

Иван БУЛАВА

РОЖДЁННЫЕ ЕНИСЕЕМ



Иван Булава
Рождённые Енисеем

«РАСТР»

2019

Булава И. А.

Рождённые Енисеем / И. А. Булава — «РАСТР», 2019

Творчество автора, человека-легенды Ивана Антоновича Булавы – это живая история Енисея. «Рождённые Енисеем» – продолжение летописи, обзор наиболее важных событий 155-летней истории, от появления первых судов до наших дней. Автор заглянул в далёкое прошлое первооткрывателей — это рассказ капитана о наиболее важных событиях енисейских речников. Особую роль в писательской судьбе Ивана Антоновича сыграли встречи с великим сибирским писателем — В. И. Астафьевым. Творчество Астафьева пронизано любовью к простым людям с их достоинствами и пороками, любовью к природе и к родному ему Енисею. Любовь и уважение речников к Виктору Петровичу были обоюдными. Издание будет интересно для тех, кто хотел бы больше знать о великой сибирской реке Енисей, о людях, для которых река – это дорога, которая ведёт их по жизни. В формате PDF А4 сохранен издательский макет книги.

ББК 39-4

© Булава И. А., 2019

© РАСТР, 2019

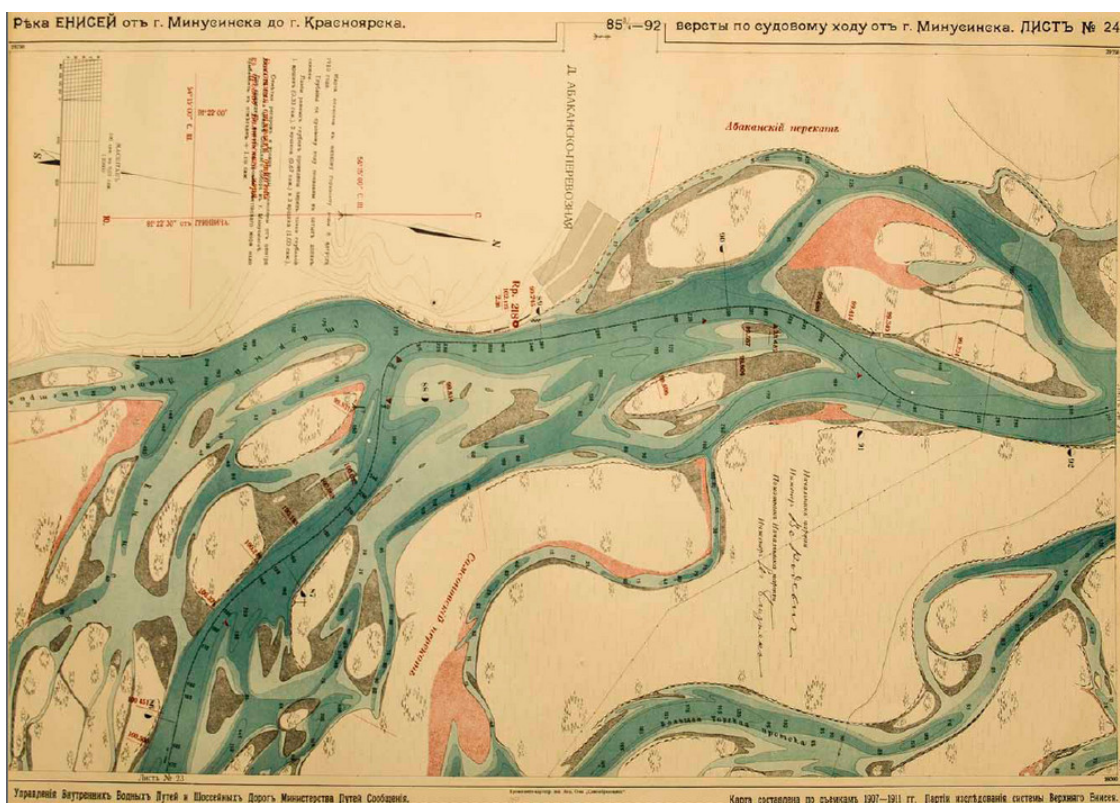
Содержание

Дорогие друзья!	7
К читателю	8
Уважаемые читатели!	10
От автора	11
Часть I	13
Конец ознакомительного фрагмента.	62



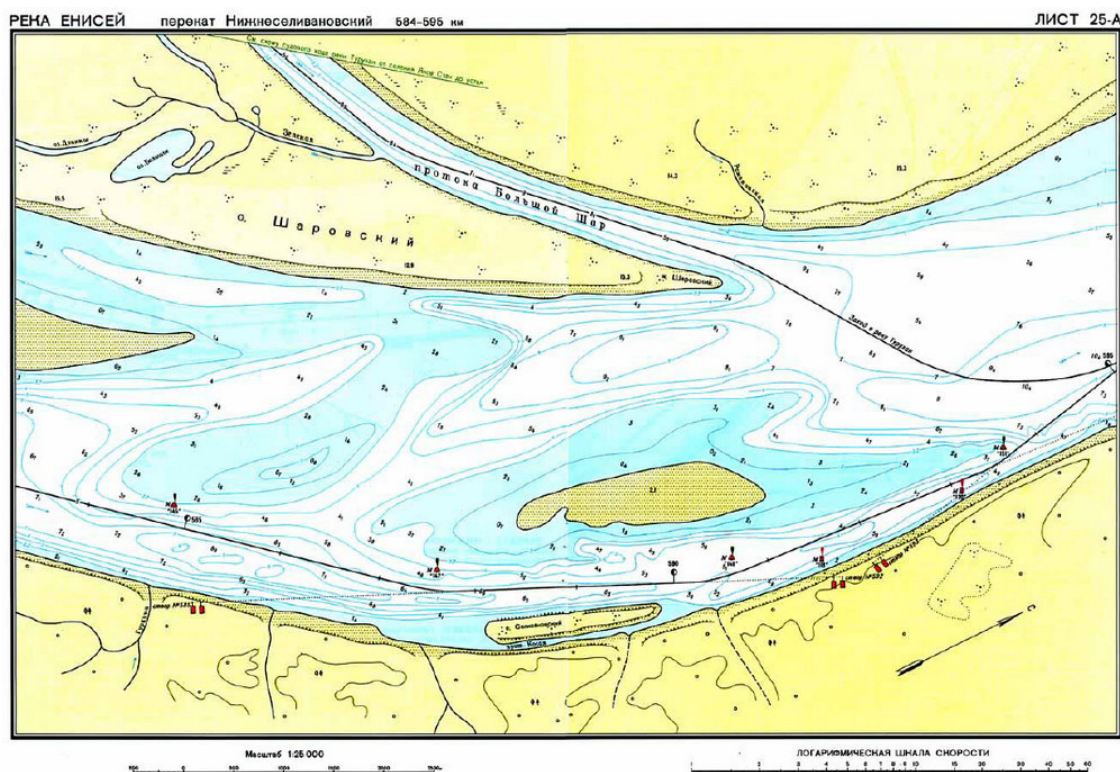
Иван Булава Рождённые Енисеем

Посвящается 155-летию судоходства на Енисее



Руководитель проекта
Ю. А. Кирюшин

Редакционный совет
А. В. Яковлев, заместитель директора Красноярского представительства ПАО «ГМК «Норильский никель», президент Ассоциации енисейских судовладельцев, президент Красноярской региональной общественной организации «Клуб енисейских капитанов»
С. С. Иванов, редактор газеты «Речник Енисея», литературный редактор



Консультанты

В. А. Козаченко, капитан-наставник, ветеран флота

В. В. Саушкин, механик-наставник, ветеран флота

Н. П. Скобло, капитан-наставник, ветеран флота, поэт, прозаик

В книге использованы материалы и фотографии из архивов Енисейского речного пароходства и его подразделений,

Музея истории и развития судоходства в Енисейском бассейне, ФБУ «Администрация «Енисейречтранс», газеты «Речник Енисея», из личных архивов красноярских речников

Дорогие друзья!



Книга «Рождённые Енисеем» рассказывает об огромном вкладе речников в развитие Красноярского края, освоение великих сибирских просторов.

Автор издания Иван Антонович Булава воссоздаёт более чем 155-летнюю историю судоходства на Енисее через судьбы выдающихся людей – капитанов, механиков, управленцев флота. Мы узнаем о самоотверженных трудовых буднях речников в разные исторические эпохи, начиная со знаменательной даты, когда на воду был спущен первый пароход, построенный на Енисейской судовой верфи. Героев книги объединяют высокое чувство ответственности, умение принимать непростые решения и уверенно следовать верному курсу.

Таков и сам Иван Антонович Булава – человек-легенда. В недавнем прошлом генеральный директор Енисейского речного пароходства, он остаётся в центре всех важных для речников событий – как президент «Клуба енисейских капитанов» и исполнительный директор Ассоциации енисейских судовладельцев.

Великая сибирская река стала делом его жизни, источником неиссякаемого вдохновения. Новая книга Ивана Антоновича продолжает летопись славных дел тружеников Енисея. Здесь собраны уникальные документы, факты, события, участниками которых стали енисейские речники. Это живая история, и мы по праву можем ею гордиться.

***Александр УСС,**
губернатор Красноярского края*

К читателю



История судоходства на Енисее измеряется веками, если брать точку отсчёта от первых походов русских мореплавателей в Енисейский залив и выше по реке. История машинного судоходства началась без малого 160 лет назад. Но, без сомнения, самая яркая страница этой летописи связана с Енисейским речным пароходством, созданным в 1931 году. Примечательно, что именно накануне 90-летия ведущей судоходной компании Енисейского бассейна выходит в свет книга члена Союза писателей России Ивана Булавы с символичным названием «Рождённые Енисеем».

В этом энциклопедическом издании через биографии капитанов, механиков, управленцев речного флота показана история освоения и развития судоходства на реке Енисей и его крупных притоках на протяжении длительного исторического периода – с XIX века и до наших дней.

Отрадно, что многие сотни имён и трудовых свершений связаны с транспортным обеспечением речниками начала строительства Норильского горно-металлургического комбината и города Норильска, а также последующего их развития. На протяжении всей истории ГМК «Норильский никель» енисейские речники были и являются надёжными партнёрами компании по доставке необходимых грузов как промышленного, так и социального значения. Поэтому трудовые свершения, достижения, а в отдельные исторические периоды и трудовые подвиги речников являются неотъемлемой частью славной истории «Норильского никеля». В этом заключается одна из основных идей книги «Рождённые Енисеем».

Автор книги рассказывает читателю, не искажая подлинности и достоверности, о героях книги, делает летопись документальной. Герои книги не выдуманы. Многих из них нет, но сегодня растут их дети, внуки и правнуки. Их наследникам особенно интересны события

того времени, дорога память о предках, веривших историю судоходства в Енисейском бассейне. Ведь не зря говорят: пока жива память – живы люди.

Книга «Рождённые Енисеем» написана И. А. Булавой, не понаслышке знающим новейшую историю енисейского судоходства, работающим в этой сфере с 1959 года и по настоящее время, а с 1995 по 2003 год занимавшим пост генерального директора акционерного общества «Енисейское речное пароходство».

Книга будет востребована теми, кто мечтает стать капитаном. История енисейских капитанов – это живая история судоходства на Енисее. Они своими трудовыми, а в минуту суровых испытаний и ратными подвигами писали её правдивые страницы. Многие десятки судов в Енисейском бассейне носят имена знаменитых людей Красноярского края, в том числе более 30 названы именами капитанов.

Высокую оценку людям этой профессии в своём творчестве дали писатели Виктор Астафьев и Анатолий Чмыхало – почётные члены Красноярской региональной общественной организации «Клуб енисейских капитанов», чьими именами также названы суда речного флота.

Издание книги «Рождённые Енисеем» несомненно станет значимым культурным и общественным событием в жизни Красноярского края.

Олег ШПАГИН,

генеральный директор ООО «Норникель-ЕРП»

Уважаемые читатели!



Автор книги «Рождённые Енисеем» рассказывает читателю, не искажая подлинность, о героях книги, происходивших в прошлом событиях, делает летопись документальной.

Герои книги не выдуманы. Многие из них нет, но сегодня растут их дети, внуки и правнуки, и им будут интересны события того времени, дорога память о предках, вершивших историю судоходства в Енисейском бассейне. Ведь не зря говорят: пока жива память – живы люди. Большинство героев книги «Рождённые Енисеем» капитаны. Разные эпохи накладывают свои особенности на судоводителей, но значение капитана на корабле с годами не изменилось: он по-прежнему является обладателем таких качеств, как ответственность, выдержка, мастерство. Именно это, прежде всего, гарантирует безопасность судоходства, что всегда было во главе угла флотской работы.

Книга «Рождённые Енисеем» состоит из двух частей – хронологии событий и биографий капитанов, механиков, руководителей предприятий, служб и отделов. Книга выходит в бумажном и электронном вариантах. Это делает её доступнее для широкого круга читателей, а также посетителей Музея истории и развития судоходства в Енисейском бассейне, куда будет передан электронный вариант издания. Через электронную версию можно будет дополнять книгу новыми героями, событиями.

Владимир БАЙКАЛОВ,

руководитель федерального бюджетного учреждения «Администрация Енисейского бассейна внутренних водных путей»

От автора



В книге «Рождённые Енисеем» представлена хронология основных событий 155-летнего периода парового судоходства на Енисее и краткие данные об енисейских капитанах, механиках и капитанах-механиках пассажирского, буксирного, грузового, рейдово-маневрового флота и флота путейского—обстановочного, дноуглубительного, технического. А также о капитанах-на-ставниках, руководителях пароходства, управления пути, их служб и отделов.

В работе над этой книгой использовались материалы и фотографии из архивов Енисейского речного пароходства и его подразделений, Музея истории и развития судоходства в Енисейском бассейне, ФБУ «Администрация «Енисейречтранс», газеты «Речник Енисея».

Благодарю за помощь в работе над книгой С. И. Фомина – капитана теплохода «В. Чакалов» (1953-1962), начальника Енисейского пароходства (1970-1984)– Степан Иванович, знакомясь с рукописью книги, так её оценил: «Я как будто вновь прошёл по всей своей жизни, вспоминая тех, кого знал лично или понаслышке. Большинство событий, отмеченных в книге, проходили на моих глазах. Эту книгу будут читать все речники, беря бальзам на душу или горечь воспоминаний. Ценная и нужная книга».

Много поправок внесли В. А. Козаченко, капитан, капитан-наставник, исполнительный директор КРОО «Клуб енисейских капитанов», почётный его член; А. А. Агапов, капитан, который первым освоил Красноярское водохранилище для работы скоростных пассажирских судов, заслуженный рационализатор России; В. И. Похабов, капитан-механик скоростных судов, руководитель судоходной инспекции Красноярского участка, исполнительный директор КРОО «Клуб енисейских капитанов».

Немаловажным фактом достоверности описанных эпизодов является то, что многие из них проходили с участием самого автора или записаны со слов очевидцев. Образно говоря, не высохли ещё чернила на документах об этих событиях.

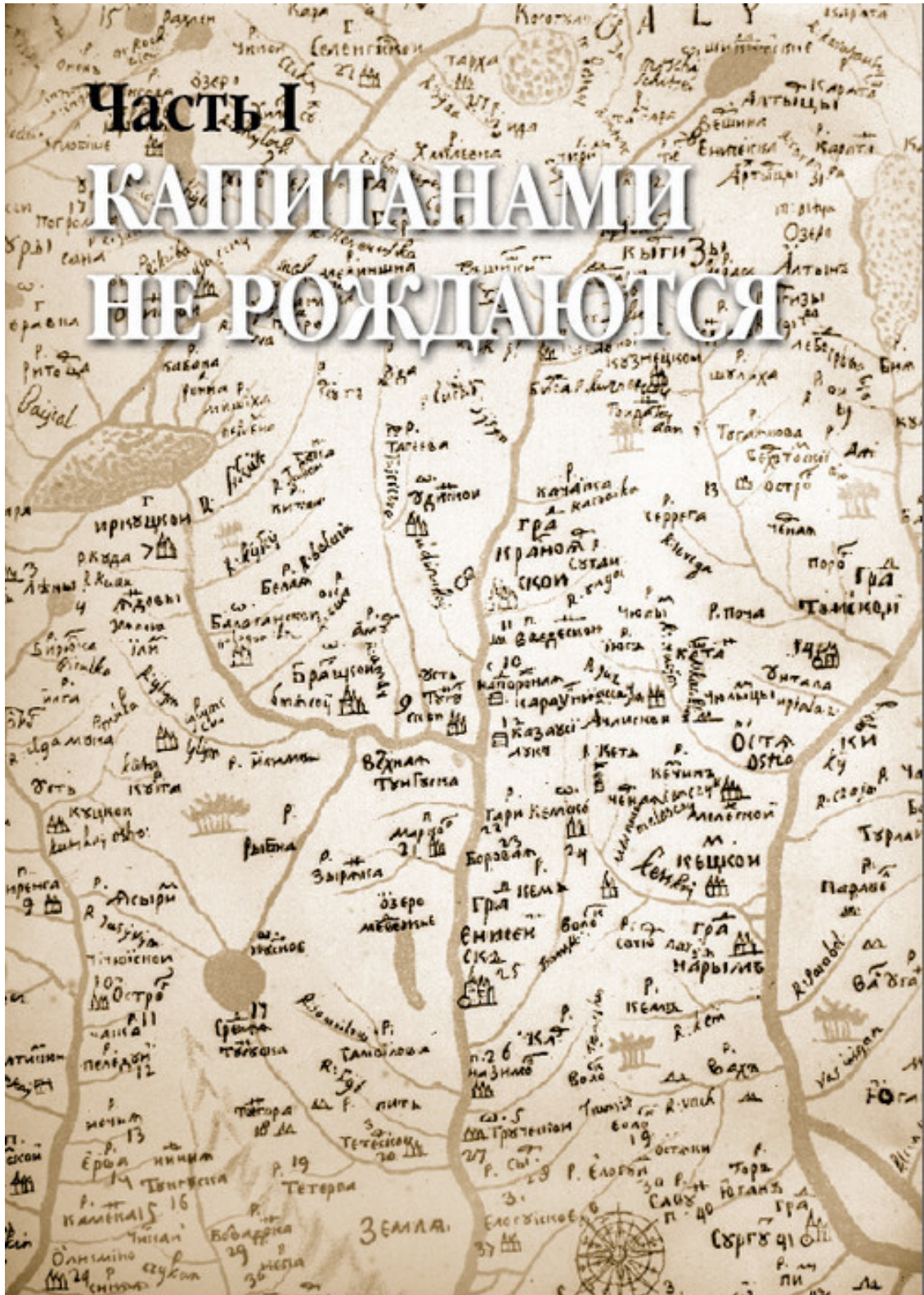
Книга будет полезной при изучении краеведения учащимися общеобразовательных школ, курсантами и студентами речных училищ и институтов.

Цель книги – напомнить о прошлом, о енисейских речниках. Ведь не зная прошлого, не следует ожидать хорошего будущего. Вам, будущим поколениям, её дополнять, делать лучше, двигаться вперёд.

Иван БУЛАВА,

вице-президент КРОО «Клуб енисейских капитанов», исполнительный директор Ассоциации енисейских судовладельцев

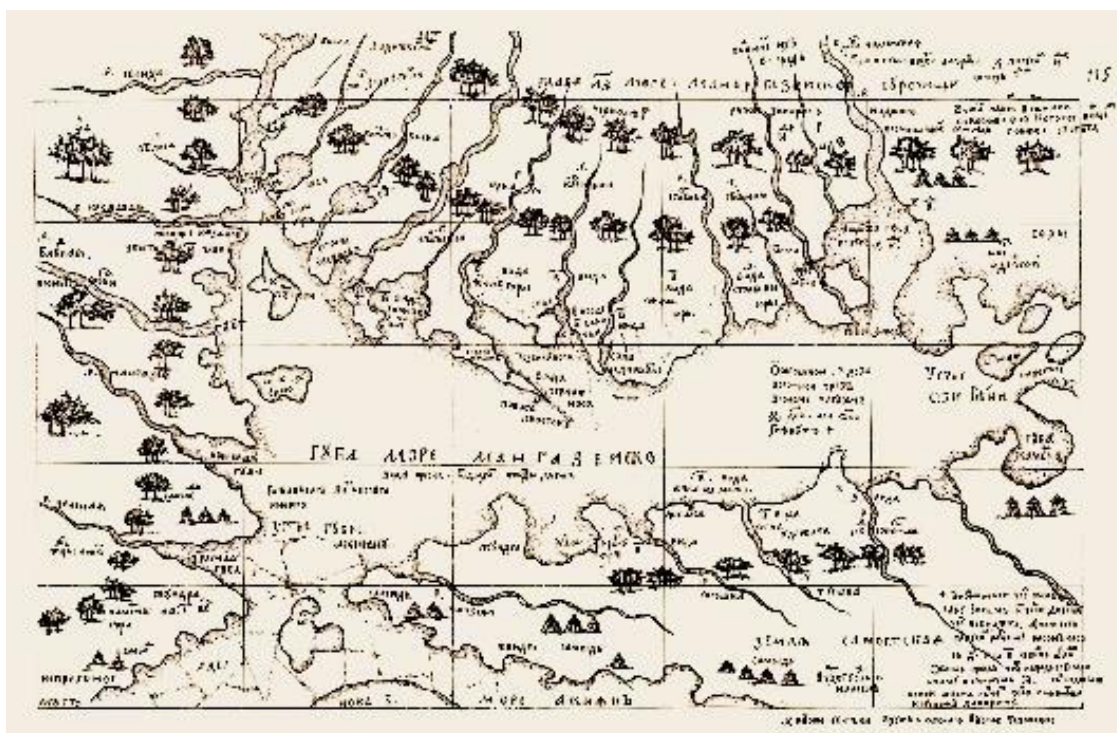
Часть I Капитанами не рождаются



Люди делают историю. Она более достоверна, если основана на описаниях и рассказах непосредственных участников происходивших событий, пересказах услышанного, которые подтверждаются фактами – в документах, отчётах, справках. История судоходства на Енисее – это сохранившиеся архивные документы, судовые журналы, рассказы капитанов, архив газеты «Речник Енисея» со времени выпуска первого номера, Музей истории и развития судоходства в Енисейском бассейне.

Второй после Бога – такой испокон веков считалась роль командира на военном корабле и капитана на гражданском судне. Он первый по званию и равный по судьбе в экипаже. Капитан является единоначальником и принимает окончательное решение в любой ситуации. Он последним оставляет гибнущее судно. Роль капитана в истории развития судоходства, открытии новых земель, а на реке фарватера – главная. Этих открытий было великое множество. Малая их часть дошла до нас.

Основным источником являются рассказы бывалых капитанов. Эти воспоминания доносят до современников дух ушедшего времени, психологический климат, взаимоотношения людей, их характеры. Сохранились до нашего времени имена тех, кто шёл впереди ватаг и экспедиций: Михаил Комышлов, берёзовский казак с Тобольского Севера, побывавший на Таймыре в 1607 году, немного позднее – казаки Николай Стародубец, Иван Смирный и Кондратий Курочкин. В 1625 году из Енисейска отправилась речная флотилия Никифора Пенды на Нижнюю Тунгуску. Не имея поручений от государства, по собственной инициативе он сколотил ватагу из сорока человек для промысла, построил дощаники, взял в долг у енисейского купца Анисима провиант, снаряжение и отправился на промысел. Ватага спустилась по Енисею до устья Нижней Тунгуски, поднялась по ней до истоков – водораздела Енисея и Лены. Здесь они остались на зимовку.



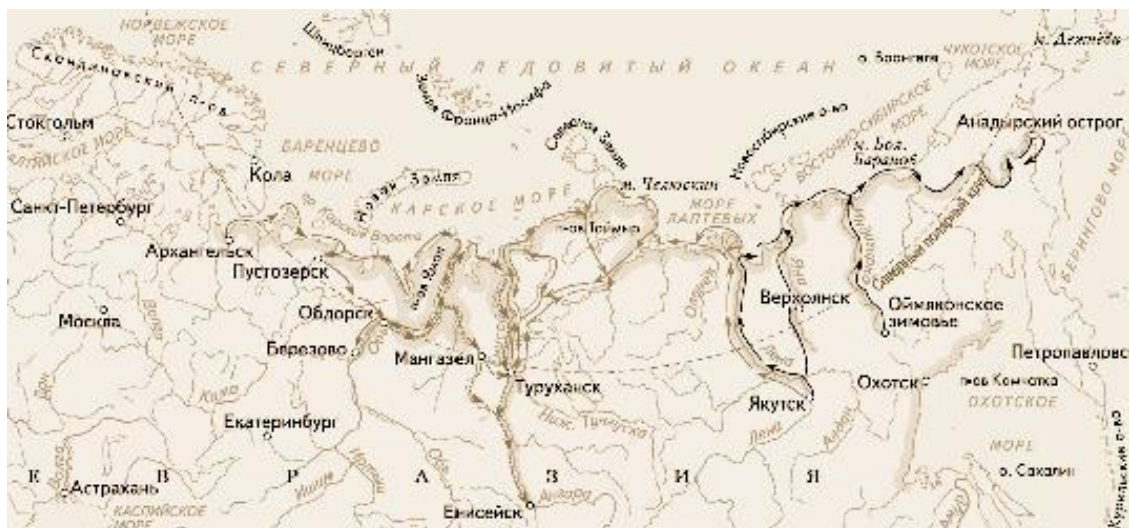
«Море Мангазейско с урочищи». Чертёж начала XVII века

На следующее лето волоком добрались до реки Лены и пошли по реке вниз, по течению, до нынешнего Якутска. От Якутска повернули на юг, поднялись по реке против течения до места, где Лена сближается с Ангарой. Оставив здесь весьма обветшалый флот, ватага Пенды

перешла на Ангару, а там построили новые суда и по течению спустились до Енисейска. Путешествие длилось более семи лет. Догадки Пенды, что в Енисей впадают три большие реки, подтвердились. Нижнюю Тунгуску они прошли до истока, побывали на устье Средней (Подкаменная Тунгуска), а Верхняя – Ангара, наиболее сложная, далась легко. Шли по течению. Ещё после первой зимовки и удачного промысла соболя отправили один коч на Енисейск с четырьмя тысячами соболей в погашение долга енисейскому купцу Анисиму.

Сведения о таких первопроходцах до нас доходят по скудным записям, сохранившимся разрозненно в летописях. Отчётов они не составляли. Намного позднее, более чем через сто лет, по указу Петра I была организована Первая Северная экспедиция для исследования Тихоокеанского побережья и нанесения его на карту. Её руководителем назначен командор Витус Беринг. Вторая Северная экспедиция, самая большая, под командованием того же Витуса Беринга, была организована указом царицы Анны Иоанновны в 1733 году. Её задачей было исследование и нанесение на карту побережья Северного Ледовитого океана от пролива, отделяющего Северную Америку от северо-восточной оконечности Азиатского материка, до Архангельска. Опись берегов между Обью и Енисеем поручалась второму отряду экспедиции, которую возглавлял лейтенант Дмитрий Овцын, а штурманом назначен лейтенант Минин. Наиболее трудный участок – от устья Лены на запад до устья Пясины – для исследования и описания достался третьему отряду, который возглавил лейтенант Василий Прончищев, а после его гибели – Челюскин и Лаптев.

Точку во Второй Северной экспедиции поставил Челюскин, который 9 мая 1742 года достиг крайней северной широты – 77 градусов 34 минуты. Через 136 лет на шхуне «Вега» здесь побывал Норденшельд и подтвердил измерения широты и долготы, определённые Челюскиным. По его предложению оконечность Таймырского полуострова названа мысом Челюскина.



Карта Великой Северной экспедиции, 1733-1743 гг.

А ещё через 15 лет, в 1893 году, в этих местах побывал Фритюф Нансен, направлявшийся на экспедиционном судне «Фрам» в дрейф на три года. В 1914-1918 годах эти места посещал Б. А. Вилькицкий на ледоколах «Таймыр» и «Вайгач». Его именем назван пролив между мысом Челюскина и Восточно-Сибирским архипелагом, самый трудный участок Северного морского пути. И совсем недавно, в конце октября 2001 года, в этом районе потерпел аварию ледокол Енисейского пароходства «Капитан Мецайк». Только мужество и умелые действия капитана В.П. Кулаги и его команды спасли ледокол от гибели. В одном ряду с именами

полярных исследователей-первопроходцев стоит имя Никифора Бегичева, участника многих полярных экспедиций.

Высокая оценка енисейским капитанам дана В. П. Астафьевым в очерке «Ходовые огни»: «Как-то, проплывши по широкой полусонной Оби, я сделал заключение, что с Енисея штурман может здесь вполне ходить капитаном, а вот обского капитана на Енисее не везде и штурманом возьмут». Писатель был прав. Таких примеров было немало. Один из них имел место во второй половине шестидесятых годов прошлого века. Теплоход «Россия» (бывший «Анастас Микоян»), флагман Нижне-Иртышского пароходства, пришёл на зимний ремонт в Подтёсово. Его капитан С.П. Илюхин нашёл себе жену в Енисейске и не захотел возвращаться в Омск. Его назначили только третьим штурманом на теплоход «А. Матросов», где автор этой книги в то время работал старшим штурманом. Потом Сергей Петрович работал капитаном на теплоходах «Целиноград», «Воскресенск», «Рефрижератор-504», диспетчером Лесосибирского порта.



Экспедиция Фритъофа Нансена на судне «Фрам», 1893 год

Писатель Анатолий Чмыхало в очерке «Большая судьба» так отзывается о енисейских капитанах: «Что и говорить, профессия капитана одна из самых престижных во всем мире. Недаром же мальчишки с восторгом приглядываются к крабам на форменных фуражках речников, не подозревая, что в нашем лексиконе существует созвучное крабам слово «выкарабкаться». Сколько раз Ивану Булаве приходилось буквально выкарабкаться из сложнейших жизненных ситуаций. И он выходил из них, потому что рядом с ним были верные друзья. Енисейские капитаны!

Их много. Сколько кораблей на Енисее, столько и капитанов. Конечно, внешне они отличаются друг от друга. Одни рослые и статные, настоящие богатыри, другие, наоборот, поджарые, вёрткие, среднего, а то и маленького роста. Но объединяет их независимость и твёрдость в принятии важных решений. На то они и капитаны. Капитан выделяется из массы речников уверенными жестами, доброй отеческой улыбкой, хозяйским взглядом. Он не имеет права рас-

слабляться в трудные минуты, ибо на нём и только на нём лежит ответственность за жизнь и благополучие всех матросов и пассажиров корабля. Поэтому он всегда на виду, на своём капитанском мостике. И то сказать, без капитанов не было бы не только туристических маршрутов по Енисею, но и Лесосибирска, Игарки и Норильска. И даже сам Красноярск не стал бы таким, какой он сегодня».

История енисейских капитанов – это живая история судоходства на Енисее. Они своими трудовыми и ратными подвигами писали её правдивые страницы. Наиболее яркие, колоритные и достойные из них увековечены на географических картах, в названиях судов, маяков.

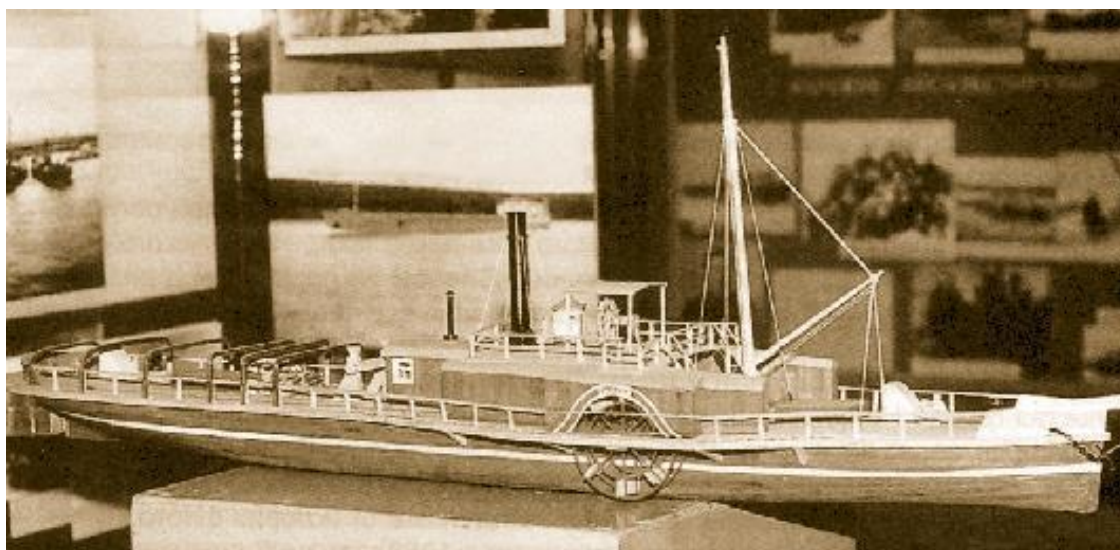
Пророческие слова М. В. Ломоносова о грядущем прирастании российского могущества Сибирью в наше время начали сбываться. Становыми хребтами этого пророчества были Енисей с его могучими боковыми реками, а позднее и Северный морской путь. Город Енисейск изначально был цитаделью организации первых высокоширотных экспедиций по изучению, открытию, нанесению на карты Таймыра побережья Северного Ледовитого океана. То были экспедиции, организованные государством, а также ватаги первопроходцев, влекомые новыми открытиями, пушным и рыбным промыслом. Они задолго до покорения Сибири Ермаком пробирались на Север, устанавливали контакт с местным населением, обживались семьями. С незапамятных времён Енисейский Север привлекал русских людей. Надо отдать должное выдающейся роли новгородцев, поморов, зарубежных мореплавателей в проведении первых исследований арктических путей.



Подъём илимки бурлаками через Большой порог

В наше время особый интерес для исследователей представляют тридцатые годы двадцатого столетия. Это было время всенародного интереса к спасению участников экспедиции на дирижабле «Италия», сквозному рейсу по Северному морскому пути парохода «А. Сибиряков», подогретого мужеством спасателей «челюскинцев», героическими перелётами русских полярных лётчиков, к обустройству русского побережья Северного Ледовитого океана, созданию дрейфующих станций «Северный полюс» и таких городов, как Игарка, Норильск. В это же время создавалась благоприятная обстановка по превращению Северного морского пути в национальную круглогодичную магистраль, которой сегодня она стала. Трудно объяснить, почему именно Енисейский Север стал центром притяжения развития этого региона. Ведь юг края уже был практически хорошо изучен и освоен. Здесь благодатные сельскохозяйственные угодья Минусинской котловины, уголь, золото, железная руда, лесные ресурсы, гидроресурсы, углеводородное сырьё и другое. Не следует сбрасывать со счетов климатические условия. Однако предпочтение было отдано Северу.

А начиналось всё это в 1863 году, когда в городе Енисейске был построен первый пароход «Енисей», который под командованием капитана А. С. Попова в навигацию того же года выполнил два рейса с баржами в низовья Енисея. Сквозное судоходство от Минусинска до устья стало возможным после преодоления в 1882 году пароходом «Москва» под командованием капитана И. И. Криницкого Казачинского порога. В 1875-1890 годах были организованы экспедиции на Енисей морских пароходов «Феникс», «Темза», «Лабрадор», «Орестес», «Стирнен», «Лорна Дун» под командой английского капитана Джозефа Виггинса, который попутно выполнил большой объём гидрографических работ, за что был принят в Императорское географическое общество. В 1877 году шхуна «Утренняя заря» с образцами сибирских товаров под командой капитана Д. И. Шваненберга впервые прибыла из Енисейска в Санкт-Петербург.



Макет первого парохода «Енисей»

Началом проявления государственного интереса к Енисею как к транспортной магистрали является создание в 1905 году государственного пароходства. В тот же год на Енисей пришли построенные в Германии пароходы «Енисейск», «Минусинск», «Красноярск», «Туруханск», «Лена», «Ангара» и девять лихтеров. На базе этой флотилии в мае 1907 года было образовано Срочно-казённое пароходство на реке Енисей. Его возглавил инженер путей сообщения Н.А. Бенцелевич, а после него – Л.Ф. Добро-творский, контр-адмирал, который в 1893 году участвовал в экспедиции на Енисей, затем в звании капитана первого ранга возглавлял экипаж крейсера «Олег», участника Цусимского сражения.

Второго марта 1918 года в соответствии с декретом В. И. Ленина о национализации флота, судоремонтных предприятий и пристаней было образовано Енисейское национальное пароходство. Совет правления возглавил А. А. Хомутич, секретарём был капитан Е. К. Крылов, комиссаром – помощник капитана парохода «Дедушка» В. В. Старцев, одним из членов совета – капитан К. А. Мецайк. Было национализировано и передано в состав пароходства 30 пароходов, 12 паровых катеров, 6 моторных катеров, земснаряд, 10 лихтеров, несамоходный рефрижератор и 56 деревянных барж.

В июне 1918 года мятеж Чехословацкого корпуса практически отрезал Красноярск от внешнего мира. В этой обстановке советская власть на месте организовала экспедицию речных судов для эвакуации на Север всех партийных и советских работников, отряда красноармейцев и роты латышских стрелков. Общая численность эвакуируемых – более 400 человек. Экспедиция была настигнута колчаковцами в Туруханске. Практически все эвакуируемые были задержаны и возвращены в Красноярскую тюрьму. Многие из них были убиты.

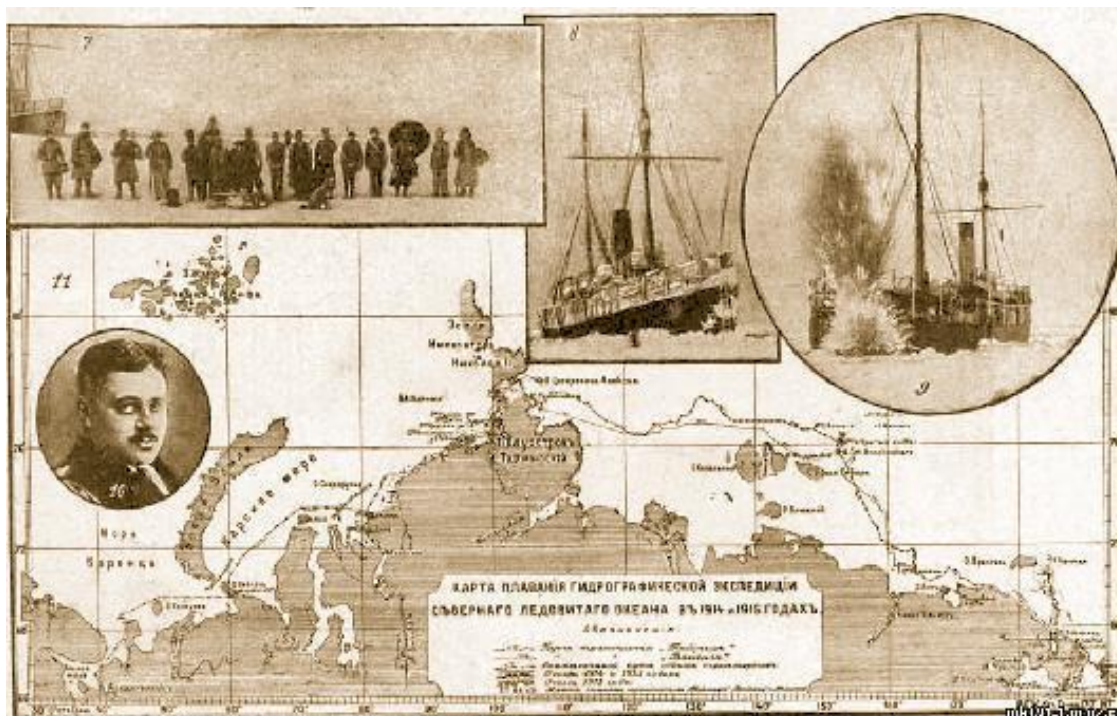


Пароходная пристань на острове Посадном на Енисее, 1886 год

Двадцатые годы знаменательны восстановлением существующего флота, освоением новых судоходных путей. В 1920 году была организована и успешно проведена на Север первая экспедиция речных судов с хлебными грузами для голодающих в районах Центральной России. В составе экспедиции были пароходы «Орёл» и «Ангара» (капитаны И. И. Тороповский и П.Ф. Очеретько), три лихтера и две баржи, на которые погрузили хлебные грузы, разместили 282 грузчика и охрану. Возглавлял экспедицию капитан К. А. Мецайк. Ко времени прихода караванов в Усть-Порт там уже были сооружены 30 саженой ряжевого причала, склады, жильё, помещение для радиостанции.

Строительство порта в устье Енисея было начато в 1917 году и продолжалось в период правления А. В. Колчака. Находясь в Сибири, Колчак не оставил без внимания полярные экспедиции. Наладив связь с Северным (Архангельским) правительством Е.К. Миллера, он приступил к подготовке новой арктической экспедиции. Для её гидрографического обслуживания в конце 1918 года была создана Дирекция маяков и лоций. 23 апреля 1919 года при правительстве Колчака организован комитет Северного морского пути, во главе которого был поставлен выходец из семьи золотопромышленников, участник двух полярных экспедиций и общественный деятель С. В. Востротин. В 1919 году создана Карская экспедиция во главе с Б. А. Вилькицким, имевшая целью доставку в устья северных сибирских рек оружия и вывоз оттуда хлеба.

В 1921 году в составе хлебной экспедиции в Усть-Порт было три парохода и восемь барж, на которых было доставлено для перегрузки на морские суда 160404 пуда (более 2566 тонн) хлебных грузов. Ежегодные экспедиции речных судов до Усть-Порта получили название Карских. Они продолжались до 1929 года, когда начал работать Игарский порт. В книге «Истории Северного морского пути» (том IV) приводятся некоторые итоги довоенных карских перевозок за семь лет: свыше одного миллиона тонн пиломатериалов. Если в 1929 году отправлено на экспорт 56800 тонн, то в 1939 году объём увеличился в 2,5 раза.



Особое значение для русских арктических исследований имела экспедиция контр-адмирала Б. А. Вилькицкого на ледоколах «Вайгач» и «Таймыр»

В середине двадцатых годов на Енисей с Вятской губернии начали прибывать по орнабору объединения «Севполярлес» бригады лесозаготовителей и сплавщиков. Многие из них стали известными на Енисее капитанами-плотоводами, организаторами лесной промышленности и лесоводами.

Начало изучения реки Пясины относится к 1922 году. Тогда Н. А. Бегичев был проводником экспедиции Н.И. Урванцева.

В 1933 году Д. И. Богданов – капитан парохода «Орёл» – издаёт карту реки Пясины. В эту же навигацию караван судов в составе теплохода «Красноярский рабочий» (капитан М.Е. Лиханский), пароходов «Лесник» (капитан Н.А. Шангин), «Сплавщик» (капитан Н. А. Тихоновский) под руководством гидролога Е. Л. Иголкина и его заместителя капитана-наставника К А Мецайка доставил на Валёк первые грузы для будущего Норильского комбината.

Началось строительство Игарки с перевалочным комбинатом, лесозаводами и морским портом, спуск за буксирной тягой плотов с Ангары на Игарку и Дудинку.

Управление флотом на Енисее, обустройство реки после Гражданской войны были возложены на Енисейское районное управление водных путей – Рупвод, которое возглавил В. П. Поздняков. Оно подчинялось комиссии Главвода в городе Омске. В 1923 году Советом труда и обороны были образованы пароходства, в том числе Западно-Сибирское, куда вошёл Енисейский флот 30 января 1931 года был образован Народный комиссариат водного транспорта – Наркомвод для централизованного управления морским и речным флотом. В его составе были созданы 15 речных пароходств, в том числе Енисейское.



Караван «Кооператора» проходит остров Кораблик на Енисее, 1926 год

Границы пароходства установлены следующие: река Енисей от Кызыла до Диксона со всеми его притоками, а также бассейн реки Пясины. Начальником пароходства был назначен А.Т. Парышев. К этому времени пароходство перевозило 134800 тонн грузов, из них хлебные грузы – 50900 тонн, лес в судах – 32 300 тонн, каменный уголь – 12600 тонн, при наличии 12 грузопассажирских судов, 12 буксирных, 80 несамоходных. На Енисей из Германии пришло большое пополнение флота, в том числе теплоходы «Красноярский рабочий», «Советская Сибирь», «Комсеверпуть» (капитаны М.Е. Лиханский, И. А. Перевалов, Е.К. Крылов). Для сплава леса Северным морским путём пришли пароходы, построенные в странах Европы: «Кас», «Пионер», «Олень», «Лесник», «Сплавщик», «Эвенки», и четыре финских лихтера.

В эти же годы началось транспортное освоение верховьев Енисея от Минусинска до Кызыла, включая Малый и Большой Енисей. Главным препятствием для организации судоходства на участке Минусинск – Кызыл был Большой порог, расположенный в 264 километрах выше Минусинска. Впервые Большой порог был преодолен в 1907 году. С помощью тросов и лебёдок по малой воде был поднят катер «Идея», принадлежащий изыскательской партии, руководимой Близняком и Радевичем.

Второй этап освоения Верхнего Енисея был осуществлён в 1929-1937 годах. Специально для этих целей был построен пароход «Улу-Хем» мощностью 350 лошадиных сил, который мог взять 120 тонн груза и водить на буксире баржу. Туда же был направлен и пароход «Партизан Щетинкин» мощностью 300 лошадиных сил. В связи с этим по всему пути следования до Кызыла строили дровяные склады, а в Кызыле ожидалки для пассажиров, дом-контору, служебные помещения, кузницу и затон – место зимнего отстоя и ремонта судов. В июле 1929 года пароход «Улу-Хем» под командованием капитана И. П. Кулигина подошёл к Большому порогу. Два дня судно с помощью тросов, блоков и талей поднимали через Большой порог, и оно ушло в Кызыл. Правда, опыт подъёма судов на Большом пороге уже был. В 1926 году был поднят пароход «Минусёнок», который проработал в Туве до 1930 года, после чего был спущен в Красноярск на ремонт, впоследствии передан БУПу под названием «Бакенщик». С 1930 года в Туву ходили пароходы «Партизан Щетинкин» (капитан С. С. Шумайлов), «Н. Круп-

ская» (капитан М.И. Дранишников) и другие суда. Многие годы в верховье Енисея лоцманил И. М. Коков.



Погрузка бригад рыбаков для высадки их в устье Енисея, 1927 год

В разные годы в Туву ходили капитаны П.А. Алексеев, Н.С. Серков, Е.Ф. Сергеев, К. С. Коков, Г. П. Пахомов, Е.О. Зыков. В 1937 году через Большой порог с трудом поднялись пассажирские пароходы «Литвинов» и «Опыт». С 1938 по 1951 год перевозки грузов в Туву почти не осуществлялись.

В середине тридцатых годов началось внедрение штурманской системы на флоте взамен лоцманской. Этому способствовали разработка и выпуск наставлений, инструкций по организации работы флота, изучение командным составом флота специальной лоции, интенсивное обновление флота, обустройство судоходного пути. Первыми перешли на штурманскую систему капитаны судов «Спартак», «Мария Ульянова», «Бакенщик» М. А. Чечкин, А. Н. Здоров, М. В. Жданов, которые отказались от лоцманов. Вместе с тем большая часть опытных капитанов выступила против новшества. Было коллективное обращение в Наркомречфлот группы капитанов, которые обосновали отказ повышением аварийности, трудностями в совмещении руководства судном и обеспечении его проводки, значительными простоями. Надбавка в пределах 30 процентов к заработной плате не компенсировала физических, моральных нагрузок при совмещении обязанностей лоцмана и капитана.

До введения штурманской системы на каждом судне в штате были три лоцмана, которые обеспечивали безопасность движения судна. Лоцманы в другие судовые дела не вмешивались, а когда нужно было выполнять маневры, вступал в командование судном капитан или его помощник. Лоцман, как рассказывал старейший капитан Енисея М. Д. Селиванов, брал свой чайник и уходил в каюту или на берег. Судовые дела его не касались. Редко кто из капитанов, особенно пожилых, знал специальную лоцию Енисея, почему и было такое сопротивление. Однако протестовать было бесполезно. Больше было тех, особенно из молодёжи, кто стремился к новому. Не лишним было и увеличение зарплаты. Переходу на штурманскую систему предшествовало улучшение судоходной обстановки, появление более подробных лоцманских карт и наставлений. На флот поступали техники-судоводители, техники-механики.



В рубке парохода «Полярный», 1930-е гг.

Организованно началась навигация 1941 года. Флот по графикам вооружали, принимали в эксплуатацию, отправляли в рейс. Вот как вспоминает это время Н.Н. Балакин, в то время второй штурман теплохода «Сергей Киров» (бывший пароход «Лена»): «Обновлённый, после капитального ремонта и смены главных двигателей теплоход «Сергей Киров» стоял в полной готовности для выхода на Дудинку с большим караваном гружёных барж. До этого он сделал несколько рейсов на короткой линии для обкатки двигателей и механизмов. Капитан М. А. Чечкин задержался в управлении пароходства, уточняя детали предстоящего рейса. Внезапно смолкли непрерывно работающие радиодинамики. Голос Левитана предупредил о передаче важного правительственного сообщения о вероломном нападении немецких войск на Советский Союз. Началась Великая Отечественная война. С этого момента жизнь разделилась: всё что было – это «до войны», жизнь сегодня – военное время. Последовала мобилизация всех военнообязанных. Военкоматы были переполнены добровольцами на фронт и в ополчение. Отход в рейс теплохода «Сергей Киров» был задержан. Часть экипажа в этот же день ушла на призывные пункты, некоторые получали бронь. С недоукомплектованным экипажем теплоход ушёл в рейс на Дудинку».

Фронтвиков повсеместно заменяли женщины и подростки. Жизнь круто меняла направление. В основу её ставилось: «Всё для фронта, всё для победы над врагом».



Грузопассажирский теплоход «Иосиф Сталин». Собран в 1939 году на Красноярском судоремонтном заводе

Ужесточились требования к исполнению трудовой дисциплины, менялся режим труда, широко начали применять труд подростков. Там, где вчера были ограничения, сегодня, хотя их никто не отменял, они разумно отошли на второй план. Понятия «пассажи-ровместимость», «район плавания», «сроки закрытия навигации» также отошли на второй план. Действовали по сложившейся обстановке. «Так надо!» – звучало для всех одинаково. Главной задачей для Енисейского пароходства стало доставить все предъявленные к перевозке грузы из Красноярского речного порта до Дудинки: в обратном направлении – цветной металл, на Игарку – круглый лес с ангарских и енисейских леспромхозов. До войны сплав леса на Игарку производили плотовые команды, без буксировщиков. Большая аварийность на сплаве и сроки доставки, многочисленность плотовых команд заставляли искать более эффективные методы организации труда. В начале войны на сплаве транзитных плотов начали применять буксирную тягу. Опытные капитаны стали водить спаренные плоты, и эффективность на сплаве возросла многократно. В эту пору из капитанов и штурманов начали вырастать плотоводы – особая каста судоводителей, хорошо знающих все особенности специальной лоции Енисея. Самым сложным участком реки для сплава был Осиновский порог.

С именем капитана М. Е. Лиханского связана проводка плотов через порог буксирами. Вот как вспоминает начало войны Михаил Елиферьевич: «В 1938 году я был репрессирован по ложному обвинению, и полтора года меня продержали в тюрьме, моё место капитана теплохода «Красноярский рабочий» было занято. Другой подходящей должности не дали, видно, побаивались «шпиона». Тогда я согласился с предложением Енисейской сплавконторы «Севолярлес» стать начальником эксплуатации флота. Переехал в Енисейск. В тот день, 22 июня 1941 года, я вернулся с проводки трёхленточного плота до Игарки. Едва сошли в Енисейске на берег – навстречу телеграфист.



Теплоход «Красноярский рабочий» построен на верфи F. Schichau GmbH Elbing в Германии в 1930 году

«Война!» – кричит. Мы сначала ничего не поняли. Потом видим, дело неладное. Скорей в контору. А там мужики в военкомат собираются. Директор И. А Сизых, главный инженер С. И. Петров и другие толкуют, что все дела на меня оставляют – я, мол, старый, в армию меня не возьмут, а сами быстренько разгромят фашистов и вернуться». Потом Михаил Елиферьевич стал в пароходстве главным по сплаву и наставником, и теоретиком, и практиком.

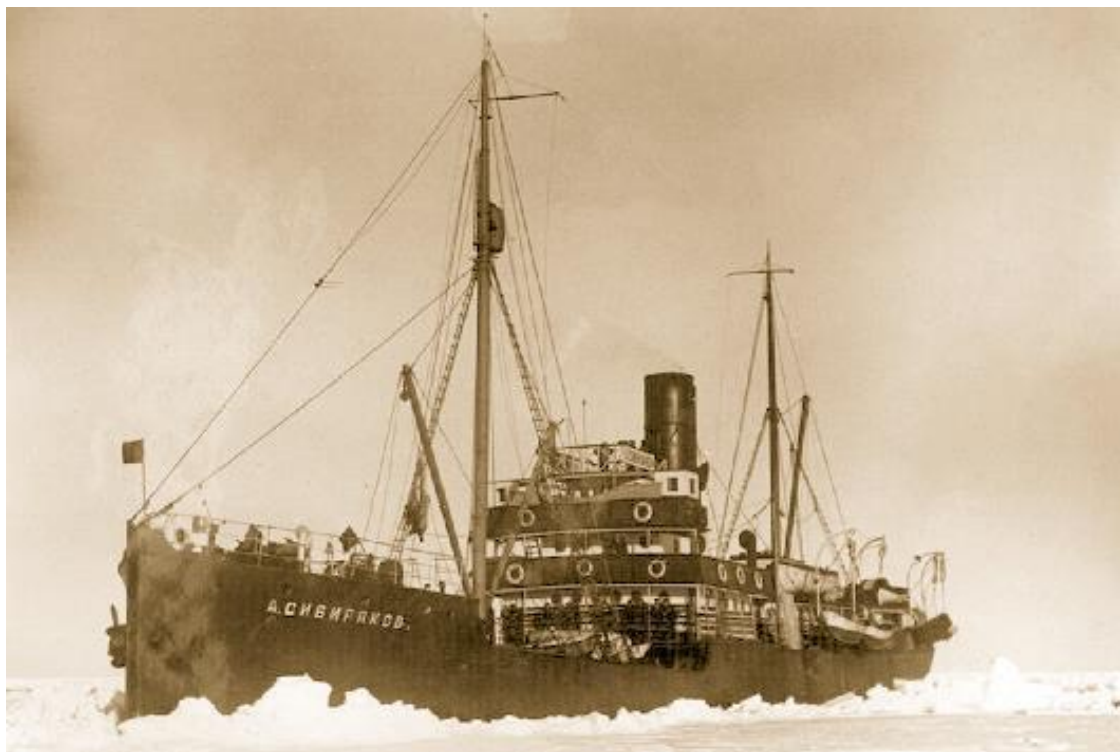
Первая военная навигация для теплохода «Сергей Киров» закончилась зимовкой в устье речки Полой. Об этой зимовке подробно пишет капитан Н.Н. Балакин, а в то время второй штурман теплохода «Сергей Киров», в очерке «Рейсы военных лет». Хотя норильских грузов в Красноярском порту не осталось, теплоход «Сергей Киров» вышел из Красноярска с большим караваном в начале октября последним. По всем признакам было видно, что приближаются ранние холода. Боковые реки начали выбрасывать шугу. Частые снежные заряды, обильные снегопады в низовьях, устойчивые низкие температуры и плохая видимость задерживали продвижение каравана. Вода быстро охлаждалась. После Курейки появились большие ледяные поля, которые резко ухудшили продвижение. То и дело шкиперы на мачтах барж стали поднимать вымпелы, свидетельствующие о появлении течи. Аварийная команда во главе с боцманом выезжала на лодке для ликвидации повреждений. Поэтому буксировщику часто приходилось сбавлять ход и огибать ледяные поля. Капитан М. А Чечкин собрал командный состав в кают-компании, чтобы обсудить создавшееся положение. После обстоятельного анализа ледовой обстановки капитан предложил встать на зимовку вблизи устья речки Полой. В пользу безопасного отстоя каравана в период зимовки и весеннего ледохода Михаил Алексеевич привёл ряд аргументов, и главный из них – при подъёме воды есть возможность завести караван в речку Полой. Свои опасения высказал первый штурман Г. А. Бояринцев, опытный судоводитель, получивший хорошую практику у старых лоцманов. Его доводы были довольно убедительны. Знания об особенностях ледохода на этом участке, о толщине льда, о колебаниях уровня воды, отсутствие наледей и наличие населённого пункта помогли Михаилу Алексеевичу детально продумать предстоящую зимовку. Он решил использовать течение реки для проведения ледовых работ и заводку каравана в речку Полой, когда будет прибывать вода.

Командный состав поддержал его. С большим трудом сделали оборот и с точностью до десяти метров в нужном месте выше устья поставили караван на якоря.

На другой день с рассветом капитан собирает экипаж, распределяет его по бригадам, назначает бригадиров, ставит первоочередные задачи перед каждым из них. Нужно было построить дороги до складов местного совхоза, подготовить помещения для складирования грузов, в том числе боящихся морозов. Подготовкой площадки для приёма самолётов занялись ремонтная и хозяйственная бригады. Уже в начале ноября прилетел с Игарки первый самолёт. На нём прибыли начальник Игарского порта И. М. Краюхин и представитель Норильского комбината. Все вопросы начали решать на месте: складирование продовольственных грузов, переселение плавсостава на постой в деревню Полой, забой крупного рогатого скота из-за отсутствия кормов, отправление на Большую землю плавсостава по уважительным причинам.

Забой и свежевание скота привлекли к этому месту множество песцов со всей округи. Они, как будто чувствуя свою безопасность, действовали нахально, не боясь человека. Песцов и зайцев в окрестностях было много. На зайцев охота была разрешена, и некоторые умельцы из команды теплохода и барж сами изготавливали и ставили петли. Добыча была хорошим подспорьем для организации питания. Та первая зимовка в Полое была благополучной благодаря хорошо выбранному месту зимовки и хорошей подготовке к весеннему ледоходу. Все суда были околоты сухими канавами, с помощью проходных колодцев отремонтированы подводные части, своевременно сделана майна (двор) в корме судна, сделан канал во льду для заводки его в речку. Суда были надёжно учалены за «мертвяки». (Толстое листовое бревно, за которое крепится трос с петлёй, закапывают в грунт на глубину до полутора метров, утрамбовывают землю. За него крепят судно, не допуская слабину троса.)

Всеми работами на караване руководил капитан. В любой обстановке он не повышал голос, не распекал, не любил митингов. Всегда вёл себя сдержанно, доходчиво и кратко умел довести задание. Его всегда понимали. Он успевал везде, где замечанием, где подсказкой, а где собственным примером. Вспоминает матросскую жизнь Н.Н. Балакин: «Однажды выбирали большую (вспомогательный буксирный трос), которая засорилась под лёд, и четыре человека с великим трудом её вытаскивали, дергая сантиметров по тридцать. Подошёл Михаил Алексеевич и, надев рукавицы, которые всегда были при нём, как нам показалось, легко поднял трос и ходом его потащил».



Ледокольный пароход «А. Сибиряков» 25 августа 1942 года у острова Белуха погиб в неравном бою с немецким крейсером «Адмирал Шеер»

В начале июня 1942 года после благополучного отстоя от ледохода караван прибыл в Игарку. В Красноярском порту эти суда смогли стать под погрузку только во второй половине навигации. К этому времени в порту скапливалось большое количество порожних барж, которые зимовали в Подтёсово, Павловщине, Пискуново, Кононово и других местах. Ремонтные базы в них были слабыми, и многие суда с приходом в Красноярск ставили на повторный ремонт. К этому времени шло массовое накопление грузов. Механизация в порту практически отсутствовала. Вся погрузка велась вручную заключёнными. На погрузке одной баржи работало до тысячи человек. Здесь, в порту, было отделение Норильлага, через которое в июне-сентябре прошло девять тысяч человек. Насколько обстановка была тревожной и сложной, можно судить по возникшей переписке: «Москва Наркомвод Дашкову зпт Москва НКВД Завенягину. Положение перевозкам грузов исключительно тяжёлое тчк ЕнУРП Назаров не выполняет Постановление ГКО тчк На первое сентября перевезено 51 тысяча тонн зпт остаётся ещё перевезти 34 тысячи тонн тчк Настоятельно прошу приказать ЕнУРП Назарову выполнить решение ГКО, безоговорочно перевезти оставшиеся 34 тысячи тонн тчк Панюков 30.08.42 г».

Не сложилась в этом году арктическая навигация. В район Карского моря незаметно прошли немецкий тяжёлый крейсер «Адмирал Шеер», обнаруженный ледокольным пароходом «А. Сибиряков», и около десяти подводных лодок, которые начали ставить мины в Западном секторе Арктики Северного морского пути, топить гражданские суда и обстреливать метеостанции. Были потоплены ледокольный пароход «А. Сибиряков», грузовые пароходы «Куйбышев», «Щорс», подорвался на mine пароход «Тбилиси». В этой связи вся тяжесть материально-технического обеспечения Норильска ложилась на речников. Не случайно в 1942 году сделана попытка разгрузить Красноярский порт, запустить грузопоток через Обь-Енисейский канал. Для всестороннего изучения этого пути была организована экспедиция в составе пароходов «Капитан», «Механик», «Пограничник» и «Газоход-25». В экспедицию набрали около ста человек разных специальностей, среди которых были гидротехники, плотники, разнорабочие. Как известно, строительство канала было закончено в 1893 году. Однако использование

его было эпизодическим. Был проект перестройки канала, длиной шлюза 107 метров, шириной 5,2 метра, глубиной 1,7 метра. Однако Первая мировая война помешала осуществлению этого проекта. Экспедиция 1942 года закончилась в Новосибирске через четыре месяца после её начала и убедила организаторов в невозможности успешной его эксплуатации.

Речники делали всё возможное, чтобы отправить из Красноярска все грузы. Судя по телеграмме А. А. Панюкова, директора Норильского комбината, датированной 18 октября 1942 года, последний гружёный флот на Дудинку ушёл в этот день, чуть ли не на две недели позже средних многолетних сроков.

Надо полагать, и капитаны, и руководство пароходства надеялись хотя бы дойти до Игарки. Последним из Красноярска уходил пароход «Иван Папанин» под управлением капитана А. Е. Фадеева с тремя баржами на буксире. Этот караван ожидал в Енисейске теплоход «Клим Ворошилов» (капитан А. Н. Здоров). Две баржи были груженные продовольственными и промышленными товарами, а третья – заключёнными. Так как загрузка баржи только людьми по осадке судна была недостаточна, то на палубу погрузили ещё и металл. Караван барж был сформирован «пыжом», в середину была поставлена баржа с людьми. На её палубе разместился конвой. Отошли в рейс при низких горизонтах воды по всему

Енисею. На Атаманово-Шиверских перекатах крайняя баржа получила повреждение корпуса, её вычлели из состава и вытолкали на отмель. Остальной состав продолжал движение вниз. На Предивинском перекате начала заполняться водой и баржа с людьми. Вот как рассказывал об этом случае очевидец происходящих событий В. Я. Миутский, который был в числе заключённых на той барже: «Заключённые были размещены в основном на дне трюма баржи, на нарах. Обнаружили затопление баржи, когда вода начала заливать нижние нары. Поднялась страшная паника, и люди, все сразу, бросились к трапу на выход. Но, увы, все люки трюмов были плотно закрыты железными решётками. Потребовалось время, чтобы охрана разобралась, в чём дело, и начала выпускать из трюмов заключённых». Механик служебного судна начальника пароходства М. Л. Соловьёв рассказывал, что погибших вытаскивали из трюма и укладывали штабелями на палубу. Они были затоптаны в давке на трапах и падали в воду. В. Я. Миутский спасся, забравшись высоко под самую палубу. Впоследствии В. Я. Миутский возглавлял бригаду слипа Подтёсовской ремонтно-эксплуатационной базы.

В газете «Речник Енисея» за 5-11 февраля 1999 года была напечатана статья шкипера А. Дьякова «Смертоносная баржа». Он подробно описал трагедию на барже № 46, которая далеко распространяла зловонный запах, из-за чего получила и другое название – «Параша». История поведана со слов заключённого Н. Залепухина, который был этапирован на этой барже. Он спасся, потом работал в бригаде, которая вытаскивала из трюма утонувших. Впоследствии Залепухин долгое время работал шкипером.

Ещё один рассказ, П. П. Борейши, в газете «Речник Енисея» от 29 ноября – 5 декабря 2002 года. Он работал в то время матросом на пароходе «Островский» (капитан А. Н. Чекизов). «Мы подошли корпусом к стоящей носом в берег барже № 46, полузатопленной, у деревни Предивная. На барже, кроме команды, находились четыре охранника. Вместе с охранниками команда парохода «Островский» настроила шланги и приступила к откачке воды из трюма баржи. Один из охранников рассказал: «Более тысячи человек спаслись, поднявшись на палубу, около трёхсот человек погибли. Подойдя к Предивной, пароход «Папанин» сделал оборот и поставил аварийную баржу к берегу. Команда баржи совместно с охраной настроила мостки, по которым заключённых перевели на берег в помещение клуба и в один из двухэтажных домов».



Макет парохода «Иван Папанин»

Разными называют причину затопления баржи. Существует и такая версия: заключённые готовили побег и вырезали большое отверстие в борту судна, но просчитались. Вырез оказался ниже ватерлинии. При выдавливании борта вода хлынула в трюм. К сожалению, нигде в Красноярске документальных материалов об этом аварийном случае разыскать не удалось. Их не оказалось в архивах судоходной инспекции и Енисейского пароходства. Они могли быть только в архивах прокуратуры Норильлага и Норильского комбината. Там нашли докладную записку заместителя начальника Норильского комбината (НК) лейтенанта госбезопасности В. С. Ельяна начальнику НК и ИТЛ НКВД А. А. Панюкову «Об итогах перевозок в навигацию 1942 года грузов по Енисею» (арх. трофей А. Б. Макаровой). В этой докладной отмечается, что на барже № 46 были 1669 заключённых, из них погибло 26 человек.

Приведённые в записке данные о количестве заключённых, погибших на барже № 46, надо полагать, наиболее достоверные.

Капитан А. Е. Фадеев продолжил свой «полосатый рейс». В Казачинском пороге он повредил последнюю баржу буксируемого состава и был вынужден остановиться в деревне Пискуново для её разгрузки.

Неудачный рейс парохода «Иван Папанин» под управлением капитана Фадеева наводит на размышления. Почему не судили капитана за аварию? Ведь был август 1942 года. Почему в архивах не сохранилось никаких документов по расследованию? К сожалению, до нас дошли одни рассказы очевидцев уже во втором пересказе.

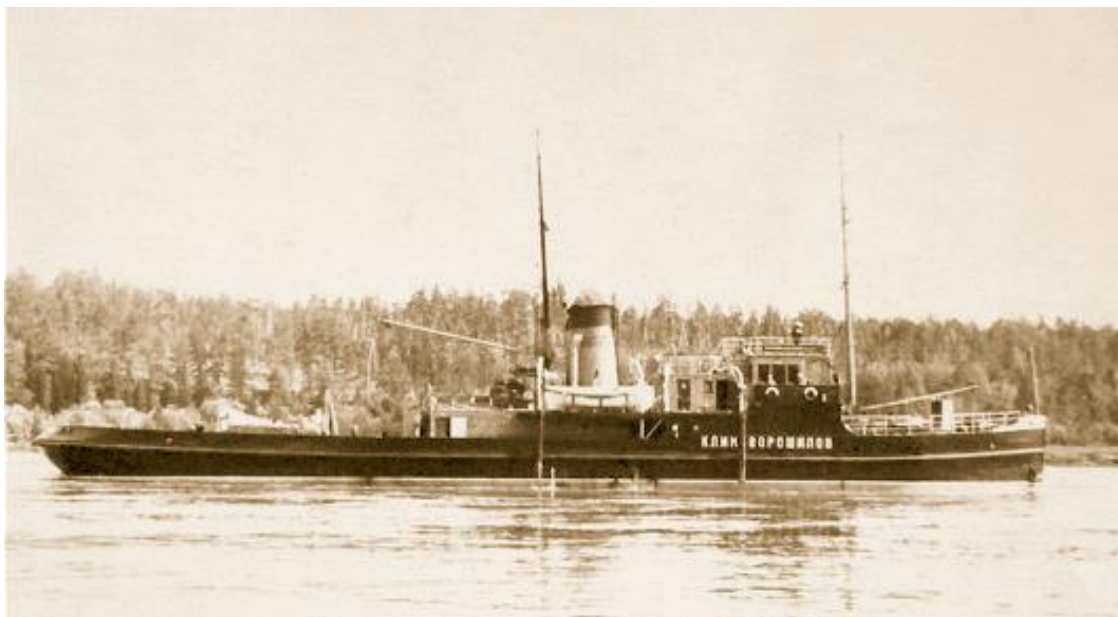
Ещё более ранний ледостав осенью 1942 года остановил в плёсе на случайные зимовки более 50 самоходных и несамоходных судов. В районе Сухой Тунгуски из-за ледостава остановились теплоход «Клим Ворошилов» (капитан А.Н. Здоров), теплоход «Красноярский рабочий» (капитан М.М. Мутовин) с общим количеством барж более тридцати единиц и груза около 20 тысяч тонн. В Полое на случайную зимовку остановился теплоход «Валериан Куйбышев» с караваном (капитан П.Я. Таскин), в устье Курейки – теплоход «Владимир Ленин» с караваном (капитан Е.К. Крылов). Оставив свой караван в устье реки Сухая Тунгуска, теплоход «Красноярский рабочий» ушёл вверх и зазимовал у реки Ботовой вместе с теплоходом «Серго Орджоникидзе» (капитан Н. А. Шангин). На всех зимовках отстой флота закончился благополучно, кроме Сухой Тунгуски.



Теплоход «Серго Орджоникидзе» на достройке на Красноярском судоремонтном заводе, 1939 год

К весне 1943 года не все суда в Сухой Тунгуске были выгружены. Во время отстойных работ при заводке барж в речку Сухая Тунгуска подвижкой на Енисее был повреждён практически весь зимовавший здесь флот. Вот как рассказывает об этом очевидец тех событий, механик теплохода «Клим Ворошилов»: «Ближе к весне в районе речки Сухая Тунгуска произошёл ряд событий в природе, которые наблюдались впервые. Необыкновенно раннее тепло пришло в эти места. Пробуждалась природа, началось таяние снега, появилась налесь, хотя на Енисее была обыкновенная зима, даже не было заберегов. Ночью на караване проснулись от треска, криков. Кто в чём выскакивали на палубу. Творилось что-то невероятное. На глазах вырастали громадные торосы, Енисей вздыбился стенами движущегося льда. Баржи начало крушить, будто спичечные коробки. Зазимовавший на одной из барж скот разрушил загородки, много животных погибло. На одной барже были химические грузы, способные самовозгораться в воде. Отсюда пламя, дым».

Из 32 барж уцелело только четыре. Льдом унесло и затопило пароход «Амур», были повреждены корпус и винты теплохода «Клим Ворошилов». Через два дня после катастрофы Енисей успокоился, и месяц спустя ледоход проходил в обычные для этих мест сроки. Прокуратурой возбуждено уголовное дело, в том числе и против И. М. Назарова – начальника пароходства. Как написал в своей объяснительной капитан АН. Здоров, управление пароходства порекомендовало отстой каравана у речки Сухая Тунгуска, а у него было предложение остановиться в устье реки Фатьяниха. Эти показания сильно навредили Ивану Михайловичу. Расстояние между устьями речек Фатьянихой и Сухой Тунгуской 125 км, что в условиях бездорожья на миллионы увеличивало затраты на доставку грузов в Дудинку. И потом, кто мог предусмотреть такие аномальные явления в природе.



Теплоход «Клим Ворошилов» (прежде «Комсомол») построен в Германии

В сложившейся непростой обстановке выручил Ивана Михайловича В. В. Ильинский, который мужественно взял всю ответственность за постановку каравана на себя. «Начальник пароходства не мог принять такого решения. Реку Енисей, особенно в нижнем её течении, он не знает и знать не может. Условия отстоя в устье реки Сухая Тунгуска по обеспечению безопасности, а также ряду других причин несравненно лучше, нежели на устье реки Фатьяниха. Не случись форс-мажорных обстоятельств, которые предусмотреть невозможно, весь груз был бы доставлен по назначению и флот отстоялся бы благополучно», – писал в объяснительной Василий Васильевич. Только после этого нажим прокуратуры на Ивана Михайловича ослаб.

Обстоятельства катастрофы хорошо знал нарком речного флота З.А. Шашков. Он обратился к В. М. Молотову, председателю Совнаркома, и тот распорядился закрыть уголовное дело на И.М. Назарова из-за отсутствия состава преступления. К этому времени его освободили от должности начальника Енисейского пароходства и назначили заместителем. Начальником пароходства был назначен М.С. Железняк, заместитель начальника Днепропетровского пароходства. После закрытия уголовного дела Ивану Михайловичу поручили руководить Центром деревянного судостроения Сибири и Дальнего Востока в Новосибирске. Туда и переехал Иван Михайлович вместе с женой и дочерью.

Война с фашистской Германией близилась к концу. Советский Союз в условиях повышенной секретности готовился к войне с Японией. Для массовой переброски войск с Запада на Восток было необходимо расширить узкие места на Транссибирской магистрали. Одно из таких узких мест – обход озера Байкал. Железнодорожных тоннелей к тому времени ещё не было. В конце 1944 года начали строить на Байкале паромную железнодорожную переправу. Начальником переправы по предложению наркома З.А. Шашкова назначили И.М. Назарова. За короткое время переправа была готова и заработала как часы. Пропускная способность железной дороги заметно увеличилась. Пришлось дневать и ночевать Ивану Михайловичу на рабочем месте, предусматривать все мелочи самому, никому не передоверяя. Жизнь его уже многому научила. Особые сложности вносили туманы и шторма, однако срывов расписания не допустили.



Выход из ледового плена у станка Денежкино

Боевой орденом Красной Звезды, которым Иван Михайлович особо гордился, был ему вручён по заслугам. Когда необходимость в паромной переправе отпала, Ивана Михайловича назначили начальником Западно-Сибирского пароходства. Скучно ему было на полусонной Оби. Душа его была на Енисее. Запали ему в сердце пороги и широкие плёсы седого Енисея. Устремлялись его мысли к набравшему мощь норильскому гиганту, Игарке, где до сотни судов под разными флагами грузились пилоэкспортом до поздней осени. Не забывал он многих енисейских капитанов, с которыми впервые открывал судоходный путь по таёжным речкам к золоту, отправлял первых строителей на Игарку и Пясинские караваны через Диксон и Карское море. С некоторыми из них переписывался. Не раз видел во сне своё возвращение на Енисей. Знал об этом и З. А. Шашков, с которым неоднократно делился своими мыслями Иван Михайлович. И вот свершилось, в 1947 году Иван Михайлович вновь был назначен начальником Енисейского речного пароходства.

Прошли десятилетия с той памятной ночи с первого на второе мая, когда произошла катастрофа на устье речки Сухая Тунгуска, где зимовал флот. Ответственность за его безопасный отстой была возложена на начальника Енисейского пароходства. За спасение груза и его доставку в Норильск авиацией, санно-тракторными поездами, оленьими обозами и собачьими упряжками был назначен заместитель директора Норильского комбината. Для выполнения всех отстойных и грузовых работ из Норильска на место зимовки была дислоцирована колония исправительно-трудового лагеря. Старшим руководителем всех отстойных работ был назначен молодой, но имевший опыт капитан теплохода «Клим Ворошилов» А. И. Здоров.



Буксирный пароход «Родина» построен в Америке, пришёл на Енисей в 1945 году

Вспоминал об этом Иван Михайлович, когда он в 1970 году был в последнем, прощальном на Енисее рейсе с писателем, своим другом Георгием Кублицким: «Проходили устье Сухой Тунгуски, и Кублицкий в бинокль рассматривал высокий яр, где можно было увидеть остатки той ужасной катастрофы, элементы конструкций барж, замытых песком, и поросшие кустарником следы недостроенной дамбы. Мне пришлось побывать на месте крушения сразу после ледохода. Многие в то время там можно было найти. В ходе расследования мне грозили смертной казнью. Неудивительно в условиях военного времени. Многие тогда мной было передумано и пережито». «Иван Михайлович! Вы бы тогда написали об этом, зная ваши способности показать остроту момента, а также характеры и поступки людей», – посоветовал Кублицкий. «Да, наверное, наступило такое время. Вернусь из этого рейса, сяду за книгу с условным названием «Тридцать пять лет на Енисее». Там и будет место для очерка «Катастрофа на устье Сухой Тунгуски».

Не спал Иван Михайлович в ту ночь перед полярным кругом. Сквозь полудрему, как будто это было вчера, перед ним вставали те давние события. Он снова видел буйство стихии многолетней давности, картину ледяного цунами. Горы навороченного льда, брошенные друг на друга с проломленными бортами баржи, одна из которых была в полувертикальном положении. Теплоход «Клим Ворошилов» с покорёженной кормой, рулями и винтами был вытолкан льдом на берег. Вокруг был разбросан груз. Бочки, тюки, пакеты, мешки, погибший скот, оборванные якоря с цепями, брашпили. Дополнял картину едкий запах тлеющих очагов возгораний от попавшего на месиво льда карбида кальция. Погибло несколько человек. Почти все члены экипажей судов и отстойных бригад жили в одноимённой деревне Сухая Тунгуска, поэтому массовых жертв не произошло.

Теплоход «Амур» с большими повреждениями унесло в Мельничные камни, где он затонул. Потом норильчане его подняли, отремонтировали и назвали «Степан Верebreусов» – именем лётчика, который обслуживал Норильский комбинат и погиб на фронте.



Начальник парходства И. М. Назаров с капитанами Н. Г. Копцевым и А. И. Жуковым

В начале войны промышленные предприятия парходства начали выпускать продукцию для фронта: мины, упаковочные ящики для них, а судоверфь приступила к производству минных тральщиков с деревянными – не магнитными корпусами. Целое соединение кораблей на Чёрном море было укомплектовано красноярскими тральщиками.

Только в начале войны добровольцами на фронт ушли более 500 речников. Всего со всех предприятий парходства на войну было призвано 2260 человек, 388 из них погибли, многие фронтовики получили ранения. Пятеро речников удостоены высшей награды – звания Героя Советского Союза. Это Александр Корольский, отец трёх сыновей, двое из которых – Дмитрий и Иван – дошли до Берлина и были награждены; Леонид Николаевич Ефимов, капитан теплохода «Стрела», имя которого носит путейский теплоход; Николай Николаевич Макаренко, моторист; Юрий Николаевич Петелин, выпускник речного техникума, работавший на судостроительном заводе, его именем назван теплоход смешанного плавания река – море; Виктор Аркадьевич Москвин, бакенщик, его именем назвали путейский теплоход.

В первые послевоенные годы на территории всех предприятий парходства и путейцев были воздвигнуты мемориальные доски и памятники фронтовикам, которые погибли на фронтах Великой Отечественной войны.



Командный состав Енисейского пароходства, 1947 год. 1-й ряд (слева направо): И. А. Аверин, К. И. Бекшиев, А. Т. Рогаманов, А. И. Морозов, М. Н. Ильина-Селезнёва, М. М. Мутовин, К. Ф. Баранцев, П. И. Заяц, А. Г. Широких; 2-й ряд: А. Н. Токарев, Н. И. Тычков, А. И. Николаев, И. М. Назаров, Д. И. Грабежсов, А. И. Кольцов, М. А. Чечкин; 3-й ряд: Г. И. Сидоров, А. Е. Фадеев, В. Н. Сецко, В. Г. Сербаев, С. И. Фомин, И. Г. Лобастов, П. А. Ячменёв, А. А. Тюменцев, В. А. Нехорошко, В. Я. Обедин, А. Я. Воронов

Героическую страницу речники Енисея вписали при перегоне судов Северным морским путём на Енисей в конце сороковых и пятидесятые годы. Наиболее значимые из них были «Родина» и «Победа» (1945) из США. Перегоняли из Финляндии буксиры и лихтеры, ледокольные пароходы «Борец» и «Силач» (1947), грузовые теплоходы из Германии, полученные по репатриации (1948), буксирные теплоходы из Сормово (1949), грузопассажирские теплоходы из Германии: «В. Чкалов», «А. Матросов», «Байкал» (переименованный в «Академик Киренский»), «Балхаш», «Профессор Близняк» и др. (1954), флот из Тюмени – колёсные пароходы, нефтеналивные баржи.

Программа большого объёма судостроения самоходного и несамоходного флота была на Красноярском судостроительном заводе, Красноярской судовой верфи. Позднее судостроение было развёрнуто на Красноярском судоремонтном заводе.

Третий период освоения Верхнего Енисея начался с 1952 года, когда капитан-наставник Н. Г. Копцев применил новую систему подъёма судов через Большой порог с помощью тракторов. В тот год в Туву ушли теплоходы «Туркменистан», «Хакасия», «Азербайджан», «Герой Гастелло». За навигацию было сделано двадцать два рейса и перевезено 2000 тонн груза. В 1963 году для работы в Туве на Красноярской судовой верфи были специально построены суда «Советская Тува» и «Чадан». Они впервые проходили Большой порог своим ходом. В конце того же года в Кызыле побывали теплоходы «Кызыл», «Якутия», «Киргизия». Рейсами в Туву за зерном руководил капитан-наставник С. М. Чемагин с лоцманами Г. П. Пахомовым и И. Г. Бочегуровым.

Революцией на флоте можно назвать большие изменения в связи с переходом в конце пятидесятых годов XX столетия на совмещение профессий на речном флоте.



Грузопассажирский теплоход «А Матросов» построен в Германии в 1953 году

В результате на 30-40 процентов сократили численность плавсостава. Инициаторами этого большого почина выступили Б. А. Загурский и Ю.И. Троицкий, капитан и механик теплохода «Настойчивый», а на пароходах – В. К. Семёнов и Ю. И. Шитиков, капитан и механик парохода «Невельский». В семидесятые годы весь флот, кроме пассажирских водоизмещающих, мощных буксирных теплоходов типа «Красноярский рабочий», ледоколов «Капитан Чечкин», «Капитан Мецайк» и туер «Енисей», был переведён на совмещение, а Подтёсовская РЭБ флота Енисейского пароходства первой по отрасли перешла на прямое совмещение.

Знаменательным событием в истории Енисейского пароходства является освоение реки Пясины, притоков Енисея Подкаменной и Нижней Тунгусок, Ангары, Елогуя, Каса, Сыма, Большой Хеты, Хантайки, Курейки, Верхнего Енисея от Кызыла до Минусинска. Первопроходцами на этих реках были капитаны Е. М. Целищев – потомственный капитан, В. Ф. Жданов (его именем назван рефрижератор «Капитан Жданов»), К. М. Царюк. На теплоходах «Якутия», «Чувашия» и «Карелия» по Подкаменной Тунгуске они впервые без перевалки доставили грузы до Ванавары. Под руководством капитана-наставника Н. И. Деттенборна были перевезены для Усть-Илимской ГЭС рабочие агрегаты, а капитан-наставник В. Г. Эпов долгие годы обеспечивал сплав леса по Ангаре, Касу, Сыму, в 2000 году открыл Большую Хету для перевозки грузов до Ванкора.

В 1965 году была хорошо обустроена и освоена автомобильным транспортом дорога на Кызыл. Острая необходимость перевозки грузов речным транспортом отпала, и такие перевозки в Туву практически прекратились. На базе Кызылского затона в 1974 году было организовано Кызылское районное управление. На его баланс были переданы суда типа МБВ, баржи грузоподъёмностью до 200 тонн, в том числе нефтянки, пять пассажирских теплоходов типа «Заря». Кроме того, туда в 1981 году был доставлен земснаряд, построенный в Чехословакии по заказу МРФ РСФСР, в разобранном виде и собранный специалистами пароходства. В это же время введён в эксплуатацию причал на 30 метров, установлен порталый кран, построены мастерские. Возглавлял в последнее время коллектив Кызылского районного управления

Олег Петров. В 1992 году, при подготовке парходства к акционированию, весь флот, цеха и береговое оборудование Кызылского райуправления были переданы Тувинской АССР. Акционирование этого предприятия проводилось самостоятельно, отдельно от парходства.



Встреча И. М. Назарова с первым космонавтом Ю. А. Гагариным на теплоходе «Некрасов» в 1963 году

Широкое распространение на Енисее получил групповой метод работы флота. Первая группа из шести буксиров-толкачей начала работать в 1973 году под руководством бригадира – капитана В. И. Туровца. В навигацию 1978 года по бригадному методу работали уже 40 групп судов парходства. Было широко развёрнуто соревнование между группами за увеличение производительности, нагрузку на единицу мощности, экономию топлива.

Трудовые подвиги енисейских капитанов Ю.К. Мизеровского, лауреата Государственной премии СССР (его сын Владимир Юрьевич тоже капитан), В. О. Кузьмина, лауреата премии Совета Министров СССР, И.Т. Марусева, Героя Социалистического Труда, капитана-механика теплохода «Николай Игнатюк» А. Н. Андропова, кавалера трех орденов Славы, известны далеко за пределами Енисейского бассейна.



Награды Ивана Михайловича Назарова

В 1958 году по инициативе И.М. Назарова, начальника парходства, на Енисее был проведён первый рекламно-туристический рейс Красноярск – Диксон – Красноярск на теплоходе «В. Чкалов» (капитан С. И. Фомин). В нём приняли участие писатели, журналисты, художники со всей страны. Этот рейс положил начало массовому водному туризму по Енисею и ежегодным «Красноярским встречам» творческой интеллигенции в семидесятых годах. Душой этих встреч был И. М. Назаров, а организатором – А. И. Чмыхало – председатель Красноярского отделения Союза писателей СССР. На Енисее при участии речников были сняты около десяти художественных фильмов. Среди них «Хозяин тайги» с участием Владимира Высоцкого и Валерия Золотухина, «На диком берегу» с Борисом Андреевым и Всеволодом Сафоновым, «Мой папа капитан», «Негасимое пламя», документальная повесть «Всеми своим часам» с Виктором Астафьевым.



Иван Назаров – адмирал Енисейского флота

И.М. Назаров руководил пароходством с 1939 по 1970 год. Это были годы становления портов и судоремонтных предприятий, освоения притоков и наращивания грузовой базы, великих строек на берегах Енисея. Енисейское пароходство стало лидером отрасли, и его по итогам восьмой пятилетки наградили орденом Ленина.

Трудно переоценить значение Енисейского пароходства в развитии производительных сил Красноярского края, Тувы, Хакасии, Таймырского и Эвенкийского автономных округов, в обеспечении их жизнедеятельности. Содружество между Норильским горно-металлургическим комбинатом и пароходством началось с зарождения строительства ГМК и продолжается до наших дней. Иван Михайлович горячо поддержал экипаж теплохода «Академик Туполев» (капитан В. А. Козаченко) в организации соревнования речников с бригадами горняков.



Строительство Красноярского речного вокзала, 1950 год

Предвоенные репрессии, война, послевоенная разруха и восстановление народного хозяйства – всё это легло на плечи поколения Ивана Михайловича. Ему довелось работать с легендарными людьми того времени – О. Ю. Шмидтом, И. И. Папаниным,

А. А. Афанасьевым, З.А. Шашковым. Особая заслуга И.М. Назарова – привлечение на Енисей творческой интеллигенции. Являясь членом Союза писателей СССР, он поддерживал тёплые дружеские отношения с журналистом-международником, писателем Георгием Кублицким, Казимиром Лисовским, Евгением Рябчиковым, Юрием Климениченко, Петром Кончаловским, Алексеем и Юрием Кожевниковыми. Каждого из них вдохновлял Енисей. По сценарию И. М. Назарова кинематографистом Евгением Легатом снят документальный фильм «Енисей – река сибирская». Отдельными книгами изданы рассказы и повести И. М. Назарова о речниках, а сборник его рассказов «Были великой реки» переиздавался трижды. По меткому выражению многих пишущих капитанов-речников, она стала литературной лоцией для многих из них, ставших писателями.

Иван Михайлович был награждён двадцатью правительственными наградами. Память о И.М. Назарове увековечена памятными досками в местах, где он жил и работал. Его именем назван сухогруз смешанного плавания река – море и скоростной пассажирский теплоход повышенной пассажироместимости. На речном вокзале в Красноярске установлена мемориальная доска, посвящённая И.М. Назарову.

В 1970 году начальником Енисейского пароходства назначен С. И. Фомин.

В этом же году начато строительство Лесосибирского порта.

Тогда же был восстановлен пароход «Св. Николай» и установлен на вечную стоянку в Красноярске. На нём была развёрнута экспозиция, посвящённая жизни В. И. Ленина в ссылке и его пребыванию на судне.



Восстановленный пароход «Св. Николай» буксируется наместо временной стоянки

В 1968-1970 годах сначала в Подтёсово, а затем на Красноярском судоремонтном заводе конструкторы Енисейского речного пароходства и Красноярского судоремонтного завода по присланным из Тюмени и Тобольска чертежам, а также по сохранившимся архивам пароходства восстановили внешний вид и внутреннюю начинку парохода «Св. Николай». Реконструкция была приурочена к 100-летию со дня рождения В. И. Ленина. В девяностые годы на нём размещена экспозиция, посвящённая пребыванию цесаревича Николая Романова – будущего императора России Николая Второго. Установлен на вечную стоянку на берегу в районе музейного центра «Площадь Мира».

В этом же году в ноябре совершил первый экспериментальный рейс по продлению арктической навигации на Дудинку дизель-электроход «Гижига» под проводкой атомного ледокола «Ленин» и линейных ледоколов «Капитан Белоусов» и «Капитан Воронин».

Пароходство пополнилось буксирами-толкачами: «ОТ-2008» (капитан И. Г. Колегов), «ОТ-2011» (капитан Ю.В. Холминский), «ОТ-2020» (капитан А. А. Назаров), «ОТ-2022» (капитан В. П. Бабинов), «Метеор-70», «Метеор-71», «Заря-22», «Заря-59». Все они были приписаны к Красноярскому судоремонтному заводу.

За навигацию перевезено 13 049,9 тыс. тонн грузов, в том числе налив – 551,6 тыс. тонн, плоты – 5633,5 тыс. тонн, сухогрузы – 6864,8 тыс. тонн, из них ПГС – 3017,5 тыс. тонн. Участвовало в навигации всего самоходного флота – 476 единиц, несамоходного – 396 единиц.

Приняты в эксплуатацию речные вокзалы Шушенское, Новосёлово.

Начальником Дудинского порта назначен А. Г. Кизим.

В 1971 году Енисейское пароходство награждено орденом Ленина.

Начата работа буксиров-толкачей «ОТ-2000» в качестве вспомогательной тяги взамен теплоходов «Родина» и «Михаил Калинин» на Подкаменной и Нижней Тунгусках.



Руководители эксплуатационных и промышленных предприятий Енисейского пароходства

Флот Подтёсовской РЭБ перешёл на прямое совмещение профессий: капитан-механик, первый штурман – первый помощник механика и т.д. В конце декабря завершена арктическая навигация «Еижига» и «Лена». Практически это была первая круглогодичная навигация.

На головном судне «Бахчисарай» неограниченного района плавания, построенном на Красноярском судостроительном заводе, в торжественной обстановке поднят флаг СССР, судно вошло в состав Северного морского пароходства.

Флот Красноярского судоремонтного завода пополнился из перегона буксирами-толкачами «ОТ-2033» (капитан И. С. Трифонов), «ОТ-2034» (капитан Д. П. Колошин), «ОТ-2039» (капитан П.Е. Кононов). На Подтёсовский судоремонтный завод пришли танкеры «Тенгиз» (капитан В. М. Беляев), «Выг» (капитан А. Н. Шульмин), «Ветлуга» (капитан О. В. Домбровский), буксиры-толкачи «ОТ-2040», «ОТ-2044», грузовые теплоходы «350 лет Красноярску», «ВолгоБалт-139», «Иван Назаров», «Вячеслав Шишков».

В 1971 году начато строительство причалов высокой воды Дудинского морского порта на реке Дудинка; приняты в эксплуатацию речные вокзалы в Абакане, Краснотуранске; в Красноярском порту создаются укрупнённые комплексные бригады.

19 апреля 1972 года на 66-м году жизни умер И.М. Назаров.

Принята в промышленную эксплуатацию Красноярская ГЭС в 1972 году.

Флот пароходства пополнился буксирами-толкачами «ОТ-2051» (капитан В. Г. Яковлев), «Шлюзовой» (капитан КГ. Ростовцев), «Туруханск», «Славгород», танкером «Колва» (капитан М.М. Мельников), теплоходами «Заря-113» и «Заря-114». Весь перегон приписан к Подтёсовскому судоремонтному заводу.

На Красноярском судостроительном заводе сдан в эксплуатацию головной теплоход «Якутск» проекта 1743 типа «Омский». Таких судов построено 45 единиц.



Теплоход «Иван Назаров» построен в Финляндии в 1971 году

В 1973 году на базе пристани Стрелка образовано Ангарское районное управление. Его начальником назначен А. Н. Шульженко, капитан теплохода «Новокуйбышевск», впоследствии председатель поселкового совета в Стрелке, капитан-наставник по Ангаре.

Пристань Дудинка преобразована в Таймырское районное управление. Начальником назначен А. Б. Денисов, первый штурман ледокола «Енисей».

Внедрена бригадная форма организации работы флота на перевозке гравия по маршруту Туруханск—Дудинка. Бригадир – капитан теплохода «ОТ-2002» В. И. Туровец. Состав из шести барж ВО общей грузоподъёмностью 18000 тонн доставлен в Дудинку теплоходом «ОТ-2011» под управлением капитана Ю. В. Холминского.

Навигацию в порту Дудинка дизель-электроход «Индибирка» завершил в январе.

Закрит городской участок Красноярского речного порта.

В составе перегона пришли на Енисей буксиры-толкачи «ОТ-2058» (капитан Ю.К. Мизеровский), впоследствии лауреат Государственной премии СССР, «ОТ-2059» (капитан

В. С. Декин), теплоход «Заря-132». Все суда приписаны к Подтёсовскому судоремонтному заводу.

В 1973 году пристань Ачинск переименована в порт Ачинск. Начальником порта назначен В. М. Несмелов.

В 1974 году принята в эксплуатацию первая очередь Лесосибирского порта.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 16 января 1974 года за выдающиеся успехи капитану-механику теплохода «Иван Назаров» И.Т. Марусеву присвоено звание Героя Социалистического Труда.

В 1974 году образовано Кызылское райуправление. Начальником управления назначен О. В. Петров. Работал первым штурманом дизель-электрохода «Михаил Лермонтов»



Теплоход «Заря-113» построен в Москве в 1972 году

Раннее похолодание 1974 года застало в пути более трети самоходного грузового и буксирного флота. Образовалось много неплановых зимовок: в Дудинке ответственный – начальник Таймырского районного управления В. А. Куракин; в Игарке – начальник порта В. И. Дурандин, капитан теплохода «Советская Арктика» И. И. Пономаренко; в Старотуруханске – капитан-наставник Ю.М. Вавилов, начальник зимовки – капитан теплохода «Михаил Калинин» Г.М. Угрюмов; в Верхнеимбатске – капитан-наставник Н.И. Игнатюк, капитан теплохода «Пвардейск» Б.Н. Шадрин, впоследствии начальник порта Игарка; в Бакланихе – капитан теплохода «Евпатория» Л. Г. Крестьянников; в устье Подкаменной Тунгуски – капитан-наставник А.В. Рубцов, капитан теплохода «Разин» И. Г. Недбайло.

Принято стратегическое решение руководства АО «Норильский ГМК» о регулярном наращивании объёмов перевозок в Дудинку морем.

В 1963 году начались перевозки для строительства Хантайской ГЭС, а в 1975 году по реке Курейке для строителей Курейской ГЭС. Общее руководство на обеих стройках обеспечивал капитан-наставник В. А. Нехорошко.

Доставлены турбоагрегаты для Усть-Илимской ГЭС. Большая группа речников отмечена наградами за эту трудовую победу, а капитан-наставник Н. И. Детенборн награждён орденом Дружбы народов, капитан теплохода «Снежногорск» В. И. Логинов – орденом Трудового Красного Знамени.

Начат регулярный спуск составов за толкачами «ОТ-2000» общей грузоподъёмностью 18000 тонн без расчалки в Осиновской системе. Капитаны-механики В. Г. Яковлев, Ю.К. Мизеровский, А. А. Назаров стали лауреатами Государственной премии.

В 1975 году посёлки Подтёсово, Новоенисейск, Маклаково, Новомаклаково, Стрелка вошли в состав города Лесосибирска.

Начата реконструкция Красноярского судоремонтного завода. Заложены фундаменты литейного, механического цехов, заводоуправления, ведётся строительство жилья.

Флот пароходства пополнился большегрузными судами «Ленанефть-2005», «ВолгоДон-5058», «ВолгоДон-5059», «ВолгоДон-5053», пассажирскими скоростными судами «Заря-159», «Заря-191». Весь новый флот приписан к Подтёсовскому судоремонтному заводу.



Ледокол «Капитан Чечкин» построен в Финляндии в 1978 году

Окончено строительство причалов высокой воды на реке Дудинке.

Начальником Красноярского речного порта назначен В.Н. Ли.

В 1975 году перекрыт Енисей в Карловом створе будущей Саяно-Шушенской ГЭС.

На хозяйственном обслуживании в Подтёсовском судоремонтном заводе находятся 289 судов, из них 106 – самоходные.

Начальником Минусинской РЭБ флота назначен В. В. Ворожбыт. Начата реконструкция РЭБ. Начальником Красноярского речного училища назначен И. А. Булава, капитан теплохода «В. Чкалов».

В 1976 году постановлением Правительства СССР установлен профессиональный праздник – День работников морского и речного флота. Он отмечается в первое воскресенье июля.

Принят в эксплуатацию Красноярский судоподъёмник. Прибыл из Клайпеды в Дудинку, пройдя вокруг Скандинавии, плавдок № 441. Приписан к Красноярскому судоремонтному заводу. Экспорт пилопродукции через Игарский порт достиг 1265 тысяч кубических метров. Начата работа в Дудинском порту в речке Дудинка специализированных причалов и причалов высокой воды.

Флот Подтёсовского судоремонтного завода пополнился из перегона теплоходами «ОТ-2075», «ОТ-2076», «ВолгоДон-5062», «ВолгоДон-5063», «Ракета-265», «Ракета-270», «Заря-206», «Заря-207».

В 1977 году в Красноярске организовано Детское речное пароходство, которое ныне носит имя своего первого начальника А. И. Жуковича.

В Игарке открыта паромная переправа. На Красноярском судоремонтном заводе построено головное судно проекта «Р-45», собраны плавкраны грузоподъёмностью 16 и 5 тонн. Закончена реконструкция грузового района «Енисей» в Красноярском порту.



С. И. Фомин на профессиональном празднике, учреждённом Президиумом Верховного Совета СССР 1 октября 1980 года — Дне морского и речного флота, 1981 год

В Игарку прибыл ледокол «Капитан Чечкин» (капитан П.П. Борейша).

На Енисей для Подтёсовского судоремонтного завода прибыли грузовые теплоходы «ВолгоДон-5066», «ВолгоДон-5067»; танкеры «Волгонефть-133», «Волгонефть-134»; буксиры-толкачи «ОТ-2104», «ОТ-2106»; теплоход «Заря-210», для Красноярского судоремонтного завода – «Метеор-133».

На 526-м километре от устья Подкаменной Тунгуски на 18-метровой глубине затонул теплоход «СТ-719», груженный 560 тоннами продовольственно-промышленных товаров для Игарки.

В 1977 году директором Красноярского судоремонтного завода назначен В. В. Криничный.

Начато строительство учебного комплекса для СПТУ-5 в Подтёсово, в который входят учебные лаборатории, корпус общежития, столовая, спорткомплекс.

Перелом в Верхне-Порожинском перекате теплохода «Арзамас» (капитан Е.И. Юферов).
Высадка первого десанта строителей Богучанской ГЭС.

Начальником Маклаковского (Лесосибирского) речного порта назначен А. А. Печеник, секретарь парткома Подтёсовского судоремонтного завода.

В 1978 году принята в эксплуатацию вторая очередь Лесосибирского порта.

Река Подкаменная Тунгуска до Ванавары освоена буксирами-толкачами «ОТ-2007» и «ОТ-2076» под управлением капитанов-механиков Н. А. Андропова и Н. П. Молочкова.

В Ермакове взорван малый ядерный заряд в 20 килотонн на глубине 800 метров производственным объединением «Енисейнефтегазгеология».



Теплоход «Антон Чехов» – курс на Диксон

В декабре 1978 года дизель-электроход «Павел Пономарёв» (капитан В.Н. Галкин) и обеспечивающие его проводку ледоколы «Арктика» и «Капитан Сорокин» (капитан В. С. Вакула) прибыли в Дудинку. Началась круглогодичная навигация в Дудинке.

Флот Подтёсовского судоремонтного завода пополнился буксирами-толкачами «ОТ-2113», «ОТ-2114», пассажирскими скоростными теплоходами «Заря-230», «Заря-239». На Енисей своим ходом прибыл пассажирский теплоход повышенной комфортабельности «Антон Чехов» (капитан И. В. Копеев), построенный в Австрии. В Красноярском порту внедряется бригадный подряд.

В 1979 году городу Игарке – 50 лет. Город удостоен ордена «Знак Почёта».

Дудинский порт пополняется рейдово-маневровым судном «Механик Сабеев», плавмастерской «ПМ-421», 27-тонными кранами типа «Ганц», введены в эксплуатацию 7-й морской причал, бункеровочная база «Флора». Пополнение флота парохозяйства буксиром-толкачом «ОТ-2118».

1980 год – переход на дублёрскую систему работы экипажей. В штат вводятся капитан – дублер механика, механик – дублер капитана.

Модернизация затона Красноярского судоремонтного завода.

Водный грузооборот Дудинского порта достиг 5,5 млн тонн в год. Грузооборот за счёт перевозок морем составил 2 млн тонн благодаря круглогодичной навигации. Начато освоение Норильским ГКМ Талнахского и Надеждинского месторождений.

В Подтёсово пришёл танкер «Ленанефть-2035». Перевезено всего грузов: 20453,7 тонны, в том числе: налив – 732,4 тонны, плоты – 5516,8, сухогрузы – 14 204,5, из них ПГС – 9431 тонна. В рабочем ядре флота 564 самоходных судна, несамоходных – 599. Аварий – 6. Аварийных случаев – 30. Убытки – 233,1 тысячи рублей.

В Лесосибирском порту задействовано 700 метров бетонированного причала, 14 порталных кранов, 230 тысяч квадратных метров складских площадей, 5 тысяч метров железной дороги и подкрановых путей, сданы 12 тысяч квадратных метров благоустроенного жилья, участок ПГС. Построен учебный корпус для СПТУ-5 в Подтёсово.



Зимняя навигация в порту Дудинка

Авария теплохода «Академик Киренский» (капитан Н.Ф. Халевин). Перелом баржи «БРГ-8» в Игарке.

В 1981 году заместителем начальника Енисейского пароходства по кадрам назначен И. А. Булава. Начальником Красноярского речного училища назначен В. В. Корнев, заместитель начальника по учебной работе.

Вынужденная зимовка весеннего каравана на Подкаменной Тунгуске: в Ванаваре – 13 судов, под Паноликом – баржа «НС-100», груженная топливом (660 тонн), в Оскобе – 6 судов, у ручья Глубокого – три баржи.

Пополнение флота танкером «Ленанефть-2040», теплоходом «Заря-316».

В 1982 году образована Березовская РЭБ флота, которой на хозтехобслуживание передано 67 единиц флота. Начальником РЭБ назначен А.Х. Тарарухин, начальник СМТО пароходства.

На Красноярский судоремонтный завод прибыл второй плавдок (начальник В.Ф. Широких). Дудинский порт реорганизован в Дудинский морской порт.

Перелом корпуса баржи «РВ-67» в Игарке. На случайных зимовках на реке Ангаре остались 23 плота, 170 тысяч кубометров леса.

В 1983 году впервые суда типа «Волгонепфть» и «ВолгоДон» по Нижней Тунгуске пришли в Туру.

На теплоходе «Кронштадт» прошёл испытание авторулевой (автор Я. А. Литовченко).

Присвоено звание «Заслуженный работник транспорта России» К. Ф. Самченко, капитану-механику теплохода «Рефрижератор-907».



Ледокол «Капитан Мецайк» построен в 1984 году в Финляндии на верфи компании Wartsila для Енисейского пароходства

1983 год – прибытие в Дудинку сухогруза нового проекта усиленного ледового класса водоизмещением 20 тысяч тонн – теплохода «Норильск». Отправлена на Кубу первая партия комовой серы на теплоходе «Павел Вавилов». Флот пароходства пополнился буксиром-толкачом «ОТ-2403».

В 1984 году утверждены новые правила плавания по внутренним судоходным путям.

Ледокол «Капитан Чечкин» (капитан Н. С. Ганынин) провёл караван судов до устьев рек Лены, Индигирки и вернулся на Енисей. На Енисей прибыли ледоколы «Капитан Мецайк» и «Авраамий Завенягин».

Дудинский морской порт отметил 40-летие.

Пополнение флота пароходства двумя скоростными судами типа «Восход», буксирами-толкачами «ОТ-2408» и «ОТ-2409».

С. И. Фомин направлен представителем Министерства речного флота РСФСР в ГДР. Избран почётным членом КРОО «Клуб енисейских капитанов».

А. А. Печеник возглавлял Енисейское пароходство с августа 1984 года по август 1994 года, в самое нестабильное время в нашей стране. Его заслугой за десятилетнее управление пароходством явилось достижение самых высоких объёмов перевозок – 28,206 млн тонн грузов. Построены и введены 14,7 тысячи квадратных метров жилья против 9,3 тысячи в 1988 году, детский сад на 140 мест в Ермолаево, поликлиника на 200 посещений в Красноярске, столовая на судовой верфи. Заканчивалось строительство на долевых началах пионерского лагеря «Чайка», в Красноярске – профилактория «Речник», в Подтёсово – средней школы, водозабора и очистных сооружений.



Открытие навигации 1986 года. В центре А. А. Печеник – начальник пароходства (1984-1994 гг.)

Из семи миллионов рублей, выделенных в 1990 году на капитальное строительство, 65 процентов предназначалось для ведения строительно-монтажных работ на объектах социальной сферы. По инициативе А. А. Печеника начала интенсивно развиваться внешнеэкономическая деятельность. Заключены договоры с туристической фирмой в Швейцарии «Тургау» на сдачу по форме бербоут-чартера теплохода «Антон Чехов», теплоходов «Иван Назаров» и «Вячеслав Шишков» грузинской фирме «Хресилю – Золотое руно». Созданы в Санкт-Петербурге судоходная компания «ЕННЕК» (Енисейско-Невская судоходная компания), в Москве – судоходная компания «ЕвроСиб». Заслугой А. А. Печеника является то, что пароходство акционировалось как единое целое в границах государственного Енисейского пароходства.

По сложному фарватеру вёл пароходство в это смутное время Александр Афанасьевич Печеник, делая всё возможное, а порой и невозможное, чтобы сохранить пароходство, его коллектив.

Его поддержали в трудный период жизни. Был открыт валютный счёт в банке, куда перечислили средства многие предприятия: НГМК, лесосибирские комбинаты, предприятия пароходства. Не спасли. Умер Александр Афанасьевич 28 февраля 1995 года. Похоронен на аллее Славы на красноярском Бадалыкском кладбище. Его именем назван танкер «Александр Печеник». Александр Афанасьевич награждён орденом «Знак Почёта», он лауреат премии Совета Министров СССР, почётный работник речного флота РСФСР.

Ревущие девяностые годы, когда крикливое меньшинство брало верх над молчаливым большинством, ничего хорошего стране, Красноярскому краю и Енисейскому пароходству не дали. Развалился Советский Союз, раздробился край, упали до трёх миллионов тонн объёмы перевозок. Осталось без работы две трети флота. С августа 1993 года по конец февраля 1995 года положение усугублялось болезнью начальника пароходства, когда кардинальных решений по оздоровлению обстановки уже в акционированном Енисейском пароходстве практически не совершалось. В этот сложный период было проведено первое собрание акционеров АОТ «Енисейское речное пароходство».



Ветераны труда Енисейского пароходства, 1996 год. На фото (слева направо): первый ряд — Н.Н. Ефремов, В. Г. Солдатов, Г.М. Узрюмое, Н.Н. Балакин, И. А Булава, Л. Ф. Головачёв, И. В. Дементьев, Н.Н. Игнатьюк, Г. А Данилин, С. Л. Гутман, Ю.И. Киреев, Н.А.Данцер; второй ряд — К. Ф. Самченко, Е.М. Целищев, Н.Н. Лесков, Н.Н. Благуш, В. И. Ермолаева, Л. А Ермолаев, Н.П. Скобло, Л.М. Степанькова, П. Т. Янов, Т. С. Еремеев, В. А Садовский; третий ряд — С. К. Козлов, А.И. Садовский, Ю.В. Рузанкин, В.Н. Савченко, Ю.Д. Артюх, И. И. Стрельченко, М.Д. Селиванов, А. С.Дрыгин, В. А. Козаченко, В.П. Гаскин

Генеральным директором и одновременно председателем совета директоров был избран И. А. Булава. На следующий день приказом по АООТ «Енисейское речное пароходство» было создано правление, на внеочередном заседании которого были обозначены первоочередные меры по выходу из кризисного положения. Накануне собрания акционеров пароходство было поставлено на учёт в комиссии по банкротству. В то время сторонников банкротить предприятия на всех уровнях власти и внутри самих коллективов было немало. Понадобилось около трёх лет, чтобы пароходство с трудом встало на ноги – благодаря усилиям трудового коллектива, до предела «затянувшем ремни», и пониманию ситуации повсеместного бартера, в том числе и в социальной сфере, работы флота заграничавания. К 2000 году в бассейнах Балтийского, Чёрного и Средиземного морей работали 25 судов под вымпелом Енисейского пароходства.

Ивану Антоновичу приходилось принимать неординарные решения в условиях рыночных отношений, создавать условия для выживания флота и сохранения специалистов. В том, что Енисейское пароходство со всеми предприятиями сохранено как единый организм, немалая заслуга Ивана Булавы. Это единственное государственное предприятие речной отрасли в России, которое акционировалось как единое целое. Это было главным, что помогло коллективу выжить в самое трудное время – во вторую половину девяностых годов.



Теплоход «Метеор-189» на скоростной грузовой линии Красноярск-Дудинка

Самым слабым звеном в руководстве, где были наиболее проблематичные, нерешаемые вопросы, являлась экономика пароходства. На место заместителя генерального директора по экономике и финансам был приглашён А. Ф. Ядов, заместитель генерального директора Красноярского судоремонтного завода. Он в начале девяностых годов окончил Академию народного хозяйства и проявил хорошие качества менеджера маркетинговой службы завода. На должность заместителя генерального директора по эксплуатации был приглашён Л.Н. Фёдоров, заместитель по коммерческой эксплуатации Красноярского порта. На должность заместителя генерального директора по корпоративной политике – В. В. Миргунов, ранее работавший директором Ермолаевской РЭБ флота, заместителем начальника региональной транспортной инспекции, занимавшийся собственным транспортным бизнесом. Все заместители были введены в правление.

Следующим шагом по реорганизации системы управления стала его реструктуризация.

Была проведена аттестация рабочих мест и специалистов на замещение должностей. Заключение трудовых контрактов по результатам аттестации стало итогом реструктуризации управленческого аппарата. Была сокращена численность управления пароходства с фондом заработной платы в 5 млн рублей. Такая же работа проводилась в дочерних предприятиях и филиалах. Особенно болезненно она проходила там, где наши предприятия были градообразующими, наподобие Подтёсовской РЭБ флота. Трудоустроиться высвободившимся работникам было практически невозможно. Кроме того, заказы пароходства для загрузки предприятий были незначительными, а поэтому им необходимо было искать сторонние заказы.



Константин Симонов на борту теплохода «А. Матросов», 1964 год

Экономика всех дочерних предприятий и филиалов оказалась на грани банкротства. Крайне неблагоприятной она была на Красноярском судоремонтном заводе, в Подтёсовской РЭБ флота и «Енисейторгфлоте». В отношении этих предприятий были предприняты хотя и непопулярные, но эффективные меры по стабилизации экономики. Составлены и согласованы с профсоюзной организацией графики погашения задолженности по заработной плате. Была выработана новая методика планирования и учёта затрат на отстой флота, его ремонт. По этой методике накладные расходы для выполнения заказов пароходства рассчитываются исходя из планируемых затрат по ним. Разработали типовые договоры пароходства с филиалами, а также пароходства с дочерними предприятиями. Была сформирована программа выживаемости на 1997 год. Из-за отсутствия заявок на перевозку грузов прогнозный план формировался от достигнутого в 1996 году. Наблюдалась тенденция сокращения перевозок для Норильского промышленного района, для предприятий лесной отрасли. В какой-то степени стабилизировались объёмы северного завоза.

Для увеличения перевозок были установлены льготные тарифы для грузов, предъявляемых к перевозке сверх договорных обязательств, переключённых с моря на реку, переданных пароходству от других перевозчиков. На 50 процентов сократили тарифы для перевозки овощей, выращенных на полях края. Открыли новые грузовые потоки с Красноярского алюминиевого завода с перевалкой на морские суда в Дудинке, с Ачинского НПЗ с перевалкой топлива для Хатанги. За счёт дебиторской задолженности «Норильского никеля» начали приобретать у него серу, металлолом, другие неликвидные материалы и реализовывать их в Красноярске и за пределами Красноярского края. Совместно с портовиками разработали единые тарифы для льготных грузов по погрузочным работам и хранению.



Флот Енисейского пароходства в Красноярском затоне

В сфере эксплуатационной деятельности было рассчитано оптимальное количество флота рабочего ядра. При разработке планов по судам учтена негативная практика, когда выполняло план менее 60 процентов флота, введённого в эксплуатацию, как это было в 1995 и 1996 годах. Введено в действие расчётное число судов для комплексного обслуживания. По каждому судну, находящемуся в эксплуатации, был введён круглогодичный хозяйственный расчёт. Заключены договоры с материально ответственными работниками по возмещению причинённых убытков. Введена материальная ответственность работников служб за перерасход топлива.

В технической политике приняты новые нормы расходования топлива и смазки, которые были рассчитаны по новой методике. При разработке мероприятий по НИОКР (научно-исследовательская и опытно-конструкторская работа) сформирован единый план внедрения новой техники. Источником финансирования НИОКР был определён внебюджетный фонд, который формировался из доходов, получаемых от всех видов деятельности. Было дано поручение разработать программу технического перевооружения пароходства.

В финансово-экономической деятельности начали вести целенаправленную политику по финансовому оздоровлению предприятий пароходства, для чего была создана группа анализа по образованию центра прогнозирования и оптимизации налогооблагаемой базы, получения прибыли.



Совет директоров ОАО «Енисейское пароходство». На фото (слева направо): В. В. Миргунов, Г. В. Салтыков, И. А. Булава, Ж. М. Русое, В. Л. Готов, Н. П. Молочков, В. В. Хан

В результате всех реорганизаций в начале 1997 года в пароходстве работали 7581 человек, в том числе плавсостав насчитывал 2541 человека. В течение предшествующего года общая численность работающих в пароходстве уменьшилась на 496 человек, в том числе плавсостава на 425 человек. Потребность в плавсоставе на навигацию 1997 года была 2419 человек. При этом были сокращены все подменные экипажи и должности, дублёры на судах, многие рейдово-маневровые суда, а вспомогательный флот поставлен на сокращённый рабочий день. Управленческий аппарат в межнавигационный период работал по режиму сокращённой рабочей недели. Аттестация руководителей и специалистов, а также рабочих мест стала основным рычагом оптимизации в управлении всеми звеньями транспортного процесса. Особое внимание уделялось профессиональному росту плавсостава на флоте заграничного плавания. В это время на судах пароходства на Чёрном и Средиземном морях работало 160 человек. Была поставлена программа максимум: на каждом судне заграничного плавания капитан и механик должны быть назначены пароходством.

При всех сложностях, связанных с обвальным падением объёмов перевозок, неплатёжеспособностью клиентуры, задержками по выплате заработной платы, моральный климат в коллективе плавсостава был высоким. Этому способствовали открытость во всех вопросах деятельности пароходства, регулярные встречи с коллективами ремонтно-эксплуатационных баз, полная информация обо всей деятельности управления пароходства в газете «Речник Енисея». Коллектив пароходства был сплочён.

Ко всем бедам экономического характера на плавсостав легла дополнительная нагрузка, связанная с обеспечением безопасности плавания в условиях кризиса в системе обеспечения судоходной обстановки. Недостаток финансирования государственного предприятия «Енисей-речтранс» в основном сказался на обустройстве судоходного пути. Всё это не могло не сказаться на эффективности работы флота, значительно возросла нагрузка на капитанов судов.



На праздновании 300-летия Российского флота

Особенно сложно стало работать на пассажирских судах, где необходимо было выдерживать расписание движения. Было разработано положение о поощрении капитанов и штурманского состава, которые обеспечивали движение своего судна в условиях ограниченной видимости. Проблемным являлся вопрос о прогнозировании объёма перевозок. Поступающие в пароходство заявки были неполными, никаких гарантий предъявления этих объёмов клиентура давать не хотела. А готовить флот к навигации было необходимо.

В 1996 году было отмечено 90-летие И.М. Назарова. На стене Красноярского речного вокзала установлена мемориальная доска, переиздана его книга «Были великой реки». Ведущую роль в крае речники Енисея выполняли на мероприятиях по празднованию трехсотлетия Российского флота. Более 400 водников были награждены юбилейными медалями «300 лет Российскому флоту».

Старт подготовки к навигации 1997 года был дан постановлением администрации Красноярского края от 20 января 1997 года. В нём подведены итоги северного завоза 1996 года и определена программа на 1997 год. Созданной оперативной группе, которую возглавил заместитель губернатора В. Л. Готов, было поручено осуществить общее оперативное руководство по распределению выделяемых средств из федерального бюджета для обеспечения северных и приравненных к ним районов нефтепродуктами в количестве 110,6 тысячи тонн, каменным углем – 424,1 тысячи тонн, продовольствием – 173Д3 тысячи тонн, продукцией продовольственно-технического назначения для социальных нужд и жилищно-коммунального хозяйства – 23,17 тысячи тонн, товарами народного потребления первой необходимости – 23 тысяч тонн. Был принят уже сложившийся порядок организации закупа и доставки продукции до потребителя.



Открытие мемориальной доски И. М. Назарову на Красноярском речном вокзале, 1996 год

Пароходством было заявлено, что за счёт накопления и льготного хранения грузов, использования наиболее благоприятных условий навигации для полной загрузки и продвижения судов, увеличения объёмов появляется возможность значительно снизить тарифы на перевозку. Но это будет возможно, если в крае будет единый заказчик. Однако на навигацию 1997 года правила остались прежними.

Пройдёт немало времени, и только в 2003 году губернатором А. Г. Хлопониним будет создано управление единого заказчика по северному завозу. Сначала система единого заказчика была апробирована на Таймыре, а потом и по краю. Единым поставщиком и перевозчиком стало Енисейское пароходство.

С началом навигации груз для малых боковых рек на базах госрезерва был накоплен, зато у пароходства абсолютно сухо, ни одной тонны топлива. Поскольку уровень воды никого ждать не будет, топливо – 5 тысяч тонн – пароходством было взято у госрезерва в займы. А там порядки с возвратом очень жёсткие: опоздал – возвращай в двойном размере. И снова пароходство оказалось в ловушке.

Были доведены до отчаяния экипажи, весь флот уже в июне остался без топлива. Решение принял только заместитель председателя Правительства РФ О. Н. Сосковец.

Река Енисей и её притоки вскрылись на две недели раньше среднемноголетних сроков и прогноза. И снова основная надежда на речников. Хотя массовые грузы – уголь, строительные, частично нефтеналивные – по договорам с Красноярской железной дорогой и были накоплены, однако расчётов за накопление не произведено. Грузёный флот был поставлен у причалов до тех пор, пока хотя бы часть денег не будет проплачена. И опять губернатор края, представитель президента в крае, руководство пароходства начали бить тревогу в самых высоких инстанциях. Из Москвы пошли запросы в Туру, Байкит: «Какие возможности существуют для завоза в Эвенкию железнодорожным (!) транспортом?..» Начали раскачиваться, когда большая вода на Подкаменной и Нижней Тунгусках ушла. Пароходство вынуждено было снимать с Ангары суда типа «Ангара», Р-14, ТНМ, баржи грузоподъёмностью до 200 тонн и экспедиционным способом доставлять грузы в Туру, Байкит. В результате большая группа флота осталась на зимовку в Туре.



На праздновании 150-летнего юбилея парового судоходства на Енисее

В навигацию 1997 года пароходство стало выигрывать практически все тендеры на перевозку. Пароходство предлагало гибкие тарифы, зачёты по всему спектру налогов, поставку песка за счёт погашения долга в дорожный фонд не только своего и своих дочерних обществ, но и предприятий, которые рассчитывались с пароходством топливом, углем, аккумуляторами и т.д. Широко начали строить жильё по долевым принципу. Пароходство поставляло строителям песок и взамен получало квартиры, которыми обеспечивали в основном плавсостав, оформляя кредит от трёх до пяти лет, часто со льготной процентной ставкой. Это был действенный рычаг закрепления кадров. Естественно, частные судоходные компании, которых на транспортном рынке Енисейского бассейна появилось уже более двух десятков, конкурировать с пароходством не могли, и утраченные грузы постепенно начали возвращаться в пароходство.

Немаловажную роль играло и постоянное присутствие пароходства практически на всех каналах телевидения, российского и краевого радио, в центральной и краевой прессе. Секретов у пароходства от средств массовой информации не существовало. Решения совета директоров, правления, результаты командировок, селекторные совещания постоянно находили отражение на страницах бассейновой газеты «Речник Енисея» и на пресс-конференциях, которые проводились один-два раза в квартал. В этом была большая заслуга редактора газеты С. С. Иванова и пресс-секретаря Ю.В. Борисова. Постоянная поддержка краевой администрации способствовала передаче объектов социальной сферы на баланс регионов, что сократило расходы на содержание социальной сферы.

Важным фактором в культурной и творческой жизни речников был выпуск авторским коллективом (составитель В. А. Козаченко) книги «Летопись Енисея». Презентация книги проходила на борту теплохода «Антон Чехов». Потом его капитан, один из авторов книги, Герой Социалистического Труда И.Т. Марусев скажет: «Я не ожидал, что соберётся столько поклонников и доброжелателей, любящих Енисей и его тружеников-речников». На борту судна собрались авторы книги, журналисты, представители красноярской общественности. Среди них писатели Виктор Астафьев, Николай Волокитин, Анатолий Третьяков, Эдуард Русаков,

поэт Николай Ерёмин, председатель Законодательного собрания края С. В. Ермаченко. Авторы были отмечены премиями и благодарностями.



Награды пароходства – «Факел Бирмингама», «Золотая Ника»

В коротком интервью Виктор Петрович Астафьев сказал: «Эта книга войдёт в историю действительно летописи Енисея. Она станет настольной книгой для будущих речников и пособием для тех, кто будет изучать историю Енисея и его тружеников».

В начале девяностых годов прошлого века пароходство интенсивно начало эксплуатацию флота на Балтийском, Чёрном и Средиземном морях. В 1996 году за пределами Енисейского бассейна работало уже 21 судно. За счёт валютных поступлений гасились налоги, частично – долги по зарплате. Основным видом расчётов с клиентурой был бартер: круглый лес, топливо, неликвиды, долговые векселя Норильского комбината и другое.

Для Енисейского пароходства 1997 год был знаковым. К концу года в Балтийском, Северном, Чёрном, Средиземном, Каспийском, Азовском морях работало 25 судов пароходства, которые зарабатывали ежегодно около одного миллиона долларов США. На этих судах работали около 200 человек плавсостава, в основном из Подтёсово. К этому времени пароходство было принято в члены Союза российских судовладельцев, а Балтийское морское пароходство – самое большое морское пароходство Советского Союза, перестало существовать. Бартерная форма расчётов, которая получила первостепенное значение в жёстких условиях выживаемости предприятия, в столь массовом масштабе действовала только в Енисейском пароходстве. К

концу 1997 года Енисейское пароходство медленно, но уверенно становилось на ноги. Первым признаком возрождения предприятия стало усиленное проявление интереса к его акциям.



Освящение флага танкера «Василий Суриков». Икона «Воскрешение Христа» в руках Ивана Булавы, 2004 год

Надо полагать, это было вызвано не стремлением инвестировать в пароходство, а имело целью набрать контрольный пакет акций для спекуляций. Наступал второй передел собственности. Понимая, к чему это может привести, совет директоров принял решение консолидировать акции пароходства, скупая их по договорной цене.

Уже в начале 1997 года Енисейское пароходство было снято с учёта по банкротству и получило международное признание. К началу второго тысячелетия ОАО «Енисейское речное пароходство» стало успешной судоходной компанией. Предприятие было удостоено международного приза «Хрустальная Ника», а генеральный директор – звания «Генеральный менеджер – 2000». На федеральном рынке ценных бумаг аналитики спрогнозировали удачные перспективы развития Енисейского пароходства, и, соответственно, возрос интерес к его акциям. На этом фоне выделились два супергиганта – НК «Лукойл» и ОАО «ГМК «Норильский никель». В острой борьбе за контрольный пакет акций пароходства победил «Норильский никель». Этому способствовал совет директоров ОАО «Енисейское речное пароходство», Красноярская региональная общественная организация (КРОО) «Клуб енисейских капитанов».

В конце декабря 2001 года состоялось внеочередное собрание акционеров пароходства, на котором был избран новый состав совета директоров. Его председателем стал В. В. Кургузов, а в 2003 году его назначили генеральным директором. В основу всей стратегии нового правления были положены интересы собственника, продажа нерентабельного имущества, в том числе флота. За короткое время сменилось четыре генеральных директора. Все они были «варягами из Москвы», кроме нашего доморожденного Н. П. Молочкова, и не оставили значимых следов в истории пароходства, разве что отметились продажей теплохода «Антон Чехов», торговой базы ДАО «Енисейторгфлот», банковских активов, флота заграничного плавания. 18 февраля 2014 года на совете директоров АО «Енисейское речное пароходство» генеральным директором избран Андрей Васильевич Яковлев, проработавший первым заместителем генерального директора с 2006 года. Работу начинал в плавсоставе Енисейского пароходства.



В «Клубе енисейских капитанов»

Обладая организаторскими способностями, хорошими качествами руководителя, он достиг высоких результатов в совершенствовании отношений с клиентурой, изыскании новых грузопотоков, применяя гибкую тарифную политику, что позволило пароходству работать стабильно по обеспечению транспортных услуг, развитию и реализации социальных программ, качественно и на хорошем техническом уровне ремонтировать и содержать флот и береговое хозяйство.

На фоне постоянной оптимизации управленческого процесса в коллективе в последние годы заметно улучшился психологический климат. Когда А. В. Яковлева избрали президентом Ассоциации енисейских судовладельцев (АЕС), значительно возросло доверие между судоходными компаниями – членами АЕС, что положительно сказалось на установлении оптимальных тарифов на перевозку и другие услуги. Ассоциацию пополнили самые крупные компании, такие как СК «Транзит-СВ» и ОАО «Центр Логистик».

Наступило оживление в КРОО «Клуб енисейских капитанов», когда президентом его стал А. В. Яковлев. Стали уже хорошей традицией регулярные встречи генерального директора с ветеранами пароходства, увековечивание их памяти в названиях судов пароходства, оказание ветеранам материальной помощи. Более пятидесяти судов несут на борту имена знаменитых речников и красноярцев, которые золотыми буквами вписаны в историю судоходства на Енисее и Красноярского края.

При «Клубе енисейских капитанов» работают литературно-историческая секция, открыта «Литературная страница» как приложение к газете «Речник Енисея». Это привлекло в газету большое количество авторов, изданы более десятка книг из серии «Летопись Енисея».

Виктор Петрович Астафьев дал высокую оценку литературно-творческому объединению при Красноярской региональной общественной организации «Клуб капитанов» (в 2014 году переименован в «Клуб енисейских капитанов»). Он выразил надежду, что «Летопись Енисея» станет началом истории судоходства на Енисее.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.