

ГАЗЕТА  
РЕЧНИКОВ  
ЕНИСЕЙСКОГО  
БАССЕЙНА

ИЗДАЁТСЯ  
С 24 АПРЕЛЯ  
1931 ГОДА

gazeta.e-river.ru

# РЕЧНИК ЕНИСЕЯ

## КРАСНОЯРСКИЙ СУДОРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД: 100 ЛЕТ СО ДНЯ ОСНОВАНИЯ

У заводчан и речников была общая задача – работать честно, с осознанием своей ответственности за порученное дело, с пониманием своего долга. У каждого был свой непростой жизненный путь. Они прошли сложную школу жизни. Постоянные напряжённые будни становились обычным ритмом жизни.

Теперь, с огромного расстояния прожитых лет, отчётливо видны их целеустремлённость в работе, которой каждый отдал частицу своей души. И мы испытываем сегодня законную гордость за самоотверженный труд заводчан и речников. Работа каждого из них стала исторической вехой в становлении и жизни судоремонтного завода. Прошло столетие, и поколения, зная правду, гордятся заводом, который рос и мужал в самые лихие времена.

Уважаемые заводчане! Администрация и весь коллектив Красноярского судоремонтного завода поздравляют Вас со знаменательным событием – 100-летним юбилеем судоремонтного завода.

Разрешите пожелать Вам здоровья, мира и добра в Ваших семьях, оптимизма и уверенности, успехов в укреплении славных флотских традиций. Пусть удача и успех всегда будут на Вашем пути.

**А. В. ДЕМЕТЬЕВ,**  
генеральный директор  
ОАО «Красноярский  
судоремонтный завод»

Дорогие коллеги и друзья, ветераны Красноярского судоремонтного завода!

Коллектив путейцев Енисея горячо и сердечно поздравляет Вас со знаменательным событием в жизни енисейских речников и красноярских судоремонтников – 100-летием со дня образования Красноярского судоремонтного завода!

Тесный деловой контакт между нашими предприятиями обусловлен исторически. Именно с проведения дноуглубительных работ на акватории будущего Красноярского затона в 1909 году был заложен фундамент крепких партнёрских отношений путейцев Енисейского бассейна и работников судоремонтного завода.

Вековой путь, пройденный Вашим коллективом, славен героическим, самоотверженным трудом. Из небольшого пункта, организованного для зимнего отстоя флота, создано крупнейшее, современное, оснащённое уникальным оборудованием и механизмами судоремонтное предприятие.

В этот торжественный день работникам и ветеранам Красноярского судоремонтного завода, а также продолжателям лучших традиций завода – труженикам Красноярского судоремонтного центра путейцы Енисейречтранса желают крепкого здоровья и благополучия. Счастья Вам, добра и новых трудовых достижений!

От имени коллектива путейцев  
**В. В. БАЙКАЛОВ,**  
руководитель ФГУ  
«Енисейречтранс»

### ЗАТОНСКИЙ МАРШ

Слова Николая СКОБЛО  
Музыка Сергея ТРУСОВА

Гудит на всё правобережье  
Старинный труженик Затон.  
В строю рабочем, как и прежде,  
Ты славись своей родной завод.

**Припев:**  
От Красноярского Затона  
Навстречу яростным штормам  
Идут речные теплоходы  
К суровым северным морям.

Ты сопричастен к стройкам края,  
К рождению новых городов,  
И потому тепло встречают  
Твоих прославленных сынов.

**Припев:**  
В нелёгких буднях на заводе  
Ты лечишь раны кораблей,  
Чтоб вновь речные теплоходы  
Служили Родине своей.

**Припев:**  
И твой гудок зовёт, как прежде,  
Людей на подвиг трудовой;  
Поёт на всё правобережье  
Знакомый голос заводской.

**Припев.**



Красноярский затон в наше время.



Красноярский затон в 1910 году.

Уважаемые коллеги, ветераны флота! В связи со 100-летием крупнейшего предприятия речной отрасли Красноярского края – ОАО «Красноярский судоремонтный завод» – выражаю Вам признательность и благодарность за Ваш многолетний трудовой вклад в развитие водного транспорта в Центральной Сибири, в становление и развитие судоремонтного производства Енисейского речного пароходства.

100 лет назад на Енисее, в Красноярске, для отстоя и ремонта судов был построен и введён в эксплуатацию затон. Это дало мощный импульс к развитию судоходства в бассейне, пополнению грузового и пассажирского флота, способствовало превращению Красноярска в региональный центр водного транспорта. Красноярский затон и сегодня является одной из крупнейших баз ремонта и эксплуатации флота Енисейского пароходства.

Дорогие ветераны Красноярского судоремонтного завода!

От имени Енисейской бассейновой организации Профсоюза работников водного транспорта России и себя лично поздравляю Вас с замечательным юбилеем – 100-летием предприятия!

С именем завода связаны имена многих тысяч речников – судоремонтников, работников плавсостава, специалистов самых разных профилей и, конечно же, активистов профсоюзного движения. Профсоюзная организация, профком завода всегда были в первых рядах профсоюзного движения в Ени-

искренне желаю ветеранам, судоремонтникам и плавсоставу успехов в реализации намеченных целей. Пусть во всех начинаниях Вам сопутствует удача, а каждый день принесит радость и удовлетворение от полученных результатов. Здоровья, благополучия и долгих лет жизни Вам и Вашим близким.

**А. Б. ИВАНОВ,**  
генеральный директор  
ОАО «Енисейское  
речное пароходство»

сейском бассейне. Сегодня достойным наследником славного своими производственными и общественными достижениями коллектива судоремонтного центра.

В этот замечательный юбилей от всего сердца желаю красноярским судоремонтникам, ветеранам Красноярского судоремонтного завода всех профессий, нашим нынешним и бывшим профсоюзным активистам отличного настроения, доброго здоровья, успехов на трудовом поприще, семейного благополучия.

**В. В. ХАН,** председатель  
Енисейского баскомфлота

## ПОД СТАТЬЮ ЕНИСЕЮ

За всю столетнюю историю предприятия о Красноярском судоремонтном заводе написана одна книга. Она называется «Красноярский судоремонтный. 1909 – 1999». Написал её к 90-летию предприятия Василий Удович, в прошлом капитан раяда судов Енисейского пароходства, заместитель директора КСРЗ, заместитель начальника службы судовождения и штурманского обеспечения Енисейского пароходства, капитан-наставник пароходства, заведующий Музеем Красноярского судоремонтного завода. Книга имеет подзаголовок: «Десять лет до векового юбилея», «Время, события, люди завода». И вот десять лет прошло. На 100-летие родного предприятия Василий Павлович откликнулся кратким очерком по истории КСРЗ.

Енисей является крупной водной магистралью Восточной Сибири, самой многоводной и могучей рекой Сибири. Особенно он проявляет свою неистовую силу в период таяния снега и льда, когда поднимается уровень воды в реке и начинается бурный ледоход.

Такую впечатляющую картину можно было наблюдать на Енисее, в Красноярске и многих других населённых пунктах, до строительства Красноярской ГЭС. Часто возникали заторы льда на реке, как правило, в Ладейских перекатах. Наступал резкий подъём воды, лёд с шумом вытеснялся на берега, и тогда это стихийное явление становилось опасным для отстаивающегося флота у берегов реки, причиняя ему ущерб и подчас нанося катастрофические убытки.

### ИСТОРИЯ

Для зимующих судов такие обстоятельства складывались на Енисее до 1909 года – в малопродолжительных для отстоя пунктах: в Кузнечной протоке (между островом Посадным и левым берегом) и у левого берега выше деревни Коркино.

Возникла острая необходимость строительства капитального затона в районе Красноярска, где суда могли бы зимовать и ремонтироваться, не подвергаясь риску во время ледохода. Поэтому Министерство путей сообщения России, идя навстречу пароходоладельцам, приняло решение поручить Томскому водному округу разработать проект и провести изыскания в районе Красноярска по устройству безопасного места отстоя судов.

Такой проект был разработан. 4 марта 1908 года в Красноярске состоялось заседание городской думы, на котором было решено строить затон у правого берега, в Абаканской протоке, ниже деревни Перевозинской.

После определения объёма дноуглубительных работ в акватории будущего затона, изыскания средств для строительства защитной дамбы, по сообщению газеты «Красноярский вестник», в июне 1909 года к работе приступила землечерпательная машина «Сибирская-3». Заведующим караваном «Сибирской-3» в 1907 году был назначен молодой специалист Телегин Александр Викторович, который в 1910 году возглавил Затон и мастерские.

Жители окрестных деревень – Перевозинской, Торгашино, Ладейского – откликнулись на призыв руководства стройки помочь в возведении дамбы. И крестьяне, понимая важность стройки, заготавливали в тайге листовые брёвна для свай, таль-

(Окончание на стр. 2)

» ПАМЯТЬ

**ПОД СТАТЬЮ ЕНИСЕЮ**

(Окончание. Начало на стр. 1).  
никовые прутья для укрепления откосов ограждающей дамбы.

7 сентября 1909 года газета «Сибирский вестник» торжественно сообщила читателям, что «к окончанию навигации 1909 года земляные работы по насыпке защитной дамбы нового затона фактически закончены, и начнется работа по облицовке её камнями».

Современникам трудно представить, как можно было в течение одного лета, в сибирских условиях, при наличии одной только дноуглубительной машины построить такое капитальное сооружение. Уже в октябре 1909 года 26 судам Срочного казённого пароходства была предоставлена честь первыми зимовать в новом затоне.

Весенний ледоход 1910 года не причинил вреда ни дамбе, ни зимующему флоту. В лето 1910 года землешашиной проводили углубление и расширение акватории затона. В результате этих работ уже в 1914 году в затоне могли отставать и ремонтироваться в межнавигационный период десятки судов – в 14 рядов, по три-пять в ряд. Одновременно со строительством защитной дамбы стал вопрос о строительстве ремонтных мастерских, складов, контор, а также жилья для рабочих и служащих.

В 1917 году в Красноярском затоне уже зимовало около ста единиц самоходного и несамоходного флота. К этому времени в затоне было построено около 30 деревянных зданий, в которых находились различные мастерские, склады, общежитие для одиноких и жильё барачного типа для семейных. Шло и техническое оснащение затона – построили литейный цех, кузницу, появились токарные станки. Несмотря на это, всё ещё преобладал ручной труд.

В 1917 году принимается Устав профессионального союза, в котором были установлены права рабочих затона, в частности, восьмичасовой рабочий день.

В 1918 году, согласно решению губисполкома, было организовано «Енисейское национальное пароходство». Красноярский затон получил

название «Государственный затон и мастерские».

В 1941 году на фронт с завода было призвано 499 человек, за все годы войны – свыше одной тысячи речников Енисея. Вместо ушедших мужчин к станкам встали их сыновья, дочери, жёны. Обучение проводилось в кратчайшие сроки, цеха работали круглосуточно, без выходных. На заводе было освоено изготовление противопехотных мин, строительство бронекатеров – речных боевых кораблей. За свой труд многие заводчане были награждены орденами. На заводе сооружён обелиск в память о тех, кто не вернулся с полей сражений.

После войны завод приступил к выпуску мирной продукции. Были приобретены токарные, расточные станки, введён в строй новый инструментальный цех. Кроме того, начался выпуск инструментов для сельского хозяйства. Был введён новый лесопильный цех, автопарк пополнился новыми автомашинами. Сдан в эксплуатацию слип для ремонта судов, построено три детских сада. Все суда переведены с твёрдого топлива на жидкое. Флот завода пополнился новыми судами импортного производства. На заводе в 1964 году для Игарского порта был построен плавзавод «Минога», для работы в Казачинском пороге Енисея – туер «Енисей».

В те же годы введён в строй электроремонтный цех, построена столовая, начали возводить пирсы, облагораживать берега затона. Был реконструирован литейный цех, для улучшения организации ремонта флота создан БПУ – береговой производственный участок. В 1958 году вступил в строй цех технической эксплуатации флота.

С 1961 года на заводе началось широкое внедрение системы судовой силовой установки без постоянной вахты в машинном отделении судна и на этой основе – совмещенные профессии палубной и машинной команд.

На завод начали поступать скоростные суда на подводных крыльях – «Ракеты» и «Метеоры». Для более качественного ремонта судов с Бал-



Теплоход «Капитан Лобастов» приписан к Красноярскому затону.

тики было получено два плавдока.

Сегодня на техническом и хозяйственном обслуживании завода – Красноярского судоремонтного центра находится свыше 220 судов. Основной деятельностью предприятия по-прежнему являются судоремонт, в том числе капитальный, средний и текущий, судостроение и машиностроение.

В Музее судоремонтного завода есть экспонат, олицетворяющий богатую историю предприятия, – заводской гудок, который звучал в течение многих десятилетий, извещая о начале, окончании рабочего дня и обеденного перерыва. Тысячи трудящихся правобережья Красноярска начинали по этому гудку свой трудовой день. Ежегодно 9 Мая, когда заводчане со своими семьями и курсанты речного училища собираются на заводской площади на торжественный митинг, посвящённый Дню Победы, над всей округой разносится заводской гудок в память о погибших речниках, не вернувшихся с фронтов Великой Отечественной войны.

По решению акционерного общества «Енисейское речное пароходство» на производственной базе Красноярского судоремонтного завода в 2006 году создан Красноярский судоремонтный центр.

**Василий УДОВИЧ,  
ветеран Красноярского  
судоремонтного завода**

**Фото: Алексей БУРАВЦОВ,  
Инна БАБУШКИНА**



Ветераны Енисейского пароходства. Почти все они работали на КСРЗ.

Со дня на день выйдет из печати книга ветерана Красноярского судоремонтного завода, в прошлом капитана Виктора Ледневского «Легенды великой реки». Сейчас идёт типографский процесс издания книги, которая в писательской биографии автора уже третья. Одну из глав капитан посвящает 100-летию КСРЗ. Этот отрывок – о династиях завода.

**ЛЕГЕНДАРНЫЕ ДИНАСТИИ**

В двадцатые и тридцатые годы в судоремонтных мастерских работал медик Андрей Петрович Полигузов. Он был выпускником Щеголевского ремесленного училища. До 1917 года это училище готовило специалистов широкого профиля и высокой квалификации. До училища А. П. Полигузов окончил гимназию. Он работал слесарем, жестянщиком, медником, трубопроводчиком.

При ремонте паросиловых установок на судах требовалась пайка латунных трубок конденсаторов. Пайка производилась серебряным припоем, поскольку температуры плавления латуни и припоя были близки. Данную работу мог выполнять только специалист-медник, каковым и являлся Андрей Петрович. До появления автогенной сварки на заводе в 1934 году пайка на латунь и серебря-

ный припой была единственным способом горячего соединения деталей.

Для проведения сложных работ Андрея Петровича неоднократно приглашали на другие предприятия. Его сын Николай Андреевич – участник Финской войны и Великой Отечественной, работал слесарем в речном порту. Мария Андреевна – чертёжницей в конструкторском бюро. И другие его дети работали на Красноярском судоремонтном заводе, в порту.

Мастер баржевого цеха Затона Сельверст Алексеевич Смирнов строил баржи без чертежей – по техзаданию, на длину и грузоподъёмность. При этом баржи были достаточно прочными для рейсов до Дудинки и даже до Диксона.

Родился мастер в 1860 году, умер в 1943 году. Его жена Наталья Ива-

новна имела восемь детей и умерла в возрасте 93 лет. Виктор Сельверстович прожил 86 лет. Плавал на пароходе «Кооператор» («Молотов»), впоследствии был начальником гидробазы на острове Молокова. В конце жизни – начальником гидробазы в Кежме (на Ангаре).

Демьян Сельверстович – слесарь Красноярского судоремонтного завода, участник Великой Отечественной войны. Тамара Сельверстова служила в береговой обороне Тихоокеанского флота, работала на Красноярском судоремонтном заводе.

Речники отдали Енисею так много времени, здоровья и сил! Он настолько прочно вошёл в их сознание! Когда вчитываешься в биографии людей старшего поколения, которые прошли большой трудовой путь, то порой изумляешься, восхищаешься щедростью души простых, скромных заводчан, и с радостью в сознании просматривается, что не прервалась связь времен, и поныне действуют заводские традиции. Эстафету труда передают от старшего поколения к младшему. Так будет всегда.

**Виктор ЛЕДНЕВСКИЙ**

» ПАМЯТЬ

- Здоров А. Н. капитан
- Иванов В. А. начальник отдела
- Иванов В. А. капитан
- Ильина М. Н. капитан
- Ильинский В. В. капитан
- Иноходов И. С. штурман
- Ивантук Н. И. капитан
- Ивантук Н. Г. инженер
- Ковригин И. Е. формовщик
- Кузьмин И. М. мастер
- Козин Д. И. начальник цеха
- Крысов В. Н. мастер
- Карпинский Н. Н. инженер
- Корытковский Г. В. инженер
- Кривальцев О. И. механик
- Крылов Е. К. капитан
- Коллин П. С. директор
- Карашкевич Г. И. зам. директора
- Калачёв В. А. капитан
- Кондряков Л. И. диспетчер
- Кондрякова В. С. инженер
- Коротков В. И. механик
- Кабалин П. В. директор ПТУ-2
- Кожуховский А. А. капитан
- Красиков И. Е. шкипер
- Карлов П. А. капитан
- Кенунен А. Н. капитан
- Ксензюк В. Г. капитан
- Копцев Н. Г. капитан
- Кокос К. И. капитан
- Колесов И. Г. капитан
- Кричинный В. В. директор
- Козушкин М. П. конструктор
- Курдюмова З. А. начальник ЦЗЛ
- Комаишко С. И. механик
- Кабалин А. А. механик
- Ковальский А. А. начальник цеха
- Кузнецов С. И. электрик
- Кодинцев Ф. Я. шкипер
- Козлов Л. В. капитан
- Кириллов В. А. механик
- Ковальчук П. И. механик
- Кобяков Т. Д. капитан
- Косьяненко П. М. слесарь
- Кулакин А. И. механик
- Лавренов М. С. начальник отдела
- Липко А. Н. механик
- Лобастов И. Г. капитан
- Лиханский М. Е. капитан
- Луянин Ф. А. токарь
- Ледовский П. А. мастер
- Лось М. П. капитан
- Лисин О. Н. капитан
- Левинский А. И. механик
- Ляшкевич М. Г. капитан
- Леценко Г. П. водитель
- Макаренко Ф. Г. слесарь
- Мельников Н. А. вагранщик
- Маковец Н. В. кузнец
- Маковец В. В. мастер
- Метус А. А. мастер
- Метлицын Н. К. матрос
- Михайлов Н. К. механик
- Макуть В. И. маляр
- Макуть В. П. сварщик
- Марченко О. Н. профком
- Марычев В. Т. капитан
- Меншиков П. И. капитан
- Меркушев М. М. капитан
- Мецайк К. А. капитан
- Маркелов М. К. капитан
- Моржец И. С. штурман
- Михеев Н. К. главный диспетчер
- Маклаков Л. Ф. механик
- Новосёлов В. И. директор
- Нехорошко В. А. капитан
- Непомяный П. К. механик
- Осколков И. Е. кузнец
- Обедин В. Я. механик
- Очеретько П. Ф. капитан
- Оводов С. Т. главный инженер
- Петрухин Н. И. шлифовщик
- Пономарёв Т. С. начальник цеха
- Путинцев О. С. мастер
- Павлов Н. М. начальник цеха
- Пастухов М. А. начальник отдела
- Поляков Ф. М. конструктор
- Польницын А. Н. механик
- Просёлков А. Н. капитан
- Патюков П. Д. капитан
- Поползин К. Д. прораб
- Пуляевский В. Д. механик
- Пасько И. Н. капитан
- Потехин А. С. механик
- Петров П. В. капитан
- Помазкин А. Н. механик
- Перевалов И. А. капитан
- Потехин М. М. механик
- Попов И. П. механик
- Плешков С. Г. механик
- Павлыгин П. Я. кладовщик
- Подшивалов Г. П. механик
- Платунов М. И. капитан
- Панович Я. П. капитан
- Потылицин А. В. капитан
- Пчельников А. Л. капитан
- Пустовойт Г. П. бухгалтер
- Розожин Л. Т. слесарь
- Рудницкий А. М. капитан
- Рогоманов А. Т. механик
- Рыбин А. З. котельщик
- Русев Ф. С. мастер
- Русеев Т. С. начальник отдела
- Рудаков С. В. слесарь
- Рычков Г. А. капитан
- Румянцев В. А. механик
- Рунь К. А. энергетик
- Родин А. Ф. капитан



