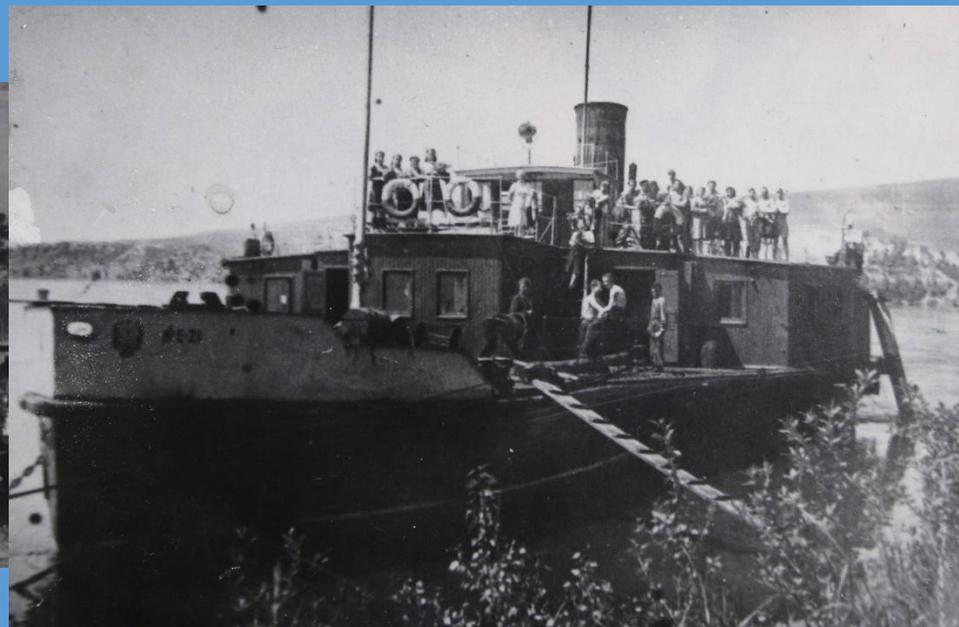




# *«Минусинский РечФлот»*



История Минусинского судоходства начинается с прибытия в город в мае 1882 года первого парохода «Москва». С этого момента открывается регулярное сообщение между Минусинском и Красноярском. С 1884 года в Минусинск ходил пароход «Граф Игнатъев» (с 1895 года — переименован в «Дедушку»), первым совершавший рейсы от Минусинска до Енисейска.



Буксирный пароход «Дедушка». 1910 г.  
МКМ ОФ 3048

С 1892 года на линии Минусинск-Красноярск ходили такие пароходы как: «Святой Николай», «Урянхаец», «Красноярец», «Минусинец», «Иноходец», «Сибиряк», «Россия», «Сокол».



Пассажиры парохода «Сибиряк».  
Фото Н. В. Фёдорова. Начало  
XX века МКМ ОФ 6227



Минусинская пристань.  
Пассажиры парохода «Сибиряк».  
Фото Н. В. Фёдорова. Начало  
XX века МКМ ОФ 6225

Суда принадлежали как отдельным судовладельцам, самым известным из которых был красноярский купец Николай Николаевич Гадалов, так и крупным сибирским компаниям — «Енисейской Компании пароходства» и «Акционерному обществу пароходства». Многие из этих пароходов осуществляли рейсы вплоть до 60-х годов XX века.



Верхний Енисей. Недалеко от Минусинска. Пассажиры парохода «Сокол». Фото Н. В. Фёдорова. Начало XX века МКМ ОФ 6228

В 1902 году был открыт Минусинский пристанской пост. К 1914 году на Минусинской пристани было построено 2 пакгауза которые могли вместить: хлеба 1300 тонн, а разных товаров до 700 тонн. Общая протяжённость пристани составляла почти 2 километра. Погрузка и выгрузка груза велись вручную.



Пристань г. Минусинска. 1911 г.  
Фото Н. В. Фёдорова. МКМ ОФ 6097

К 1914 году общее количество судов, на которых ходят по Енисею возрастает до 60 единиц, почти в два раза по сравнению с началом века. Сообщение между Красноярском и Минусинском осуществлялось лишь во время половодья, после спада воды суда доходили только до деревни Сорокиной.



Пароход «Сокол» на минусинской протоке. Начало XX века. Фото Н. В. Фёдорова. МКМ ОФ 99

В период Гражданской войны в России советская власть издаёт декрет о национализации флота, судоремонтных предприятий и пристаней, образуется Енисейское национальное пароходство. Было национализировано и передано в его состав 30 пароходов, 12 паровых катеров, 6 моторных катеров, один земснаряд, 10 лихтеров, один несамоходный рефрижератор и 56 деревянных барж.



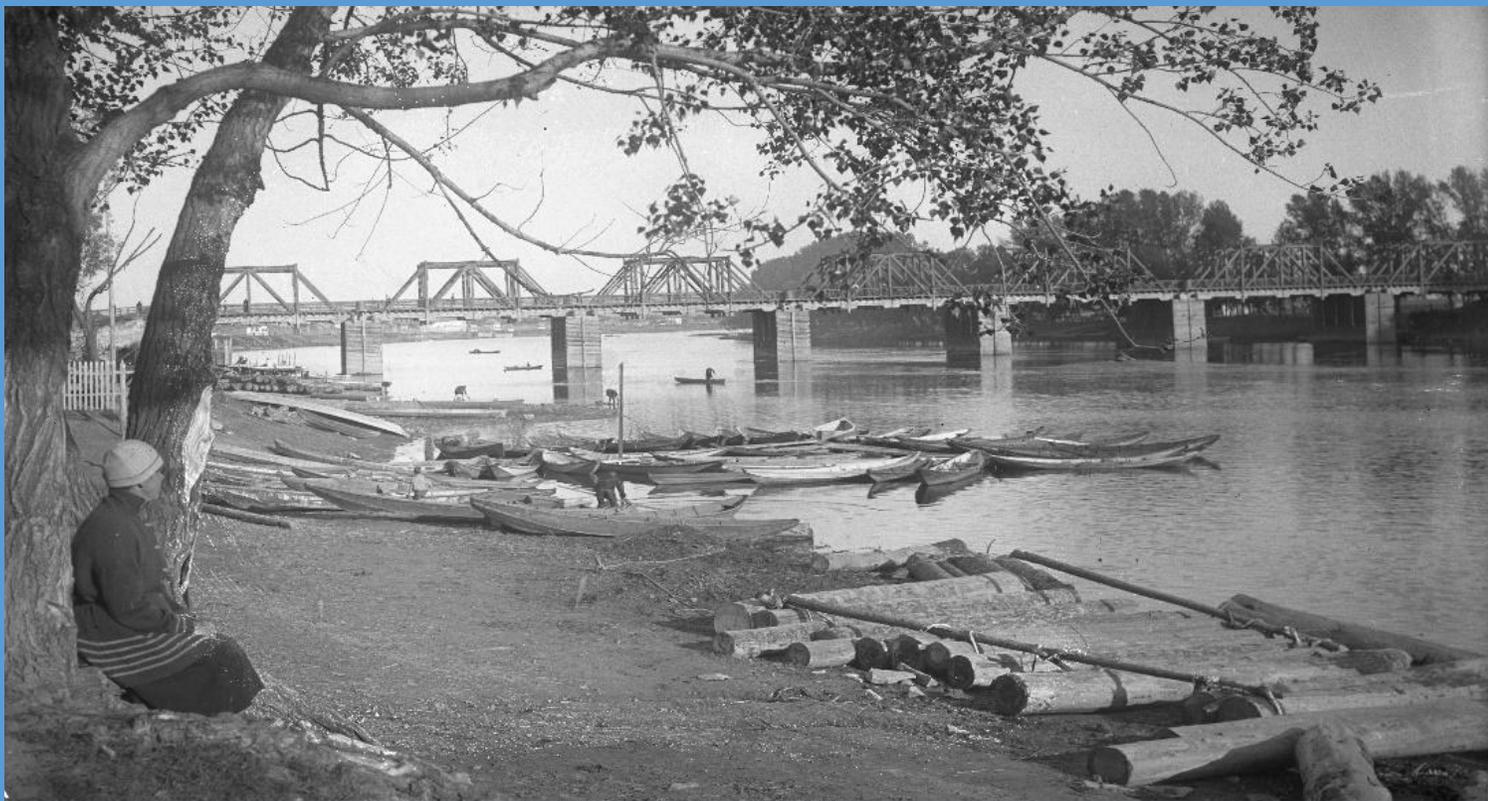
На Енисее у д. Быстрой. 1911 г.  
Фото Н. В. Фёдорова. МКМ ОФ 889

Ещё весной 1932 года при Минусинском районном управлении речным транспортом (РУРТ) был создан слесарно-сборочный цех, для ремонта и профилактических работ судов, приписанных к управлению. В Минусинском затоне становились на зимовку пароходы и мотокатера, и мех-мастера проводили ремонтно-хозяйственные работы для подготовки "каравана" к следующей навигации. В 1939 году Минусинский затон с цехами был переименован в «Минусинские судоремонтные мастерские».



Красный обоз с хлебом из с. Идра на минусинской пристани. 1931 г. Фото Ф. П. Кравченко. МКМ ОФ 3171

В 1950-х годах назрел очень важный вопрос. Для зимовки флота минусинская протока была не очень удобна. Весной она превращалась в опасную, широкую и бурную реку, которая несла ледяные торосы и древесный мусор. Поэтому было принято решение о переносе зимнего отстоя и ремонтных мастерских на новое, более безопасное место.



Минусинская протока. 1932 г.  
МКМ ОФ 3145

В 1956 году начинается перенос судоремонтных мастерских в посёлок Селиваниха, на Енисее. Там был построен удобный и безопасный затон, который мог вместить все имеющиеся суда. Помимо цехов и мастерских создавалась и инфраструктура для жизни речников. К 1963 году на южной окраине посёлка Селиваниха, было возведено несколько жилых домов, в которых была расселена часть работников РЭБ с семьями. С 1959 года весь флот Верхне-Енисейского районного управления становился на зимовку и ремонт в посёлок Селиваниха.



Экспедиция комсостава судов «Чадан»,  
«Советская Тува», «Кызыл» по освоению  
судоходного участка пути от Минусинска до  
Кызыла у памятного знака «Центр Азии». 1958 г.  
Передано Владимиром Ивановичем  
Черкашиным.



С января 1963 года официально начала функционировать «Ремонтно-эксплуатационная база флота Енисейского речного пароходства», с приписным флотом. Начальником РЭБ флота был назначен Коржавин Иван Иванович, потомственный речник и главный инициатор создания новой базы в Селиванихе.

Зимовка судов Минусинской РЭБ флота в затоне п. Селиваниха. 1980-е гг. Передано Марией Константиновной Полетаевой

Одновременно с РЭБ, было создано Верхне-Енисейское районное управление. Зона ответственности управления с 1963 по 1975 годы устанавливалась от Большого порога в Туве до Красноярской ГЭС. Общее расстояние 735 км. С перекрытием Енисея в 1975 году в створе Саяно-Шушенской ГЭС это расстояние сократилось на 140 км.



Колонна сотрудников Минусинской РЭБ флота на первомайской демонстрации. 1978 г. Передано Марией Константиновной Полетаевой



Пристань Шумиха, на р. Енисее. 1978 г. Теплоходы «Восход-37» и «Восход - 43». Передано Владимиром Ивановичем Черкашиным.

После открытия навигации, весной, весь флот покидал затон и возвращался только поздней осенью. В летнее время как правило заходили суда для ремонта. Поэтому на опустевшей базе флота оставались административная и ремонтная служба, их количество не превышало 100 человек. В 1976 году РЭБ возглавил **Ворожбыт Василий Васильевич**, молодой энергичный руководитель, взявший курс на укрепление базы, увеличение объёмов работы.



Организационное заседание РЭБ флота. 1980-е г. (слева направо):

1. Надежда Сергеевна Иевлева, председатель профсоюзного комитета минусинского РЭБ флота;
2. Василий Васильевич Ворожбыт, директор РЭБ;
3. Дмитрий Филиппович Молчанов, капитан-наставник, парторг.

Передано Владимиром Ивановичем Черкашиным

В это время Верхне-Енисейское районное управление пополнилось теплоходами типа «Заря» и «Ракета». Василий Васильевич расширил базу и производственные возможности, теперь в затоне зимовало 104 теплохода.



Пристань Шушенское, на р. Енисее. 1978 г. Теплоход «Заря-7».  
Передано Владимиром Ивановичем Черкашиным.

Наибольший объём работы у речников выпал именно на начало 1980-х годов. Тогда численность РЭБ увеличилось до 500 человек, в том числе и 250 человек плавсостава.

Пристань Черёмушки на р.  
Енисее, Саяно-Шушенская ГЭС.  
1979 г. Передано Владимиром  
Ивановичем Черкашиным.





Доставка рабочей турбины для Саяно-Шушенской ГЭС, теплоходом «Чадан».

1960-е. Передано Александром Егоровичем Вальковым.

В конце 1980-х и 1990-е годы Минусинская РЭБ флота приходит в упадок. Строительство Красноярской и Саяно-Шушенской ГЭС, ещё в советское время сильно сократили маршруты грузопассажирских перевозок водным путём. В постсоветское время общая экономическая ситуация в государстве, упадок промышленности и сельского хозяйства на юге Красноярского края, привели к отказу грузопотока по Верхнему Енисею. Вместе с тем нарастал спрос на автотранспортные перевозки, как грузов, так и пассажиров, которые оказались более выгодными. В силу этих причин РЭБ флота в 1996 году была ликвидирована.

Сами речники бережно хранят свою историю и традиции. Ещё в 80-е годы XX века от администрации Минусинского РЭБа в фонды музея начали передаваться уникальнейшие предметы – документы, фотографии, модели кораблей. В архивах минусинского музея хранятся документы по истории минусинского судоходства переданные бывшим капитаном **Черкашиным Иваном Гавриловичем**, которого можно назвать первым летописцем своего предприятия.



Капитан Иван Гаврилович Черкашин



В 2019 году в рамках проекта музея «Минусинское судоходство» более 700 предметов связанных с минусинским РечФлотом было передано в фонды музея от жителей Минусинска, Абакана и Минусинского района. Партнёром и главным консультантом в этом проекте стал житель Минусинска, коллекционер, в прошлом работник Енисейского речного флота, капитан-механик скоростных судов, **Вальков Александр Егорович.**



Александр Егорович Вальков

