залпы по скоплениям вражеских сил.

Сначала мы вместе со всеми войсками, действовавшими на Сталинградском фронте, вели тяжёлые оборонительные бои против превосходящих сил противника, имея превосходство в воздухе. Более всего мне запомнилось 23 августа 1942 года. В этот день немцы, со-

диапазон поворота «катюши» и, соответственно, расширить охват целей, ведь поворотным механизмом можно было повернуть направляющие только на 22 градуса.

Кроме того, каждый расчёт должен был вырыть и изготовить для себя блиндаж. Хотя блиндаж – это слишком громко сказано, скорее, это землянка глубиной один метр или просто небольшой окоп размером 1,5 на 1,5 метра, перекрытый в один накат шпалами и засыпанный вынутой из окопа землёй. Шпалы, снятые с железно-



Залп «катюш» в боях под Сталинградом.

средоточив большое количество танков, перешли в наступление, предварительно подвергнув наши войска на этом участке массированной бомбардировке и столь же массированному артиллерийскому обстрелу, протаранили нашу оборону, смяли наши войска и узким клином, шириной 2-2,5 километра, продвинулись к северной части Сталинграда и вышли к Волге. В результате Сталинградский фронт был разрезан на две части – южную и северную. Наш 309-й ОГМД оказался в северной части фронта. Из этой части и прибывших сюда других войск был образован Донской фронт.

Этот августовский день запомнился мне ещё и потому, что, оказавшись под массированным обстрелом дальнобойной артиллерии и одновременно бомбёжкой с воздуха, мы понесли большие потери, а я был вторично контужен и легко ранен. Но своей части не покинул. Первый раз я был ранен и контужен 8 июля 1941 года, тогда без госпиталя не обошлось.

Чтобы не дать противнику расширить узкий коридор, которым он вышел к Волге, нашим войскам была дана команда прочно окопаться на занимаемых местах и позициях и стоять насмерть – ни шагу назад. Наша огневая позиция была определена за железнодорожным полотном, проложенным по насыпи. Здесь силами каждого расчёта (4-6 человек) предстояло вырыть для «катюши» так называемую аппарель – траншею глубиной не менее метра, шириной несколько больше, чем ширина корпуса танка Т-60, с расчётом, чтобы увеличить

дорожного полотна, были нарасхват, ведь кругом была степь. Общими усилиями был вырыт и сооружён блиндаж для командира части, так называемый штабной блиндаж, для чего использовали не только шпалы в несколько накатов, но и рельсы. И ещё каждый боец вырыл для себя или максимум на двоих индивидуальный окопчик – щель глубиной не менее 1,5 метра, чтобы было где укрываться от обстрела дальнобойной артиллерии и налёта авиации. И всю эту огромную работу в выжженной солнцем, голой глиняной земле, в которую с трудом втыкалась лопата, расчёты сделали своими силами.

На линии противостояния создалось как бы равновесие сил и средств. Немецким войскам не удавалось, – пресекалась каждая их попытка, – расширить клин к северу, а нашим войскам не хватало сил и средств, чтобы перерезать образовавшийся коридор. Хотя усилия предпринимались как войсками Донского фронта, так и южными частями Сталинградского.

Также нам стало известно, что немецким войскам удалось потеснить наших и в самом городе, занять часть Сталинграда. Но весь город враг захватить не смог.

Так продолжалось до 18 ноября 1942 года.

Как писали в своих мемуарах маршалы Советского Союза Г. К. Жуков и А. М. Василевский, по их предложению, в страшной секретности в Ставке Верховного Главнокомандования и Генеральном штабе был разработан план контрнаступления

ИСТОРИЯ

с целью окружения и уничтожения всей группировки войск противника в районе Сталинграда. В это же время скрытно в ближайших тылах для всех трёх фронтов, которые предполагалось использовать для операции, – Сталинградского, Донского и



Иван Васильевич Дементьев в годы работы в Енисейском пароходстве.

Юго-Западного, – накапливались резервы свежих войск.

С наступлением вечера 18 ноября 1942 года из ближайших тылов, соблюдая строжайшую светомаскировку, стали выдвигаться на заранее установленные места и позиции танки и самоходные орудия, тягачи с пушками, «катюши» на трёхосных автомобилях с ракетными снарядами М-13 диаметром 132 мм, дальностью стрельбы до 9 километров.

Также для «катюш» всю ночь подвозили, а потом на руках уносили на огневую позицию ракетные снаряды М-30 диаметром 300 мм, весом около 100 килограммов, дальностью стрельбы всего до 2,8 километра. Их устанавливали на стальные рамы, по четыре штуки, прямо на земле, а предназначались они для взламывания обороны противника. Такой ракетный снаряд при взрыве делает воронку глубиной 2-2,5 метра, в диаметре 7-8 метров. Установка на «катюши» подобных снарядов – это тяжкая работа, занимавшая не менее восьми часов, рядом с передовой. Дивизион «катюш» имел 72 рамы для установки 288 ракетных снарядов М-30.

Шум двигателей, лязг гусениц танков, негромкие команды, движение людей продолжались всю ночь. Причём видимость была очень малой: стоял морозный туман. Противник изредка постреливал из орудий и миномётов, но, по всей видимости, особенно тревоги и активности не проявлял.

Подвезли и нам запас ракетных снарядов (Окончание на стр. 4).

НОВОСТИ СПОРТА

третье место заняли работники муниципальных бюджетных образовательных учреждений дополнительного образования детей «ДЮСШ № 1» и «ДЮСШ № 2», на втором месте – отдел МВД России по городу Лесосибирску. А победителями городской спартакиады 2012 года признаны речники Лесосибирского порта.

В ОАО «Лесосибирский порт» работает 600 человек. Из них 45 – постоянные участники соревнований, как среди подразделений предприятия, так и проходящих на городском и краевом уровнях. Ежегодно работники порта блестяще выступают в «Кроссе наций», на «Лыжне «Норильского никеля», в корпоративном легкоатлетическом пробеге на Таймырском полуострове.

Здоровый образ жизни – добрая традиция речников, – раскрывает секрет успеха заместитель генерального директора по персоналу и социальным вопросам Лесосибирского порта Валерий Воплов. – Спорт приносит массу положительных эмоций, объединяет людей, знакомит их между собой, укрепляет здоровье и характер. От лица руководства предприятия благодарю всех спортсменов за участие в соревнованиях, а призёров поздравляю с блестящими победами.

Яна СЕМЁНОВА
Фото Галины КАНДАРИЯ

ЛИДЕРЫ ДВУХ СПАРТАКИАД

В рамках физкультурно-оздоровительных программ и спортивных мероприятий в 2012 году работники Лесосибирского порта приняли участие в бассейновой спартакиаде, которую организует ОАО «Енисейское речное пароходство», и в городской спартакиаде среди коллективов физической культуры предприятий Лесосибирска.

Бассейновая спартакиада проводится ежегодно среди речников из посёлков Подтёсово и Ермолаево, городов Енисейска, Лесосибирска и Красноярска. В течение 2012 года были организованы состязания по лыжным гонкам, настольному теннису, шахматам, мини-футболу, волейболу, лёгкой атлетике. Соревнования проходили с высоким накалом страстей, положительными эмоциями и желанием каждого участника, каждой команды показать максимальный результат, стать лидером.

Во всех видах спорта, представленных на спартакиаде 2012 года, речники Лесосибирского порта стали призёрами. По результатам упорной борьбы переходящий Кубок бассейновой спартакиады вновь остался в Лесосибирском порту, где он себя «чувствует» хозяином «витрины победителей» с 2006 года.

Городская спартакиада среди коллективов физкультуры предприятий Лесосибирска проводится третий год. В 2012 году в программу спартакиады входило



Команда по лёгкой атлетике Лесосибирского порта – чемпион городской спартакиады 2012 года.

ЮБИЛЯРЫ

Администрация, профком, Совет ветеранов Красноярского судоремонтного центра поздравляют:

Валентину Анатольевну СЕМЁНОВУ

– с 75-летием (25 января).

На Красноярском судоремонтном заводе проработала 34 года – инженером-технологом ОГМ, инженером-конструктором ОГК. Награждена медалями «Ветеран труда», «300 лет Российскому флоту».

Юрия Афанасьевича ТОКМАКОВА

– с 50-летием (27 января).

Капитан-механик теплохода «Кострома». **Николая Михайловича БЕЛОЗЕРСКОГО**

– с 60-летием (30 января).

Валерия Степановича МИКУТЯ

– с 50-летием (31 января).

Капитан-механик теплохода «СТ-717». **Елену Кузьминичну ЯГАНИНУ**

– с 85-летием (3 февраля).

Ветеран Великой Отечественной войны. 20 лет проработала в Енисейском пароходстве – радистом на судах «Мечников», «Невельской», «Полтава», радиооператором Игарского порта, оператором радиобюро узла связи управления ЕРП. Награждена медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941 – 1945 гг.», четырьмя юбилейными медалями Победы, медалью «Ветеран труда».

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

Администрация, профком, Подтёсовской РЭБ флота поздравляют:

Юрия Павловича ЩЕРБИНИНА

– с 65-летием (26 декабря 2012 г.).

Работает старшим помощником капитана – первым помощником механика теплохода «Техпомощь-5».

Валерия Константиновна ШАДРИНА

– с 50-летием (31 января).

Работает шкипером «БС-12».

Филиппа Семёновна ПОПОВА

– с 80-летием (1 февраля).

Работал котельщиком, сторожем. Стаж – 32 года. Награждён медалью «За доблестный труд», почётными грамотами и благодарностями, премиями за разрядное достижение.

Присвоено звание «Ветеран труда». **Маргариту Павловну КАПУСТИНУ**

– с 75-летием (3 февраля).

Работала матросом, кассиром, шкипером. Стаж – 32 года. Награждена орденом Трудовой Славы III степени, медалью «За доблестный труд», почётными грамотами, благодарностями.

Присвоено звание «Ветеран труда».

Елену Юрьевну ПОГОДАЕВУ

– с 60-летием (6 февраля).

Работала поваром, матросом-кочегаром, сторожем. Стаж – 32 года. Награждена почётными грамотами, благодарностями.

Присвоено звание «Ветеран труда».

Людмилу Павловну БУРДЮК

– с 60-летием (6 февраля).

Работает в Подтёсовской РЭБ фельдшером здравпункта.

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

Администрация ОАО «Лесосибирский порт» поздравляет:

Владимира Михайловича БОРОНИНА

– с 55-летием (1 января).

Доцер-механизатор 1-го класса. **Татьяну Владимировну НЕРОДА**

– с 55-летием (1 января).

Нормировщик-экономист ремонтно-механических мастерских. **Владимира Петровича ИШИМИКОВА**

– с 60-летием (10 января).

Первый помощник механика – шкипер «Бункерной станции-3». **Наталью Леонидовну НОВИКОВУ**

– с 55-летием (13 января).

Старший приёмосдатчик грузового района. **Татьяну Михайловну ВЕРЕСОВУ**

– с 60-летием (15 января).

Работала ведущим инженером отдела труда и заработной платы.

Анатолия Петровича АНТОНУКА

– с 70-летием (17 января).

Ветеран порта. Вышел на заслуженный отдых водителем автомобиля.

Владимира Васильевича ЧЕРЕПАНОВА

– с 60-летием (20 января).

Ветеран порта. Трудился сменным механиком котельной. **Виктора Фёдоровича ФАЙЗУЛИНА**

– с 60-летием (24 января).

Сменный механик котельной порта. **Нину Викторовну ГЕРАСЬКОВУ**

– с 55-летием (27 января).

Начальник пристани Абалаково. **Июрия Евгеньевича ЖДАНОВА**

– с 50-летием (28 января).

Механик управления нефтеналивного района. **Геннадия Георгиевичу АБОЛЯ**

– с 55-летием (29 января).

Сменный капитан – сменный механик теплохода «Водолей».

Владимира Константиновна МОЛЬНИКА

– с 65-летием (5 февраля).

Ветеран порта. Вышел на пенсию капитаном – сменным механиком теплохода «ОТА-960».

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

ЮБИЛЯРЫ

**Администрация, профком
Ермолаевской РЭБ флота
поздравляют:**

Людмилу Владимировну ПУШКАРЁВУ – с 55-летием (27 января). Стаж в ЕРП – 33 года. Работала машинистом-кочегаром котельной, матросом на «ГП-25-10», затем няней, воспитателем, помощником воспитателя в детском саду, рабочей деревообрабатывающего участка. Продолжает трудовую деятельность маляром деревообрабатывающего участка.

Желаем уважаемой Людмиле Владимировне здоровья, благополучия, долгих лет жизни.

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

Анатолия Егоровича БРЮХАНОВА – с 75-летием (28 января). Трудиться в пароходстве начал в 1962 г. рулевым-мотористом теплохода «Богучаны», прошёл путь до второго помощника механика теплохода «Академик Киренский». С 1976 г. работал в Ангарском районном управлении ЕРП: сначала линейным механиком, в 1981 – 1986 гг. – главным инженером, в 1994 – 1998 гг. – механиком «СКПО-2». С 1998 г. и до ухода на заслуженный отдых в 2001 г. – шкипер-механик «НСКПО-2» Подтёсовской базы флота. Стаж в ЕРП – 31 год. Награждён знаком «Отличник социалистического соревнования Министерства речного флота РСФСР».

Виктора Васильевича ПАВЛИКОВА – с 85-летием (30 января). Военан Великой Отечественной войны. В 1947 г. начал трудовую деятельность в ЕРП третьим штурманом парохода «Улан-Батор». В декабре 1948 г. был призван в армию. После демобилизации в 1953 г. поступил на работу в трест «Енисейзолото» капитаном катера. В 1958 – 1963 г. работал капитаном – помощником механика на судах Кононовской РЭБ Енисейского пароходства, в 1965 – 1981 гг. – инженером по учёту работы флота, начальником производственно-планового отдела Кононовской РЭБ. В 1981 г. был избран председателем исполкома Кононовского сельского совета народных депутатов и проработал на этом посту до ухода на заслуженный отдых в 1990 г. Стаж в ЕРП – 27 лет. Награждён медалями «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941 – 1945 гг.», «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В. И. Ленина», «50 лет Победы», «60 лет Победы».

Валентину Ивановну САВЕНКОВУ – с 65-летием (31 января). Трудовую деятельность в управлении пароходства начала в 1967 г. стартистиком планового отдела. С 1973 г. – техником отдела, с 1980 г. – старшим техником. В 1985 г. была назначена начальником административно-хозяйственного отдела. С 1996 г. – комендант административного здания ОАО «ЕРП», с 2003 г. – начальник административно-хозяйственного отдела, с 2004 г. – начальник протокольного отдела, с 2005 г. – комендант здания административно-хозяйственного управления. В том же году ушла на заслуженный отдых. Стаж в ЕРП – 39 лет. Награждена медалью «Ветеран труда», знаком «Отличник речного флота».

Альбину Васильевну ЛЕСУНОВУ – с 65-летием (1 февраля). Трудиться в ЕРП начала в 1971 г., после окончания Горьковского института инженеров водного транспорта, инженером-технологом отдела главного технолога Красноярского судоремонтного завода. С 1988 г. и до ухода на заслуженный отдых в 2009 г. работала в управлении пароходства, где прошла путь от старшего инженера отдела труда и заработной платы до главного специалиста ОТиЗ финансово-экономического управления. Стаж в ЕРП – 38 лет. Награждена медалью «100 лет профсоюзам России», знаком «Отличник речного флота».

Любовь Сергеевну БЕЛОУСОВУ – с 75-летием (2 февраля). Работать в пароходстве начала в 1961 г. мотористом-матросом теплохода «Котлин» Подтёсовской РЭБ флота. С 1963 по 1968 г. – радист теплоходов «Котлин», «Воскресенск», «Евпатория»; с 1968 г. – радиооператор Подтёсовского отделения бассейновой конторы связи ЕРП; с 1973 г. – радиооператор бассейнового узла связи и радионавигации; с 1977 г. и до ухода на заслуженный отдых в 1997 г. – радиооператор второго класса производственно-технического управления связи и радионавигации пароходства. Стаж в ЕРП – 36 лет. Награждена медалями «Ветеран труда», «300 лет Российскому флоту», знаком и званием «Почётный радист». **Желаем уважаемым юбилярам здоровья, благополучия, долгих лет жизни.**

КАК МЫ ПОБЕДИЛИ ПОД СТАЛИНГРАДОМ

2 ФЕВРАЛЯ 2013 ГОДА – 70-ЛЕТИЕ ОКОНЧАНИЯ СТАЛИНГРАДСКОГО СРАЖЕНИЯ

(Окончание. Начало на стр. 3). на три-четыре залпа. Мы вывели свои «катюши» из аппарелей и здесь же выстроили в ряд, наведя на указанную нам цель.

Где-то после пяти часов утра 19 ноября приехала кухня с горячим завтраком и фронтowymi 100 граммами, которые выдавались ежедневно, причём редко – водка, в основном – спирт. Также выдавался сухой паёк на обед – чаще банкой тушёнки на двоих и сухарями из житного хлеба (хлеб привозили очень редко). Подвозить кухню в обед было опасно – кругом голая степь.

Артиллерийская подготовка на всех трёх фронтах была назначена на 7 часов утра 19 ноября 1942 года. Но к утру морозный туман усилился, видимость сократилась до 80-100 метров. Начало артиллерийской подготовки откладывалось несколько раз на 20-30 минут. Всё это время все были на своих местах в полной готовности.

Наконец, около 9 часов утра по сигналу – залпу «катюш» – началась артиллерийская подготовка. Наши «катюши», находясь на одном месте, произвели несколько залпов по разным целям. Стоял сплошной, ни с чем несравнимый гул. Так что обстрел со стороны противника и разрывы его снарядов не были слышны, только видны. Противник отвечал слабо.

Так продолжалось почти два часа. Потом всякая стрельба прекратилась, и все наши войска пришли в движение. Пошли в атаку танки, а за ними другие войска. На нашем участке оборона врага была прорвана сразу, как, видимо, и на других фронтах и участках.

Задача состояла в том, чтобы, продвигаясь концентрическими, огромными, охватывающими клещами в общем направлении на город Калач (ныне Калач-надону), охватить в кольцо всю сталинградскую группировку врага. Продвинувшись с боями к намеченной цели, 23 ноября войска, наступавшие с севера, – Юго-Западного и Донского фронтов, и войска, наступавшие с юга, – Сталинградского фронта, в голой, заснеженной степи, в районе хутора Советский, встретились, образовав громадное кольцо (его стали называть котёл) в районе немого восточнее Калача. Радости не было предела.

Таким образом, создались как бы два фронта: внутренний, окруживший войска противника, и внешний, находившийся от внутреннего в 10-30 километрах. По решению Ставки Верховного Главнокомандования на Донской фронт (командующий генерал-полковник К. К. Рокоссовский) была возложена задача удерживать в котле окружённую группировку врага, постепенно сужая кольцо и уничтожая его живую силу. Наш 309-й ОГМД был в составе Донского фронта.

На внешние фронты – Сталинградский (командующий генерал-полковник А. И. Ерёменко) и Юго-Западный (командующий генерал-лейтенант Н. Ф. Ватулин) – возлагались задачи укрепиться и не давать немецким войскам прорвать оборону и соединиться со своей окружённой группировкой.

Донской фронт перешёл в наступление и начал теснить окружённые войска противника, уменьшая площадь котла.

Но немецкое командование подтянуло из резерва свежую танковую армию генерала Манштейна, и из района Котельниково немцы перешли в наступление, стали теснить наши войска с задачей прорваться и соединиться с окружённой в Сталинграде группировкой.

Наше командование приняло решение пока прекратить наступление на окружённую группировку противника и часть сил, особенно танковые части, перебросить против наступавшей танковой армии генерала Манштейна. В том числе наш 309-й ОГМД было приказано передать из Донского фронта в Сталинградский, используя его для создания прочной обороны на внешнем фронте. Мы совершили большой марш, перейдя на правый берег Дона. Базировались на высоком обрывистом берегу и оттуда выезжали для стрельбы по указанным целям.

Общими усилиями всех видов войск двух фронтов – Сталинградского и Юго-Западного – и войск, прибывших из Донского фронта, противника и его ударную силу – танковую армию – удалось остановить, а потом, взяв в клещи, разгромить. И даже отодвинуть внешний фронт ещё дальше на запад, где противник перешёл к обороне. После этого части Донского фронта, в том числе наш 309-й ОГМД, вернулись в состав Донского фронта.

Началось решительное наступление. Так как 309-й ОГМД («катюши») на лёгких танках Т-60 имел неограниченную проходимость, его снова использовали для дачи залпов то в одном, то в другом месте.

26 января 1943 года окружённая группировка врага была расчленена на две части: южную – большую и северную – меньшую. В южной группе началась массовая сдача в плен. Покончив с южной группой противника, наши войска общими усилиями освободившихся частей нажали на северную группу. В результате и там началась массовая сдача немцев в плен.

Последним 2 февраля 1943 года, выйдя из подвала университета, сдался в плен командующий немецкой сталинградской группой войск генерал-фельдмаршал Паулус со своим штабом. Так бесславно для них закончилось Сталинградское сражение, длившееся шесть с половиной месяцев. За период уничтожения окружённой группировки врага войсками одного только Донского фронта была взята в плен 91 тысяча немецких солдат и офицеров. В качестве трофеев нам досталось большое количество самолётов, танков, пушек, автомобилей и другого армейского снаряжения.

После окончания боёв войсками Донского фронта было собрано на поле боя и захоронено 147 200 трупов противника. Общие же потери врага за время нашего контрнаступления составили 800 тысяч, а за весь период Сталинградского сражения – более 1,5 миллиона человек.

Нелегко далась и нам эта победа. После битвы Донским фронтом было захоронено 46,7 тысячи наших бойцов, погибших только в городе Сталинграде. Общие же потери за все время Сталинградского сражения были, безусловно, очень большими.

Начав бои под Сталинградом командиром «катюши», я был назначен сначала помкомвзвода. Затем приказом командующего Донским фронтом генерал-полковника К. К. Рокоссовского за № 0149 от 3 февраля 1943 года мне было присвоено офицерское звание младший лейтенант, и я был назначен командиром огневого взвода 309-го Отдельного Гвардейского мотомётного дивизиона.

Здесь я сделаю как бы отступление и расскажу об авиации. Как уже говорилось выше, в начале Сталинградского сражения, до контрнаступления наших войск 19 ноября 1942 года, немецкая авиация имела подавляющее превосходство и господствовала в воздухе.

В день контрнаступления, 19 ноября, погода была нелётная, стоял морозный туман, а днём пошёл густой снег. Но потом, когда улучшилась погода, мы вдруг обнаружили полное превосходство нашей авиации. Значит, и авиационные части были переброшены в район Сталинграда.

Когда противник был окружён, немецкие транспортные самолёты днём прилетали и садились внутри кольца, подвозя боеприпасы и продукты, увозя раненых. Но наши истребители начали их сбивать. Тогда они стали летать только ночью, но и это продолжалось недолго: аэродром заняли наши войска. Тогда они стали летать ночью и сбрасывать продукты своим окружённым войскам. Однако это им удалось не всегда: их сбивали наши истребители и зенитчики.

После Сталинградского сражения инициатива прочно и до конца войны перешла в руки Красной Армии. Пришёл и на нашу улицу праздник: мы победили!

Для полноты торжества и радости перед нами предстала такая картина: многокилометровые колонны немецких пленников – голодных, измученных, в лёгких, тонких шинелях мышиного цвета, на головах поверх пилоток – полотенец, куски одеял, шалей и платков, забранных у мирного населения, на ногах – ботинки или сапоги, руки – в карманах или рукав в рукав. От-

дельные пленные шли в соломенных гапашах. А ведь зима была морозной и снежной. Но среди наших конвоиров и бойцов, которые наблюдали эту картину, каких-то признаков мести не было. Напротив, и конвоиры, и бойцы проявляли гуманность в обращении с пленными.

Наши войска с наступлением морозов были одеты по-зимнему. Офицеры – в полушубках, рядовой состав получил меховые безрукавные жилеты или облегчённые телогрейки под шинель. На головах у всех были меховые шапки, на руках – меховые рукавицы, абсолютно все были в добротных серых валенках. Так позаботились о нас труженики тыла. Спасибо им всем за это и низкий поклон.

После завершения Сталинградского сражения боеспособные части пошли воевать дальше на запад. Наш 309-й ОГМД, который понёс большие потери в личном составе и имел сильно побитые, изношенные «катюши», был погружен в эшелон и отправлен в Москву на переформирование.

В Москве за бои в Сталинграде мы получили награды. Всего из нашего дивизиона было награждено 12 человек. Награды вручили в Кремле. После этого наша группа была сфотографирована, а через несколько дней каждому из награждённых был выдан групповой фотоснимок.

К сожалению, никто не был награждён из числа погибших при защите Сталинграда. Не были награждены и те, кто был ранен и вывезен в госпиталь. Не был награждён ни один водитель танка и из числа рядового состава. Правда, через некоторое время, где-то в июне 1943 года, всем непосредственным участникам Сталинградского сражения были вручены медали и удостоверения «За оборону Сталинграда».

Иван ДЕМЕНТЬЕВ,
бывший гвардии старший лейтенант, инвалид Великой Отечественной войны, ветеран труда
Енисейского пароходства



В память о Сталинградской битве. Монументы на Мамаевом кургане в г. Волгограде.

13 декабря 2012 г. на 66-м году ушла из жизни
РОМАНОВА
Мира Константиновна,
ветеран Енисейского пароходства, бывший бухгалтер расчётной группы Подтёсовской РЭБ флота. Трудовую деятельность в пароходстве начала в 1966 г. рабочей Подтёсовской РЭБ флота. В дальнейшем работала на разных должностях до ухода на заслуженный отдых в 1995 г. За многолетний добросовестный труд неоднократно поощрялась руководством Подтёсовской РЭБ флота, пароходства и баскомфлота. Выражаем искреннее соболезнование родным и близким покойной.
Руководство ОАО «Енисейское речное пароходство», Совет ветеранов

28 декабря 2012 г. на 83-м году после тяжёлой продолжительной болезни ушла из жизни
ПОТЫЛИЦЫНА Эмилия Петровна,
ветеран Великой Отечественной войны, ветеран Енисейского пароходства. Трудовую деятельность в ЕРП начала в 1947 г. телеграфистом аппаратной службы радиобюро. В дальнейшем трудилась электромонтёром станционного оборудования приёмно-передающей станции производственно-технического управления связи и радионавигации. Добросовестно проработала в пароходстве 51 год. Неоднократно поощрялась руководством управления, предприятия и баскомфлота. Была награждена медалями «Ветеран труда», «300 лет Российскому флоту». Выражаем искреннее соболезнование родным и близким покойной.
Руководство ОАО «Енисейское речное пароходство», Совет ветеранов

25 января 2013 г. на 74-м году после тяжёлой продолжительной болезни ушёл из жизни
СНЕЖКО Владимир Иванович,
ветеран Енисейского речного пароходства. Трудовую деятельность в пароходстве начал в 1959 г. в период производственной практики, рулевым теплохода «Балхаш». В 1960 г. по окончании Красноярского речного училища был принят третьим штурманом дизель-электрохода «Латвия». Затем работал вторым штурманом на дизель-электроходах, с 1964 г. – первым штурманом дизель-электрохода «Латвия». В 1969 г. был назначен начальником Верхне-Енисейского районного управления ЕРП и проработал в этой должности до ухода на заслуженный отдых в 2003 г. Зарекомендовал себя как высококвалифицированный, ответственный руководитель, пользовавшийся заслуженным авторитетом у речников Енисея. За многолетний добросовестный труд неоднократно поощрялся руководством пароходства и баскомфлота. Был награждён медалями «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В. И. Ленина», «300 лет Российскому флоту», знаком «Отличник социалистического соревнования Министерства речного флота РСФСР», знаком и званием «Почётный работник речного флота». Выражаем искреннее соболезнование родным и близким покойного.
Руководство ОАО «Енисейское речное пароходство», Совет ветеранов

<p>«РЕЧНИК ЕНИСЕЙ» – газета речников Енисейского бассейна Уредители: Открытое акционерное общество «Енисейское речное пароходство», Федеральное бюджетное учреждение «Енисейское государственное бассейновое управление военных путей и судоходства», Енисейская бассейновая профсоюзная организация Профсоюза работников водного транспорта Российской Федерации.</p> <p>Издатель: ОАО «ЕНИСЕЙСКОЕ РЕЧНОЕ ПАРХОДСТВО» Главный редактор: ИВАНОВ С. С.</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 П/И № ФС16-472 от 23 октября 2007 г.</p> <p>Подписной индекс: 52353. Газета распространяется по подписке. Цена свободная.</p>	<p>Компьютерный набор и корректура: редакция газеты «Речник Енисей». Компьютерная верстка: Е. В. Девяткова. Корректор: Г. Г. Гудюшников. Отпечатано: ООО ПК «Знак» 660028, г. Красноярск, ул. Телевизионная, 1, стр. 21. Телефон: (391) 201-97-87. Подписано в печать: 30.01.2013 г. по графику – 14.00, фактически – 14.00 Заказ № 38. Тираж: 2640 экз.</p>
--	--	---	--