

ГАЗЕТА
РЕЧНИКОВ
ЕНИСЕЙСКОГО
БАССЕЙНА

ИЗДАЁТСЯ
С 24 АПРЕЛЯ
1931 ГОДА

www.e-river.ru

РЕЧНИК ЕНИСЕЯ

» ГЛАВНАЯ ТЕМА

**НАВИГАЦИЯ-2013
ВСТУПИЛА
В ЗАВЕРШАЮЩУЮ ФАЗУ.
ФЛОТОМ ПАРОХОДСТВА
ПЕРЕВЕЗЕНО
ОКОЛО 3 МИЛЛИОНОВ
ТОНН ГРУЗОВ**

стр. 1

» СОБЫТИЕ

**СЕКРЕТАРЬ
КРАСНОЯРСКОГО
РЕГИОНАЛЬНОГО
ОТДЕЛЕНИЯ ПАРТИИ
«ЕДИНАЯ РОССИЯ»
ВАЛЕРИЙ СЕМЁНОВ
ВСТРЕТИЛСЯ
С РЕЧНИКАМИ**

стр. 1

» НАВИГАЦИЯ-2013

**ТЕПЛОХОД «МЕХАНИК
МАКЛАКОВ» СОВЕРШИЛ
РЕЙСЫ В АРКТИЧЕСКИЙ
ПОРТ САБЕТТА**

стр. 2

» ПРОФЕССИОНАЛЫ ПАРОХОДСТВА

**ОЧЕРК ОБ ЭКИПАЖЕ
ТЕПЛОХОДА «АНГАРА-77»**

стр. 2

» ОБРАЗОВАНИЕ

**ПЕДАГОГИ И КУРСАНТЫ
НАЧАЛИ НОВЫЙ
УЧЕБНЫЙ ГОД**

стр. 3

» СУДОХОДСТВУ НА ЕНИСЕЕ-150 ЛЕТ

**ВETERAN ВСПОМИНАЕТ
О ПЕРВЫХ ПОХОДАХ
ПО СРЕДНЕМУ ПЛЁСУ
РЕКИ НИЖНЯЯ ТУНГУСКА**

стр. 4

НА ДУДИНСКОМ НАПРАВЛЕНИИ

Грузовая навигация Енисейского пароходства продолжается согласно плану и входит в свою завершающую фазу. По сравнению с ситуацией 2012 года ныне уровень воды в Енисее достаточный для нормальной, бесперебойной работы флота. К очередному рейсу в Дудинку готовится и сухогрузный теплоход «ГТ-11».

Енисейском Севере, экипаж «ГТ-11» – всегда долгожданный гость. В составе команды – капитан, старший и третий его помощники, два рулевых моториста, повар. И даже сейчас, когда навигация продолжается уже четыре месяца и, казалось бы, все они уже подустали от дальних походов, те, кто встречает теплоход в отдалённых портах и пунктах, видят только бодрые улыбки членов экипажа «ГТ-11».

Борт контейнеровоза вмещает до 680 тонн груза. Сейчас судно грузится до полной осадки: воды в Енисее



Экипаж теплохода «ГТ-11» в полном составе. Третий слева – капитан Николай Шаралов.

Это крепкое и надёжное судно, универсальный контейнеровоз, построенный когда-то в ГДР. Универсальный потому, что может ходить по всем притокам Енисея. В 2006 году капитаном «ГТ-11» был назначен Николай Валерьевич Шаралов, опытный речник, который за почти четверть века работы на флоте был верен только судам серии «ГТ». Нынешней весной он водил теплоход в Ванавару, с Подкаменной Тунгуски успел по большой воде перейти на Нижнюю. Потом прошёл по Большой Хете и добрался до Усть-Порта в низовьях Енисея.

В период интенсивной навигации теплоход «ГТ-11» работает на водном маршруте Красноярск – Дудинка, доставляя грузы для ГМК «Норильский никель», «Газпрома» и других организаций, а также грузы северного завода, жизненно необходимые для жителей Крайнего Севера, – одежду, продукты питания (в августе и сентябре – свежие овощи и фрукты), строительные материалы, бытовые электроприборы и многое другое.

Там, в небольших поселениях на

достаточно. В Злобинском грузовом районе Красноярского речного порта, где пришвартовался «ГТ-11», портальные подъёмные краны грузят на его борт пятитонные и двадцатитонные контейнеры, наполненные грузом и надёжно запломбированные в порту. Рейс сухогруза в Дудинку продлится пять суток. Там судно разгрузит и отправит в обратный путь: преодолевать сильное енисейское течение «ГТ-11» предстоит неделю. В целом рейс этого судна составляет полмесяца с учётом ожидания выгрузки и погрузки в портах. Ежедневная тяжёлая, ответственная работа.

Усложняют её и некоторые природные факторы. Практически весь август леса Красноярского края одолевали пожары. Задымлённость мешала бесперебойной работе речного флота на Енисее. Сухогруз «ГТ-11», как и другие суда пароходства, был вынужден ходить в условиях ограниченной видимости, а значит, по усиленной вахте, когда круглосуточно на мостике держат вахту два судоводителя.



Теплоход «ГТ-11» Енисейского речного пароходства.



Контейнеры с грузами для «Норильского никеля».

С приближением осени на Енисее всё больше туманов, тяжёлой завесой накрывающих обзор курса кораблей. И, несмотря на сложный характер сибирской природы, на трудности, характерные для затяжных рейсов, экипаж «ГТ-11» работает хорошо и слаженно, всегда укладываюсь в график.

На этот раз «ГТ-11» предстоит одиннадцатый рейс в Дудинку. Сложно представить, сколько километров водного пути прошло это судно, ведь на плаву оно с 1963 года. Не один десяток лет на борту «ГТ-11» работает старший помощник капитана Вячеслав Вениаминович Насонов. Легендарный

Казачинский порог для него – самое труднопроходимое место на Енисее.

– Весной на притоках каждое препятствие сложное, – рассказывает второй штурман. – Нынче спускались по Хете – было так мелко, что порой надеялись только на чудо.

Но опытные речники ведут суда аккуратно и умело, помня два основных правила перевозки грузов – не ставить тяжёлый груз поверх более лёгкого и не размещать контейнеры с продуктами рядом с контейнерами, наполненными едкими химическими веществами. Всё просто и мудро.

Загрузив очередную партию контейнеров, экипаж «ГТ-11» привычно и уверенно снова отправится на Север.

Кристина СЕРГЕЕВА
Фото автора
и Алексея БУРАВЦОВА

СПРАВКА

Как отметил начальник отдела планирования и учёта работы флота ОАО «Енисейское речное пароходство» Виктор Образцов, на сегодняшний день судами ЕРП уже перевезено 2 миллиона 900 тысяч тонн грузов, что составляет 84 процента от запланированного на навигацию 2013 года. Плановая цифра – 3,5 миллиона тонн.

Грузовая навигация будет продолжаться до середины осени: последние суда уйдут из Красноярска на Север в десятых числах октября, из Дудинки – до 20 октября.

ВСТРЕЧА В ПАРОХОДСТВЕ

Накануне выборов депутатов Красноярского городского Совета состоялась встреча секретаря Красноярского регионального отделения партии «Единая Россия», первого заместителя председателя Законодательного собрания Красноярского края, руководителя фракции «Единая Россия» в краевом парламенте Валерия Семёнова с коллективом управления ОАО «Енисейское речное пароходство».

Трудовой путь Валерия Владимировича Семёнова, как оказалось, связан с Енисейским пароходством: работая заместителем директора Заполярного филиала ОАО «ГМК «Норильский никель», он долгое время взаимодействовал с речниками.

На встрече Валерий Семёнов подчеркнул роль Енисейского речного пароходства в развитии края как круп-

нейшей судоходной компании Сибири, основного грузоперевозчика по водным путям Енисея и его притокам.

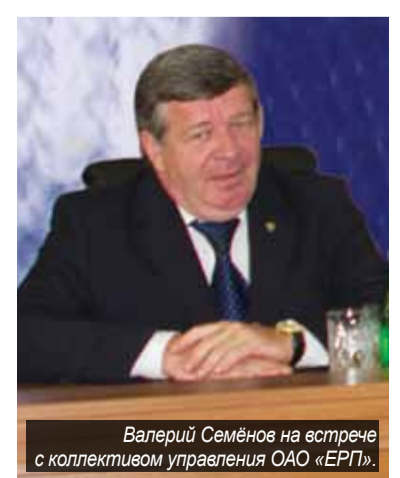
Обращаясь к трудовому коллективу пароходства, Валерий Владимирович отметил лучшие качества работников речного флота – ответственность, смелость, надёжность и трудолюбие. Признался, что дорожит сотрудничеством с такими людьми, и пообещал

приходить на встречи в пароходство и как депутат, и как коллега. Особенно подробно он остановился на ключевых аспектах развития транспортной инфраструктуры на внутренних водных путях Сибири, роли Енисейского речного пароходства в реализации крупнейших инвестиционных проектов на территории Красноярского края и участии депутатского корпуса, партии «Единая Россия» в решении проблем ЕРП и речников.

Также Валерий Семёнов ответил на вопросы членов коллектива управления ОАО «ЕРП», рассказал об ожидаемых положительных переменах на городском и краевом уровнях.

Кристина СЕРГЕЕВА
Фото автора

» СОБЫТИЕ



Валерий Семёнов на встрече с коллективом управления ОАО «ЕРП».

РЕЙСЫ В АРКТИЧЕСКИЙ ПОРТ САБЕТТА

» НАВИГАЦИЯ-2013

» В августе теплоход Енисейского речного пароходства «Механик Маклаков», капитан Александр Завидов, совершил два рейса в новый арктический порт Сабетта, расположенный на левом берегу Обской губы, на полуострове Ямал.

Как мы сообщали ранее, строительство порта началось летом прошлого года. Также здесь предстоит построить крупное предприятие по производству сжиженного газа, аэропорт и другие объекты. В конце сентября 2012 года теплоход «Механик Маклаков» уже доставлял грузы с Енисея в порт Сабетта – на барже «М-2». И вот это же судно выполнило ещё два рейса на Ямал. Перед экипажем стояла задача доставить в Сабетту из Дудинки морской

землечерпательный снаряд – плавксковавтор «Байкал» и два самоходных судна – шаланду и мотозавозню, обслуживающих земснаряд. Например, мотозавозня служит для подъёма, перемещения массивных якорей земснаряда. Эта «флотилия» с Оби работала на строительстве проходящего по дну Енисея участка новой линии газопровода Мессояха – Норильск, зимой оттаивалась в Красноярске, а в июле была приведена «ОТами»

Енисейского пароходства в Дудинку.

В первый рейс теплоход «Механик Маклаков», взяв на буксир шаланду и мотозавозню, отправился из Дудинки 10 августа и 15 августа был в Сабетте. В тот же день вышел в обратный путь, а 18 августа прибыл в Дудинку. Второй рейс – по доставке в порт Сабетта плавксковавтор «Байкал» – проходил с 19 по 29 августа.

– Погода на трассе Северного морского пути была благоприятная, и транспортные операции прошли без штормовых осложнений, – отметил заместитель руководителя управления эксплуатации флота ОАО «ЕРП» Евгений Грудинов. – Енисейское пароходство в очередной раз

доказало, что способно безопасно и в сохранности доставлять грузы по водному пути с морскими условиями плавания. Для перевозки грузов с Енисея в порт Сабетта, да и в любые другие арктические порты, у пароходства есть всё, что необходимо. Это пять теплоходов серии «чешки», из них «Северодонец» и «Весьегонск» укомплектованы сугубо морскими экипажами, морские буксиры и баржи. Но заказчики морских перевозок по трассе Северного морского пути должны знать, что плавание морских судов не ледового класса в этом районе ограничено сроком 30 сентября.

Сергей ИВАНОВ

Фото Александра ЗАВИДОВА



Теплоход «Механик Маклаков» у причала порта Сабетта.

» КАДРОВАЯ ПОЛИТИКА

ПРОВОДИЛИ НА ПОВЫШЕНИЕ

» В сентябре нынешнего года Ирина Анатольевна Омельченко, ныне экс-сотрудник ОАО «Енисейское речное пароходство», была переведена на вышестоящую должность в головную компанию ОАО «ГМК «Норильский никель». Провожали её в управлении ЕРП торжественно и сердечно.



Ирина Омельченко прощается с коллективом управления ЕРП.

Ирина Омельченко начала работать в Енисейском пароходстве в 2010 году советником генерального директора по правовым вопросам. Через короткое время была назначена заместителем генерального директора по правовым и имущественным вопросам. Её общий стаж работы в ОАО «ЕРП» составил три с половиной года.

За это время Ирина Анатольевна приобрела почёт и уважение коллег, получила хороший опыт работы в речной отрасли. В конце 2010 года она была награждена Благодарностью министра транспорта РФ – «За большой личный вклад в развитие перевозок на реке Енисей и её притоках и в связи с 80-летием со дня образования Енисейского речного пароходства». Много сил и стараний отдала Ирина Омельченко пароходству.

Поздравляя коллегу с повышением и вручая Почётную грамоту «За добросовестный труд и профессионализм», генеральный директор ОАО «Енисейское речное пароходство» Александр Иванов отметил:

– Ирина Анатольевна – специалист высокого класса. Её профессиональные, человеческие качества могут служить примером сотрудникам, которым повезло работать рука об руку с ней. В добрый путь!

Ирина Анатольевна сердечно поблагодарила коллектив управления Енисейского речного пароходства за плодотворную совместную работу, призналась, что пароходство стало для неё вторым домом, пообещала и в дальнейшем оказывать коллегам содействие в решении производственных вопросов.

Кристина СЕРГЕЕВА
Фото автора

» Небольшой буксир-толкач «Ангара-77» – обычное судно во флоте Енисейского речного пароходства, труженик, ежедневно выполняющий разные задачи. И экипаж на нём тоже с первого взгляда обычный. Но это только с первого взгляда.

ДИНАСТИЯ

В нынешнем августе у Енисея холодно. На причале поутру один-два рыбака, вода спокойная, тронутая лёгкой рябью от ветра.

Вот-вот к причалу подойдёт теплоход «Ангара-77», небольшой симпатичный речной труженик. И глядя, как он проворно толкает большие, тяжёлые баржи, удивляешься, сколько же силы в нём. И кажется, что за штурвалом его должен быть непременно суровый пожилой капитан с бакенбардами, трубкой в зубах и косой саженью в плечах.

Но открылась дверь рубки, и меня встречает 44-летний приветливый человек.

– Капитан теплохода «Ангара-77» Станислав Валерьевич Шпеттер, – представился он.

Разговорились. Оказалось, что Енисей его жизни берёт начало в Сухобузимском районе – именно оттуда, из посёлка металлургов Исток, вышел его отец, речник Валерий Иванович. Отец и сын работают вместе, олицетворяя своим союзом все преимущества системы профессионального наставничества. Недавно к работе рулевым мотористом на судне приступил и третий из династии Шпеттеров – Владислав, сын Станислава Валерьевича.

Вообще экипаж «Ангара-77» – это пять человек: капитан, сменный капитан, два моториста и повар. Все они исполняют рейдовую службу на Енисее в границах акватории Красноярска, подерживая установленный режим входа и выхода, стоянки и передвижения судов и плавсредств на рейдах и в портах. Это не далёкие, манящие красотой енисейские горизонты, экзотические воды и непреодолимые пороги – это служба, от работы которой зависит нормальное функционирование грузового флота пароходства.

ОСОБОЕ ОТНОШЕНИЕ

Теплоходу «Ангара-77», что построен на нашей Красноярской судовой верфи, ни мало ни много 30 лет. Возраст довольно почтительный. У людей к этим годам появляются первые морщинки, усталость в глазах. Что же касается «Ангара-77», – то она, безусловно, женского рода, –

ЕСТЬ ТАКОЙ ЭКИПАЖ

такая же изящная, красивая, нежная и смотрится идеально. Всё потому, что об этой «женщине» заботятся настоящие внимательные мужчины.

Вода даёт судам возможность жить, работать, «держаться на плаву», но и основная разрушающая судно сила, как ни странно, тоже вода. Именно вода разъедает стальной корпус ржавчиной, и сдержать этот процесс весьма хлоп-

ФИАЛКИ в горшочках украшают и капитанскую рубку.

– Жена принесла? – интересуюсь я.

– Жена, – с удовлетворением отвечает Станислав Валерьевич.

Бесконечные ступеньки на теплоходе, почти вертикальные лесенки застелены чистыми ковровыми дорожками.

Внизу, в машинном отделении, где блестят свежеекрашенные главный и



Экипаж теплохода «Ангара-77»: сменный капитан Валерий Шпеттер, капитан Станислав Шпеттер, повар Наталья Опарина, моторист Сергей Камардин.

потно. Экипаж «Ангара-77» регулярно осматривает корпус судна в порту: если ржавчина обнаруживается, то подлежит немедленному удалению. Для этого чистят, скоблят, красят, а сильно угнетённые участки корпуса вырезают и заменяют на новые. Если заметили на судне малейшую царапину, незамедлительно закрасивают. В зиму после осмотра механика судно ремонтируется. И делают эту работу на теплоходе тщательно, с большой ответственностью.

Кстати, «Ангара-77» в Енисейском бассейне известна как один из самых красивых теплоходов. Здесь всё выкрашено по регламенту и стандарту фирменной символики пароходства. При этом экипаж внёс свою, как говорится, изюминку: к разрешённым белому и синему цветам капитаны, где гармонично, добавили зелёный, жёлтый, чёрный, оранжевый, красный и голубой. Получилось, что на зелёной палубе бело-синего теплохода с жёлтой выхлопной трубой стоят скамейки, выкрашенные во все цвета радуги, на которые выпала прозрачная утренняя енисейская роса (значит, день будет тёплый – знают речники), а над скамейками кокетливо подвешены комнатные цветы в красных горшках.

– В чистоте, в идеале, в красоте, – кратко описал «идеологию» теплохода сменный капитан Валерий Иванович.

вспомогательный двигателя, работает моторист Сергей Камардин. На «Ангара-77», как и вообще на флоте, Сергей три года, и сам не заметил, как они прошли.

– О работе речника я не мечтал и не думал, – признался Сергей. – Получилось как-то само собой. О выборе не жалею. Наш экипаж как одна семья, дружная и работающая.

На палубу доносится едва уловимый аппетитный аромат. Это повар первой категории Наталья, светловолосая владычица корабельной кухни, в фартуке и с лопаткой в руке жарит хрустящие картофельные драники.

– Готовит – прелесть! – без лукавства отзывается Валерий Иванович.

И, дабы убедить меня окончательно, угощает как гостеприимный хозяин. И правда вкусно!

Быт на «Ангара-77» устроен так, что во время вахта и рейдов экипаж не ощущает особенных различий с бытом родного дома, и это тоже формирует хорошее настроение экипажа. В каюте капитана стоит искусно изготовленный аккуратный макет «Ангара-77», на стене – панно из фотографий, в центре которого изображён теплоход «Ангара-110». На нём отец и сын Шпеттеры ходили в прошлом, но судно постигла печальная судьба: оно было затоплено другим экипажем и затем выведено из рабочего ядра флота.

– Почему вы выбрали профессию речника, Валерий Иванович?

– Да всё просто – желание было у меня работать на флоте. Захотелось – пошёл учиться. Вот уже без малого 47 лет отработал.

– Наверное, советовали сыну пойти по своим стопам?

– Нет, не советовал и не настаивал, – отвечает за отца Станислав Валерьевич. – Я с детства ходил к папе на работу, ещё маленьким мальчишкой, и мне всё там нравилось. Речник для меня был почти как космонавт. Так и получилось: детское речное пароходство, потом КРУ, служба на Военно-Морском

» ПРОФЕССИОНАЛЫ ПАРОВОДСТВА

флоте, а сразу после службы – работа в Енисейском пароходстве.

– Работа на флоте – это сплошная романтика, думаем мы, представители «сухопутных» профессий. В чём же объективные плюсы вашей профессии?

– Во-первых, свежий воздух, – рассуждает сменный капитан. – Во-вторых, общение с людьми. Ну, и, в-третьих, интенсивность работы. Здесь всё быстро, живо, не заедаешься. Так день и пролетел. Во всяком случае, за всю мою трудовую биографию не было дня, когда я шёл на работу без радости. И с работы тоже.

– Вы ведь много времени на теплоходе проводите. Как супруга относится к специфическим сторонам вашей профессии? – интересуюсь у Станислава Валерьевича.

– По-разному... Вроде бы гордится и, вместе с тем, ревнует, конечно. На корабле провожу больше времени, чем дома. Вся семья провожает меня на работу и встречает, как будто я из рейса пришёл. Дети с удовольствием приходят на теплоход и смотрят, как папа работает, учатся. Так что профессия я бы не сменил никогда, у меня к ней отношение однозначное.

– Понятно, что многим приходится жертвовать ради работы, – добавляет Валерий Иванович. – Когда у меня сын родился, я был в рейсе, когда дочь родилась – то же самое. Вон моторист наш, Сергей, из роддома своих забрать не смог. Но такие уж тут, на воде, правила. На флоте никогда не услышишь жалобы: «О-о-о, как не хочется завтра на работу». Даже в день рождения идёшь и работаешь. Тут ведь ответственность, а вода ошибок не прощает.

– А сложно ли выйти замуж за капитана?

– Накладно, – со знанием дела отвечает Шпеттер-старший. – Всю жизнь мужа дома не будет. Привыкать придётся к вахтам и авралам. На дачу одна будешь ездить.

– Ничего себе! Но всё же свободное время у вас должно быть. Как вы его проводите?

– Летом как такового свободного времени у нас нет. Зимой – пожалуйте: отгул, отпуск, четыре месяца отдыхаем. Отдыхать на водных курортах не тянет. Поэтому делаем дома ремонт, ездим в санатории по путёвкам от пароходства. Наслаждаемся общением с родными и близкими.

Как будто подведя черту беседе с членами экипажа «Ангара-77», мимо прошла «Заря», или «Зорька», как её ласково величают флотские. Буксир-толкач закачал на волнах, и мне с непривычки стало не по себе. Взгляд остановился на судовом колоколе, используемом для объявления тревоги, потом на спасательном круге, который, по словам капитана, вытаскивал трёх тонущих рыбаков.

Ближе к полудню команда «Ангара-77» отправилась работать в порт. Там их ждали капитаны рейда для осмотра баржи с грузом, для завоза продуктов питания на суда, уходящие на Север. Теплоход эффектно отошёл от причала и быстро скрылся из вида, а меня надолго заставили задуматься слова капитанов о преданности профессии, семье и доме, о непросто, но романтичном труде речников.

Кристина СЕРГЕЕВА
Фото автора



Теплоход «Ангара-77» занят на рейдовых работах в Красноярске.

» **ЮБИЛЯРЫ**

Администрация, профком, Совет ветеранов Красноярского судоремонтного центра поздравляют:

Виталия Александровича ЛОСЕВА – с 70-летием (30 августа). Начальник отдела технического контроля.

Виктора Ивановича МАМАЕВА – с 50-летием (1 сентября).

Работает судовым рубщиком 4-го разряда механоборочного цеха.

Юрия Иосифовича ХОДКЕВИЧА

– с 80-летием (9 сентября). После речного училища и службы в армии пришёл на флот, где проработал 44 года. Прошёл путь до капитана пассажирских судов Енисейского пароходства.

Работал на теплоходах «Ракета-117», «Ракета-62», «Ракета-42», «Восход-67». Награждён медалью «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В. И. Ленина». Удостоен звания «Ветеран труда».

Николая Васильевича АСТАФЬЕВА

– с 75-летием (15 сентября). По окончании ремесленного училища работал рулевым дизель-электротохода «Композитор Калининков». Отслужив в армии, вернулся на флот. Работал третьим, вторым, первым помощником механика на дизель-электротоходах «Композитор Калининков», «Антон Рубинштейн», т/ере «Енисей», теплоходе «Красноярский рабочий». Награждён медалью «Ветеран труда».

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

Администрация, профком Подтёсовской РЭБ флота поздравляют:

Валерия Ивановича ПОНОМАРЁВА

– с 65-летием (7 сентября). Стаж в ЕРП – 42 года. Работал старшим помощником капитана – первым помощником механика. Награждён знаком «200 лет Управления водными и сухопутными сообщениями», Почётными грамотами. Удостоен звания «Ветеран труда».

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

Администрация, Совет ветеранов Павловской базы флота поздравляют:

Анатолия Григорьевича САЗОНОВА

– с 60-летием (30 августа). В течение 28 лет работал судокорпусником-ремонтником. **Желаем уважаемому Анатолию Григорьевичу здоровья, благополучия, долгих лет жизни.**

КРОО «Клуб капитанов», Совет Клуба поздравляют членов Клуба:

Михаила Георгиевича ЛАСКИНА

– с 65-летием (29 августа). **Желаем уважаемому Михаилу Георгиевичу здоровья, долголетия, семейного благополучия.**

ТОРЖЕСТВЕННЫЙ ДЕНЬ ПЕДАГОГОВ И КУРСАНТОВ

Поскольку День знаний в этом году совпал с воскресеньем, новый учебный год в образовательных учреждениях страны начался в понедельник, 2 сентября. В этот день в Красноярском институте водного транспорта (филиале) Новосибирской государственной академии водного транспорта состоялись торжества, посвящённые Дню знаний, с построением курсантов в форменной одежде, выносом знамён и другими процедурами и атрибутами отработанного до мелочей ритуала.



Почётный караул вносит флаги.

В мероприятии приняли участие почётные гости института – представители государственных органов власти, предприятий речного флота, общественных организаций и, конечно же, руководители и педагоги учебного заведения, курсанты первого и второго курсов. Как всегда, много было родных и близких первокурсников, прибывших поздравить и поддержать новобранцев при вступлении их в новый и важный этап жизни, каким,

несомненно, является учёба в институте водного транспорта.

Если для старшеклассников, которые отрабатывают производственную практику на судах речного флота, учебный год ещё не начался, то воспитанники первого и второго курсов приступили к занятиям в тот же день: у одних начался ввод в профессию, у других – ознакомительная практика.

Начало 2013 – 2014 учебного года в институте ознаменовано некоторыми положительными тенденциями.

– В этом году удалось перевыполнить план набора в командное речное училище – подразделение среднего специального образования, – отметил директор Красноярского института водного транспорта (филиала) **НГАВТ Олег Барташов**. – Количество мест с полным государственным обеспечением у нас составляет 186 учащихся первых курсов. Мы набрали 210 человек после окончания 9-го класса, то есть на первый курс, и около 40 после 11-го класса – на второй курс. Можно сказать, ситуация с набором, которая в последние несколько лет характеризовалась не иначе как критическая, стабилизировалась.

Кроме того, в наступившем учебном году институт с первых дней приступил к обучению курсантов по государственному образовательному стандарту третьего поколения. Если в

» **ОБРАЗОВАНИЕ**



Курсантов-речников напутствует ветеран Военно-Морского флота, капитан второго ранга, начальник отдела института Иван Маркович Тараненко.

прошлом учебном году здесь только начали внедрение ГОС-3 на первом и втором курсах, то сейчас три первых курса уже в течение всего года будут усваивать теорию и практику по разработанным и внедрённым программам нового стандарта. И лишь курсанты четвёртого курса завершат учёбу по образовательному стандарту второго поколения.

А всего специальностям и премудростям речного дела в Красноярском институте водного транспорта на всех

курсах в этом учебном году будут обучаться 500 человек. Горячее желание работающих речников Енисея, судоводителей компаний – чтобы все они учились на «хорошо» и «отлично» и с достойными знаниями и навыками пополнили кадровый состав речного флота.

Сергей ИВАНОВ
Фото Красноярского института водного транспорта



Торжественный митинг, посвящённый Дню знаний и началу нового учебного года, проходил на плацу института. В центре – стела в память о педагогах и курсантах речного училища, погибших в Великую Отечественную войну.

РАСШИРЕННОЕ ЗАСЕДАНИЕ СОВЕТА

» В Красноярской региональной общественной организации «Клуб капитанов» 29 августа состоялось расширенное заседание Совета КРОО, где были обсуждены вопросы текущей деятельности Клуба.



На расширенном заседании Совета Клуба капитанов.

Среди них – проблемные вопросы подготовки кадров, особенно рядового состава, повышения престижа работы на флоте. В этой связи решено активизировать работу с Профессиональным училищем № 2 (речников) – основной кузницей кадров рядового плавсостава.

Капитан А. А. Агапов предложил поставить вопрос перед администрациями города Красноярска и Красноярского края о создании на базе теплохода «Красноярский рабочий» музея истории развития Приенисейского Севера

и Арктики. Вице-президент Клуба, руководитель ФБУ «Администрация «Енисейречтранс» В. В. Байкалов рассказал о программе развития отрасли речного транспорта до 2030 года в части строительства технического состава флота. Член Клуба капитанов В. Т. Гордиенко проинформировал Совет КРОО о своей работе в школах Берёзовского района по повышению престижа профессий речного флота среди школьников.

В процессе обсуждения организационных вопросов внимание членов Совета было обращено на слабую

» **КЛУБ КАПИТАНОВ**

работу по вовлечению командного состава в члены Клуба капитанов. Кроме того, была поднята тема финансового оздоровления Клуба.

Исполнительный директор Подтёсовского филиала Клуба капитанов В. А. Костюков, работавший заместителем директора Подтёсовской РЭБ флота, был переведён на работу в Ермолаевскую РЭБ флота. Поэтому собрание поручило членам Совета Клуба по согласованию с руководством Подтёсовской РЭБ дать предложения по кандидатурам для выборов нового исполнительного директора Подтёсовского филиала Клуба.

Расширенное заседание Совета Клуба капитанов проходило накануне Дня знаний. Решено было поздравить с предстоящим праздником курсантов Красноярского командного речного училища и Профессионального училища № 2 (речников). Эту почётную обязанность Совет возложил на вице-президента КРОО «Клуб капитанов» И. Т. Марусева, исполнительного директора Клуба А. М. Райкова, членов Клуба А. И. Садовского, А. В. Зверева.

В заключение президент Клуба капитанов И. А. Булава подвёл итоги заседания.

Кристина СЕРГЕЕВА
Фото автора

Как стать КАПИТАНОМ?

Красноярское детское речное пароходство ПРИГЛАШАЕТ юношей и девушек 7-9 классов на увлекательные флотские занятия!

В свободное от школьных занятий время будущие капитаны могут познакомиться с основами морского и речного дела, устройством судов и работой судовых двигателей, а летом отправиться в увлекательный рейс по Енисею на учебном теплоходе «Юнга» и овладеть приёмами судовождения, узнать о профессиях: капитана, рулевого, моториста, механика, посмотреть быт и жизнь речников на судах Енисейского пароходства.

По окончании 3-х годичных занятий выпускники могут поступить в Красноярское командное речное училище на льготных условиях, а затем продолжить обучение в Новосибирской академии водного транспорта.

Запись в Детское речное пароходство в сентябре с 14 до 17 часов. Начало занятий с 1 октября. Занятия в ДРП проводятся бесплатно.

Идём вас по адресу: г. Красноярск, пр. «Красноярский рабочий», 115а
Остановка транспорта «Затон», тел. 268-83-86/213-35-49

ЮБИЛЯРЫ

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

Михаила Георгиевича ЛАСКИНА – с 65-летием (29 августа). Трудовую деятельность в пароходстве начал в 1968 г. мотористом-рулевым теплохода «Багратион» Подтёсовской РЭБ флота. С 1972 г. – третий штурман – третий помощник механика, с 1973 г. – второй штурман – второй помощник механика, с 1975 г. – первый штурман – первый помощник механика теплохода «Айвазовский», с 1978 г. – капитан-механик теплохода «Лена», с 1981 г. – капитан-механик теплохода «Юрий Гагарин», с 1985 г. – капитан-механик теплохода «Тюмень», с 1996 г. и до ухода на заслуженный отдых в 2006 г. – капитан-механик теплохода «Плотовод-622». Стаж в ЕРП – 39 лет. За добросовестный труд неоднократно поощрялся руководством Подтёсовской РЭБ флота, пароходства и баскомфлота.

Валентину Николаевну ЯНОВСКУЮ – с 85-летием (30 августа). Ветеран Великой Отечественной войны. Трудовую деятельность в пароходстве начала в 1944 г. матросом баржи «Миного». С 1945 г. – техник планового отдела ЕРП, с 1948 г. – экономист этого же отдела, с 1984 г. и до ухода на заслуженный отдых в 1990 г. – оператор первой категории отдела статистики информационно-вычислительного центра пароходства. Стаж в ЕРП – 46 лет. Награждена медалями «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941 – 1945 гг.», «30 лет Победы», «40 лет Победы», «50 лет Победы», «Ветеран труда».

Желаем уважаемым юбилярам здоровья, благополучия, долгих лет жизни.

Совет ветеранов бывшей Кононовской РЭБ флота поздравляет:

Владимира Михайловича КУХАРКИНА – с 75-летием (5 сентября). Работал рулевым-мотористом, штурманом, капитаном-механиком, инженером 2-го отдела, начальником ЖХХ. Стаж в Кононовской РЭБ флота – 29 лет.

Альбину Георгиевну РОЖЕНЦОВУ – с 65-летием (5 сентября). Работала поваром, техником-технологом, кладовщиком. Стаж в РЭБ флота – 30 лет.

Алексея Сергеевича ГОРДЕЕВА – с 75-летием (12 сентября). Работал рулевым-мотористом, первым штурманом, судокорпусником-сварщиком. Стаж в РЭБ флота – 38 лет.

Желаем уважаемым юбилярам здоровья, счастья, благополучия.

Совет ветеранов бывшей Минусинской РЭБ флота поздравляет:

Фёдора Михайловича ГЛЕБОВА – с 65-летием (6 сентября). 36 лет проработал в Енисейском речном пароходстве. Сначала 26 лет трудился в плавсоставе, затем в течение десяти лет – на посту главного инженера Минусинской РЭБ флота.

Желаем уважаемому Фёдору Михайловичу здоровья, долгих лет жизни, семейного благополучия, заботливого внимания родных.

ОАО «Красноярский речной порт» поздравляет:

Александра Ивановича ШИПУНОВА – с 50-летием (30 августа). Машинист теплохода локомотивной бригады железнодорожного цеха. В порту работает с 1987 г. Ветеран труда порта.

Тамару Фёдоровну ТАРАСЕНКО – с 75-летием (2 сентября). В порту отработала более 31 года. Трудилась инженером по оборудованию технического отдела. Ветеран труда порта.

Ивану Петровича ЗЕНЬКО – с 75-летием (9 сентября). В порту отработал 28 лет. Трудился экскаваторщиком гаража. Ветеран труда порта.

Марию Александровну РАЙШНАЙДЕР – с 65-летием (9 сентября). В порту отработала более 43 лет. Трудилась заведующей складом ГСМ автотранспортного цеха. Ветеран труда порта.

Любовь Александровну АВЕРКИНУ – с 60-летием (10 сентября). В порту отработала более 25 лет. Трудилась старшим приёмосдатчиком груза и багажа Злобинского грузозового района. Ветеран труда порта.

Желаем уважаемым юбилярам здоровья, благополучия, долгих лет жизни.

ВПЕРВЫЕ В ИСТОРИИ ЭВЕНКИИ И ФЛОТА

Весна 1945 года, где-то далеко на западе ещё грохочет война. Небольшой винтовой пароход «Улу-Хем» поднимается вверх по реке Подкаменная Тунгуска. В его трюмах – жизненно важные грузы для охотников и оленеводов Эвенкии. Рейс необычный и потому особо ответственный – необходимо впервые открыть судоходство на реке Подкаменная Тунгуска в её среднем течении – от Большого порога до фактории Байкит.

Чтобы понять всю сложность поставленной задачи, достаточно представить существовавшую ранее схему завоза грузов в глубь Эвенкии. Ранней весной, сразу после ледохода, на базу у Большого порога в трюмах пассажирских теплоходов «Иосиф Сталин» и «Серго Орджоникидзе» доставляли грузы, в основном муку. Выгружали на берег под открытым небом – на подтоварник и закрывали брезентом. Далее груз в илимках, перемещаемых людской тягой, поднимали вверх по реке, преодолевая довольно сильное встречное течение.

В отличие от волжских бурлаков, наших называли илимками. Илимка – большой деревянный баркас вместимостью от 5 до 10 тонн груза с деревянным тентом от дождя. В транспортировке каждого судна занято 20-25 илимщиков. Война, нигде невозможное было достать даже обыкновенной верёвки. Однако тамосиные умельцы нашли выход – сплели её из конского волоса, даже крепче получилось. А илимки делали из прочной, толстой, широкой бересты.

Лямщики, изо всех сил налегая грудью на лямку, гуськом растянувшись по берегу, шаг за шагом шли вперёд. Мужское население Байкита и других факторий забрала война, и эта адская работа легла на плечи женщин. На всё лето закрывались школы, больницы, бухгалтерии, другие учреждения – всех мобилизовывали на доставку грузов.

Представьте себе, весь световой день лямщики, полуголые, разбивая обувь об острые камни, а кто и босиком, карабкались по крутым скалистым берегам, избегающая от жары, к тому же их буквально заедали тучи комаров и мошки. Но в душах и умах людей не переставало звучать: «Всё для фронта, всё для Победы!». И это придавало им силы – здесь тоже фронт, и они должны выстоять.

Однако вернёмся на борт нашего трудяги парохода. На мостике – капитан Павел Таскин, на руле – лоцман Григорий Петрович Брюханов. Впере-



Пароход «Улу-Хем» Енисейского пароходства.

ди – Большой порог, ещё никому не удалось его преодолеть. Уже несколько часов кряду пароход с разбегу, прибегая ко всякого рода ухищрениям, пытается одолеть стремительное течение. Шум порога заглушают работа машин, рев сифона в дымовой трубе. У котла надрываются лучшие кочегары, среди которых только один мужчина. Нижний слив порога позади, в верхнем сливе упёрлись как в стену – всё тщетно.

Но природа не обделила русского человека смекалкой. Капитан рискнул подвалить ближе к берегу. И вот летит бросательный конец в сторону берега, где его ловят лямщики. Подхватив тонкий стальной трос, они «привязываются» к нему и дружно налегают на лямки. Ещё усилие – и дружное «ура» на палубе парохода и на берегу заглушает всё вокруг: порог преодолен!

Выше порога – тишь и благодать. Непуганые гагары, объевшись дармовой рыбой, взлетали перед носом парохода, долго хлопая по воде крыльями. Вокруг – берега в обрамлении причудливых скал, – казалось, из-за поворота покажется средневековый замок с зубчатыми башнями. А вот и селение Полигус. Такая уж традиция была – охотники палат вверх из ружей, на берегу всё население встречает первый в этих местах пароход.

Причалили. Самые любопытные зашли на борт. Один пожилой национал стал гладить рукой белую надстройку парохода, приговаривая: «Шерсти нету, шерсти нету...». Видимо, сравнивал с оленем.

Пароходик наш «Улу-Хем», потувински «Большой Енисей», был работящим, но и прожорливым. Род топлива – дрова длиной около метра, они так и

назывались – пароходские. И сжигал он в сутки 60 и более кубометров таких дров. В Полигусе они лежали прямо в прибрежном лесу.

Команда наша – ссыльные немцы, такие же, как я, мальчишки и мобилизованные девчата из Минусинска и Абакана. При погрузке дров заедали комары: поднимешь носилки, руки заняты, а они безнаказанно жалят, выпивая кровь. Работали буквально до изнеможения, иногда падали, некоторое время лежали.

И тут помогла простая русская песня. Кто-то неуверенно запел: «Под окном черёмуха колыхнется, распуская лепестки свои». Откуда-то брались силы, по одному поднимались – и снова за дело. И так изо дня в день, из года в год: сутки идём – сутки дрова грузим. Для меня это была третья навигация. И ничего не поделаешь: трудно, не трудно – война, флот Енисея на военном положении.

Преодолев многие пороги и каменные шиверы, добрались, наконец, до Байкита. Ликованию не было конца: охотники палили из ружей, всё население – на берегу, встречало и руководство фактории. Груз из трюмов нашего парохода, а это около двухсот тонн, выгрузили быстро – время не ждёт, уровень воды падает.

Рейс вниз – теперь уже за караваном илимок, поджидавших выше Большого

СУДОХОДСТВУ НА ЕНИСЕЕ – 150 ЛЕТ

порога. Когда взяли на буксир эти илимки, радости лямщиков не было границ. Измученные, изведённые гнусом, они блаженствовали. А в Байките их ждали семьи и дети.

Но в пути случилось непредвиденное. Пароход вёл менее опытный лоцман Серебряков, и возле урочища Коченята судно ударились о камни, погнулись гребной винт и гребной вал. Можно было на одной машине уйти на ремонт, но капитан, посоветовавшись, решил по-своему. Он не мог допустить, чтобы обессилевшие люди снова падали от усталости, из последних сил налегая на лямки, упираясь в кровь разбитыми ногами в острые камни.

Закачали в носовой трюм балласт – и корма поднялась. Стоя по горло в воде, мы вытягивали из корпуса гребной вал. «Холодна ты, холодна, водичка тунгусская, но мы не сдадимся», – так думал каждый. Разожгли большой костёр, нагрели вал докрасна. Правил его кувалдами. Ночью не спала вся команда. С третьего захода, когда подставили третью точку опоры, убедился, что вал, остывая, больше не просел. Гордые своей удачей, догнавши ушедшие вперёд илимки. С песнями, как-то незаметно прошли оставшиеся 175 километров.

Таким образом, путь от Большого Порога до Байкита был пройден, судоходство в среднем течении Подкаменной Тунгуски открыто, особо важное задание руководства края выполнено.

Прошли годы и десятилетия. Уже будучи капитаном, мне довелось ещё и ещё проходить тот же путь, путь моей юности, опалённой войной. Такое не забывается.

Не так давно вышла моя книга «Река и люди», в которой освоению Эвенкии флотом Енисейского речного пароходства отведено особое место. В беседе с главой Эвенкийского муниципального района Петром Ивановичем Суворовым я обмолвился, что эта героическая страница как-то замалчивалась. И вот теперь она достойно вошла в народный подвиг, названный Великой Победой.

Игорь ТАСКИН

ПОБЕДЫ ЮНЫХ ТАНЦОРОВ ИЗ ПОСЁЛКА РЕЧНИКОВ

На протяжении десятков лет в Подтёсово работает Школа искусств (Муниципальное образовательное учреждение дополнительного образования детей «Школа искусств п. Подтёсово»), где учатся дети речников. Именно отсюда выходит много способных ребят, которые радуют своих родителей победами на различных конкурсах.

Недавно творческий коллектив Школы искусств танцевальный ансамбль «Волшебные лучики» впервые участвовал в Международном конкурсе «Музыкальный мир», который проходил в городе Санкт-Петербурге. За успешные выступления Эвелина Худолева, Елизавета Хлопкова и Виктория Тажобаева были удостоены дипломов II степени. А Ирина Кистанова и Иван Бандурин получили дипломы участников конкурса, и председатель жюри пригласил их в петербургскую Академию русского балета им. А. Я. Вагановой, отделение хореографии, где ребята смогли посетить мастер-классы. Отметим, что выпускник школы Иван Бандурин в этом году успешно сдал вступительные экзамены и стал студентом Кемеровского университета культуры и искусства. Для коллектива Подтёсовской школы это стало большой радостью.

Незабываемая поездка в Санкт-Петербург, участие в конкурсе и соревновательный дух, экскурсии по

шили организовать ещё один выезд – в Херсонскую область (Украина) на Международный фестиваль-конкурс «Черноморские звёзды».

И такая поездка состоялась. Участниками фестиваля-конкурса были в основном городские образцово-по-



Танцевальный ансамбль «Волшебные лучики» после получения главной награды Международного фестиваля-конкурса «Черноморские звёзды».

Северной столице России принесли участникам творческого коллектива массу положительных эмоций и впечатлений. Это событие настолько захватило ребят, что они совместно с директором Школы искусств Людмилой Николаевной Кудзиевой ре-

казательные коллективы, и подтёсовский детский ансамбль стал победителем. По завершении конкурса артистов ансамбля «Волшебные лучики» попросили даже провести мастер-класс по современному танцу. Совместно с руководителем ан-

ТВОРЧЕСТВО

самбля Светланы Леонидовны Валуевой (Москалюк) частичку мастерства передали своим коллегам Елизавета Хлопкова, Эвелина Худолева, Руслан Бородатов, Александра Сацук, Юлия Тажобаева, Евгения Савина и Виктория Тажобаева.

– Коллективу есть куда расти и стремиться, – говорит руководитель ансамбля «Волшебные лучики» Светлана Валуева. – Благодаря нашему участию в уже прошедших конкурсах и, конечно же, способностям ребят, нас пригласили на престижные конкурсы в Москве, Киеве и даже в Македонию и Грецию. Хочется поблагодарить родителей, участников ансамбля «Волшебные лучики», дирекцию школы искусств Людмилу Николаевну Кудзиеву, костюмера Ольгу Александровну Варкентин – за прекрасные костюмы, и всех организаторов конкурсов. Без вас не было бы у ребят незабываемых впечатлений, которые останутся с ними на всю жизнь.

Информация и фото Школы искусств п. Подтёсово

«РЕЧНИК ЕНИСЕЯ» – газета речников Енисейского бассейна, производственно-практическое издание.
Учредители: Открытое акционерное общество «Енисейское речное пароходство», ФГУ «Енисейское воздушное бассейновое управление водных путей и судоходства», Енисейская бассейновая профсоюзная организация Профсоюза работников водного транспорта Российской Федерации.
Издатель: ОАО «ЕНИСЕЙСКОЕ РЕЧНОЕ ПАРОХОДСТВО»
Главный редактор: ИВАНОВ С. С.

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».

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.
Подписной индекс: 52353.
Газета распространяется по подписке. Цена свободная.

Компьютерный набор и корректура: редакция газеты «Речник Енисея». Компьютерная верстка: Е. В. Девяткова.
Корректор: Г. Г. Гудюшикова.
Отпечатано: ООО ПК «Знак» 660028, г. Красноярск, ул. Телевизионная, 1, стр. 21.
Телефон: (391) 201-97-87.
Подписано в печать: 11.09.2013 г. по графику – 14.00, фактически – 14.00
Заказ № 3009. Тираж: 2600 экз.