

80-ЛЕТИЮ КРАСНОЯРСКОГО КРАЯ ПОСВЯЩАЕТСЯ

23 октября 1933 впервые в Подтесовскую протоку вошел теплоход «Клим Ворошилов», имея на буксире 29 несамоходных судов и вспомогательный буксирный пароход «Полярный». Командовал теплоходом Евгений Константинович Крылов, механиком был Сергей Георгиевич Пешков, старшим помощником командира - Матвей Евсеевич Дерягин, вторым помощником механика - Николай Николаевич Ефремов. По воспоминаниям С.Г. Плешкова и Н.Н. Ефремова, они шли последними, следуя рейсом из Дудинки вверх по Енисею. Поэтому в последний день следования, 26 октября, у них на буксире оказалось 29 несамоходных судов и слабо работающие буксирные пароходы: «Туруханск», «Тобол», «Полярный». Скорость была три-четыре километра в час. Около 22 часов пришли в Енисейск. Было морозно.

Пароходство по радиотелефонной связи информировало, что на перекатах, в камнях и шиверах глубины ограниченные, небольшие, и уровень воды в реке продолжает падать.

В Енисейске было проведено совещание с участием местных жителей, которые дали добрый совет идти на зимов-



ПОДТЁСОВО вчера и сегодня

матичный план расстановки судов, зимовавших в 1933-34 г. в Подтесовской протоке. От поворота Большого Кекурского острова по направлению к устью протоки и от правого берега к устью суда поставлены в 11 рядов. На плане против поворота острова и первых рядов судов размещены баня, механическая мастерская, кузница.

В условиях случайной зимовки экипажем был проведен средний ремонт двигателей, вспомогательных механизмов и парового котла. Эту работу выполняли механик С.Г. Плешков, первый помощник механика Н.Н. Ефремов и другие члены экипажа. А работу по корпусу и палубе выполняли старпом командира Деря-

лишь баржа №104, которая была спущена вводу в июне, и тут, же встала в строй. В последующие (1934-1938) годы Главное Управление Северного морского пути вело строительство Подтесовского затора медленно, без генерального плана, чертежей и смет.

А зимовки в Подтесовской протоке продолжались с 1937 года. В годовом отчете Енисейского

речного пароходства за 1938 год находим, что оно приняло по состоянию на 1 сентября 1938 года «... строительство ледозащитной дамбы между правым берегом и верхом острова Кекурского. А со 2 августа 1949 года мастерские стали судоремонтными мастерскими и выделены в самостоятельную хозяйственную единицу как промышленное предприятие с законченной балансовой отчетностью». В октябре 1939 года ледовая обстановка была сложной. Выводку флота с Севера непосредственно возглавлял начальник пароходства Иван Михайлович Назаров, он и поставил здесь большую полувину флота пароход-

ства. В межнавигационный период 1939-1940 гг. в Подтесовских судоремонтных мастерских на отстое и ремонте находилось уже 36 судов, из них - 24 самоходных. В их числе: «Клим Ворошилов», «Красноярский рабочий», «Советская Сибирь», (с 1940 г. - «Владимир Ленин») и другие.

Шли годы, строились производственные помещения, цеха и дома. Складывался и рос коллектив. С каждым годом увеличивалось число правосостава.

Прошло почти 10 лет. Приказом министра речного флота СССР от 12 мая 1949 года судоре-

монтные мастерские перенесены в первый разряд. В этом году закончено строительство ледозащитной дамбы между правым берегом и верхом острова Кекурского. А со 2 августа 1949 года мастерские стали судоремонтными мастерскими и выделены в самостоятельную хозяйственную единицу как промышленное предприятие с законченной балансовой отчетностью». В октябре 1939 года ледовая обстановка была сложной. Выводку флота с Севера непосредственно возглавлял начальник пароходства Иван Михайлович Назаров, он и поставил здесь большую полувину флота пароход-

тесовский судоремонтный завод распался на два подразделения: базу флота и ремонтно-эксплуатационную базу флота (РЭБ) (Николай Степанович Олейников, руководитель ремонтно-эксплуатационной базы флота). Оба являются филиалами Енисейского пароходства. Первое подразделение занимается эксплуатацией судов, второе - ремонтом. Это было серьезным испытанием, экзаменом на дееспособность. Но, несмотря на трудные времена, РЭБ флота всегда выполняла заказы на «отлично».

По рассказам, начальника планового отдела РЭБ флота В.А. Сорокина, «пик работы судоремонтников приходится на весну и июнь месяц. В мае перед началом навигации много хлопот. Не меньше их и в октябре, когда суда становятся на ремонт. И летом ремонтные работы проводятся тоже... Подготовили к эксплуатации большое судно типа река-море, нефтеналивную баржу. Баржу готовили корпусники под руководством мастера Спасова В.В., на ее строительстве отлично потрудились А.А. Соколов. На самой реке вели ремонт баржи судокорпусники: В.П. Коробейник и О.А. Первов. Нефтеналивная баржа готовилась по заказу Енисейского пароходства, ремонт второй проводился для того же заказчика. На предприятии стараются использовать любую возможность, чтобы заработать, в рамках закона, конечно. На рынке есть потребность в металлическом ломе. Этим сырьем интересуется Китай. Широким спросом пользуется продукция кислородного цеха в Енисейске, Енисейском и Пировском районах, г. Лесосибирске. Газ здесь высокого качества. Им можно заполнять кислородные подушки в стационарных больницах. Со знанием дела, грамотно выполняют свою работу машинист кислородной станции А.В. Доронгов, аппаратчица Т.М. Шедогуб. В литейном цехе трудятся мастера литейного дела В.В. Карачабан, А.М. Хлопков, Д.В. Соболев. Они заливают чугуны в специальные формы. Заказов у литейщиков много... Так завод живет, работает...»

С приходом рынка Под-



тесовская Сибирь» основную часть несамоходных судов в количестве 20 единиц вывели в Широкий Лог до прохода весен-

него ангарского ледохода. В ночь с 15 на 16 мая 1934 года лед пошел Подтесовской протокой и нанес повреждения девяти оставшимся несамоходным судам. Часть из них вытолкнута льдом на остров. Но через несколько дней все суда были введены в эксплуатацию, задержалась

С приходом рынка Под-



ку в Подтесово, откуда весной 1934 года нужно уйти до прохода весеннего ангарского ледохода. 27 октября при сплошном ледоходе «Клим Ворошилов» с составом и пароходом «Полярный» сделал оборот и, следуя вниз по Енисею, во второй половине дня вошел в Подтесовскую протоку на зимний отстой. А пароходы: «Туруханск», «Тобол», «Полярный» - с 1933 г. на 1934 г. зимовали под Енисейским затором, где были недостаточные глубины. Начальником зимовки стал Е.К. Крылов, техноруком - С.Г. Плешков, караванным командиром - П.Д. Булатов.

В архиве имеется схе-

ма М.Е., боцман Г.Е. Габов и рядовые. В связи со средним ремонтом впервые на Енисее теплоход «Клим Ворошилов» находился под парами до нового 1934 года, а топка парового котла переоборудована с нефти на дрова. Это выполнил лично С.Г. Плешков. В Приказах №№29-30 от 11 и 26 марта 1934 года начальника Енисейского государственного речного пароходства в мероприятиях по отстою флота от весеннего ледохода названа уже и Подтесовская зимовка. Весенний отстой был проведен относительно благополучно, так как теплоход «Клим Ворошилов» и пришедший на выводку теплоход «Со-

него ангарского ледохода. В ночь с 15 на 16 мая 1934 года лед пошел Подтесовской протокой и нанес повреждения девяти оставшимся несамоходным судам. Часть из них вытолкнута льдом на остров. Но через несколько дней все суда были введены в эксплуатацию, задержалась

