

Речь в этом очерке пойдёт о простых, но замечательных людях, жителях посёлка Подтёсово, что на Енисее в 430 километрах ниже Красноярска.

Мои родители — енисейские речники, и мы, их дети, всё лето проводили на барже: помогали взрослым, играли, дружили, дрались, скучали по берегу. Зимовали, где застанет зима: в Красноярске, Игарке, Полое, Пискуново, Подтёсово. Так распорядилась судьба, что в Подтёсово я родился на третий год войны, а в 1951-м мы получили отдельную квартиру в новой двухэтажке и обосновались там на постоянное жительство.

Современное Подтёсово ведёт свой отсчёт со случайной зимовки каравана в 1933 году. В 1935 году по пути в Дудинку в Подтёсовской протоке побывал руководитель *Главсевморпути* легендарный О. Ю. Шмидт, поддержавший решение местных властей о создании в Подтёсово затона для зимовки судов, мастерских и посёлка. Вскоре в Подтёсово появилось восемь брусовых двухэтажных домов, в одном из них наша семья, ещё до моего рождения, поселилась глубокой осенью 42-го.

## Немцы

До середины 50-х стояли на ул. Калинина и Заводской лагерь с высокими деревянными заборами, в амбулатории, расположенной в одной из первых двухэтажек, вёл приём больных кремлёвский врач Петров, в мехцехе работал инструментальщиком бывший секретарь обкома, в техотделе служил бывший директор московского завода. Среди ссыльных были морские капитаны, военные лётчики, артисты, инженеры. Уже шестилетним пацаном я знал, что в Подтёсово, кроме кремлёвских врачей и других врагов народа, живут сосланные немцы Поволжья и финны: Таску, Синконены, Таукули, Валбу, Классы, Лавонены, Райхели, Кензаппы, Гроссы... В детском саду и в школе мы слушали профессиональную игру на пианино и аккордеоне, мои старшие сёстры учились иностранному языку

у настоящей немки Альмы Яковлевны. А вот злых литовцев, которые год назад били меня кнутом в Пискуново, когда я заскакивал на задки их саней, я, слава Богу, в Подтёсово не встречал.

С кремлёвскими врачами даже мы, ребяташки, имели самые тесные оношения. Как-то, уже первоклассником, я закашлял, и мамка отправила меня в амбулаторию, благо, та находилась в соседней двухэтажке. «Мне к Петрову», — сказал я грубым простуженным голосом. «Не к Петрову, — строго поправила медичка, — а к Николаю Васильевичу!», но я упрямо твердил: «Нет! Мне к Петрову! К Петрову!» Петров жил в том же доме, где была амбулатория, он был простым и открытым, дружил с дядей Сашей Зориным, шкипером лихтера и нашим кумом. Лет за пять до полной реабилитации и отъезда Петров построил дом с балконом на самом въезде в посёлок, что до сих пор радует глаз.

Мы тогда все и со всеми дружили одинаково: русские, татарские, чувашские, немецкие, финские, еврейские ребяташки; конечно, и дрались, и дразнились, но без обиды и злобы. Да и жили мы все одинаково. Готова этот очерк, я нашёл в интернете высказывание ссыльной немки Марии Граур, что жили они тесно, спали на железных кроватях с тонкими матрасами. А ведь жили две сестры Граур (на снимке они в добротных пальто на фоне добротных домов) и брат их Венька у нас на квартире! И все мы спали на одинаковых кроватях, а я так вообще на сундуке в коридоре!<sup>1</sup>

А самым лучшим, весёлым и добрым был наш сосед Иван Иванович Класс, в котором всё было огромным: рост, голос, руки, валенки, узел галстука. На всех праздниках они с тётёй Пашей были для моих родителей самыми дорогими гостями. Нас, ребяташек, Иван Иванович любил как своих детей, потому что собственных у них с тётёй Пашей не было, и так было много лет, пока Иван Иванович, к тому времени главный бухгалтер завода, не развёлся с тётёй Пашей, оставив ей дом, и уехал в Лесосибирск, где ему предложили место учителя немецкого языка. Там он женился и вскоре умер.

## Школа

Мне повезло, что в первый класс в Подтёсово я пошёл в только что выстроенную школу, где, кроме

1. В прекрасной книге Людмилы Еремеевой «Подтёсово — родной причал» приведены письма реабилитированных и уехавших: все они вспоминали Подтёсово добрым словом, в том числе и за то, что жили они «в неволе» в таких материальных условиях, которые «на свободе» показались раем.

классных помещений и туалета, были спортзал (на первом этаже) и пионерская комната (на втором). И мы всё своё свободное время делили между первым и вторым этажами: репетировали, тренировались, выступали, праздновали... Вожатые второго этажа менялись, а внизу и вне школы — на лыжне и стадионе — властвовал Гыр-Гыр: Григорий Григорьевич Компаниец, физрук от бога и на все времена. Чем только мы ни занимались с ним: бегали на лыжах и на коньках, играли в футбол и в хоккей с мячом, занимались боксом (после рассечённой губы мне пришлось этот вид спорта оставить навсегда), гимнастикой (завоевал первое место на брусьях, а в качестве приза получил спортивную майку 52 размера). Благодаря Гыр-Гыр наш посёлок занимал первые места и в районе, и в бассейне.

Последний раз я видел Григория Григорьевича, по-прежнему поджарого, подтянутого, без единого седого волоска в знаменитой причёске «полубокс», в 2003 году на похоронах Феде Вольфа. Федя работал капитаном плотовода на Ангаре, а потом пошёл по стопам своего учителя, стал преподавателем физкультуры в ПТУ, преобразованном в лицей, основал и возглавил детскую спортивную школу. После неожиданной смерти Феде прямо на тренировке спортивной школе присвоили его имя.

Жена Григория Григорьевича Татьяна Емельяновна учила другой класс и как-то однажды заменяла нашу учительницу, и такой теплотой и спокойствием веяло от неё, что я стал мечтать о том, чтобы она заменила Надежду Кондратьевну, которая мучилась с нами, потому что у нас был не класс, а проходной двор. Всех местных, оседлых, капитанских да инженерских детей собрал хитроумный завуч, а мы, «цыгане», шкиперята, достались доброй и простой Надежде Кондратьевне, у которой были любимчики (я в том числе) и «нелюбимчики», как двоечник Вовка Зорин, который после очередного выпуска стенгазеты, где я бичевал Вовкины пороки, лупил меня со слезами на глазах: «Ведь ты же мой друг!»

В 1955 году я закончил начальную школу, то есть 4 класса. Из таких, как я, шкиперских детей, в пятый класс перешли немногие. Кто-то оказался в нашем классе лишь по случаю зимовки баржи по пути в другой затон, кто-то остался на второй год, а кому-то и начального образования не удалось получить.

Для тех кто остался, это не было рядовое событие: вместо одной Надежды Кондратьевны у нас появятся разные учителя по каждому предмету, из старого деревянного здания мы перейдём в новое, кирпичное, будем изучать иностранный язык. И вообще — это почти взрослая жизнь: пятиклассников посылают в колхоз, некоторые из мальчишек, кто постарше, курят и ходят на танцы.

Мы первыми в Подтёсово стали изучать английский, а «англичанка» Зинаида Петровна стала нашим классным руководителем. Та зима была похожей на все зимы и в то же время чем-то особенной. Мы катались с горы до самого заката солнца, иногда по вечерам играли во всадников, по воскресеньям уходили в недалёкие походы... Зинаида Петровна не очень активно вела своё классное руководство, но я всё равно как-то чувствовал её присутствие во всех наших делах. С Надеждой Кондратьевной было по-другому. Она постоянно тормозила нас, водила строем, собирала «актив» у себя дома в щитовушке, я как-то даже оказался вместе с ней в гостях у её родственников на другой окраине посёлка. Мы почти всё знали о Надежде Кондратьевне, о её не очень счастливой семейной жизни, а Зинаида Петровна оставалась для нас, для меня, во всяком случае, за каким-то занавесом. Так было, пожалуй, до седьмого класса, пока мы не переехали в новый дом, соседний с домом «англичанки», и я увидел её с помойным ведром. Но к тому времени мы уже знали, что она вышла замуж. И вообще, многое знали... А в пятом классе мне хотелось, чтобы Зинаида Петровна отмечала меня, хвалила, улыбалась мне и звала по имени. Но я всё читал в её взгляде и видел себя её глазами — щуплого, шмыгающего носом, в полусуконной куртке, которую мы с сестрой носили по очереди — она в первую смену, я во вторую, в штанах, подколотых булавкой. И когда через три года я собрался поступать в техникум, и она впервые назвала меня по имени и попросила не бросать школу, мне не стало приятно и радостно, наоборот, я почувствовал двойную горечь... А меня «язык» довёл до полугодовой стажировки в Европе, до Дублина, Лондона, Кардифа, Эдинбурга.

Одним из достоинств новой школы было огромное поле, которое благодаря нам, школьникам, превратилось в цветущий по весне сад, куда на переменах мы выходили прямо в окно, если занимались на первом этаже. А самая большая неприятность учёбы в новой школе была связана с директором, «спущенным» нам сверху. Это был страшный внешне (маленький, жгуче-чёрный) и по натуре человек: для нас, озорников (а кто в детстве не озорничал?), у него была одна фраза: «Ты враг народа, против партии идёшь!» А ведь шёл уже 56-й год!

После седьмого класса остатки нашего «цыганского» Б слили с благополучным А, но ничего не склеилось, и через год, в 59-м, мои друзья поступили в «ремеслуху», а я стал студентом Красноярского машиностроительного техникума. На Новый год я приехал в посёлок, и на новогоднем вечере Гыр-Гыр очень интересовался моей городской жизнью и тем, насколько развит спорт в моём техникуме.

Последний раз я был в «кирпичной» школе в марте 1967 года третьекурсником Новосибирского

института инженеров водного транспорта (НИИВТА). В это же время на преддипломную практику приехал мой одноклассник Сергей, учившийся в НИИВТе в механика. Погода была великолепная: солнце, голубое небо, чистейший снег, и мы целыми днями слонялись по посёлку, пока нас не встретили Саша Урбан и Володя Булаев, работавшие на заводе после окончания НИИВТА. «Хватит балду гонять!—сказал Саша—Идёмте с нами!»—«Куда?»—«К десятиклассникам! Агитировать их будем!» Через несколько лет ко мне в институте подошёл розовощёкий юноша: «А помните, как вы нас агитировали? И вот я поступил, а сейчас учусь в аспирантуре». Сегодня Геннадий Сергеевич Юр—доктор технических наук, профессор, завкафедрой.

В 2003 году закончилось строительство новой школы, а здание старой (кирпичной) снесли. Горько было видеть, как бульдозер крушит твоё прошлое. Зато есть новая большая школа, которая прославилась на весь край: перечисление достижений занимает целую страницу на сайте школы. Этому можно только радоваться, но, как бывшему подтёсовскому школьнику и педагогу с сорокалетним стажем, мне кажется, что в новом трёхэтажном здании, где «большинство кабинетов оснащены персональным компьютером, имеются цифровые образовательные ресурсы, видео- и аудиоаппаратура, проекторы, интерактивные доски», потеряно что-то самое важное и главное, ради чего и существует школа. Не зря ни один из выпускников последних лет не связал свою судьбу с Енисеем.

А своих учителей я буду помнить всегда.

## Завод

Посёлок построен для завода и живёт заводом. И главный человек в посёлке—директор. До нашего поселения в Подтёсово их сменилось около десятка, не оставив заметного следа. Первым, кого помнят все, был Алексей Петрович Мартынов, руководивший заводом все 50-е годы, в период бурного роста завода и посёлка. Вряд ли он имел даже среднее образование, но прекрасно знал флот и людей, поработав механиком на севере, пройдя шторма и зимовки. Бывало, и обижались на него мужики, и ругались с ним, но что уважали—это точно: за решительность, самостоятельность, справедливость. Его и по фамилии редко называли, только Алексеем Петровичем. «Ну, Алексей Петрович и учудил сегодня!»—говорил отец, придя с работы.

Мои трудовые отношения с заводом начались в 1959 году: я был оформлен матросом баржи «Чарыш». Мне было шестнадцать, требовалось решение завкома. Заседание состоялось тёплым майским днём, но отец заставил меня для «солидности» надеть тяжёлое драповое пальто. Через два года я бросил техникум, вернулся в Подтёсово

и устроился учеником слесаря к Валентину Афанасьевичу Мезенину—мастеру на все руки, здоровяку и хохмачу. В первый день моей работы мы вставляли в гельмопертовые трубы финского лихтера, переоборудываемого в танкер, стальные втулки. Под кормой на деревянных козлах я развёл огонь в железном лотке вокруг выступавшего из кормы конца трубы. Пламя гудело, тяга в трубе была хорошей. Я всё подкладывал в лоток древесного угля и вскоре был весь в саже и мокрый от пота. Мы сбросили жаровню с горящими углями вниз, на землю; тут же молодой пожарник, с утра томившийся без дела возле нас, вскинул брандспойт и сильной струёй загасил угли. С палубы по трубе спустили строп, мы с Мезениным пропустили конец стропа через втулку и в петлю вставили толстый стальной прут. Кран гуднул, строп медленно пополз в трубу, мы придерживали втулку, и она ровно, как по маслу вошла в горячую трубу. После обеда загнали вторую втулку, но не так легко, как первую. Втулка не пошла дальше половины, тут нам пригодились кувалды. Втулка была выбита, пришлось снова разогреть трубу.

Лицо у меня горело, рубаху можно было выжимать. Снова застропили втулку, но она остановилась на середине, но потом дрогнула и—пошла, родимая! Пошла! Мезенин соскочил на землю, ликуя, белозубо хохоча, и, крикнув пожарнику: «Давай, чёрт, поливай!»,—сбросил с себя рубаху. Пожарник, ни секунды не медля, направил на него мощную струю, чуть не сбившую Мезенина с ног, и тот завертелся, гогоча, растирая руками незагорелую, покрытую рыжим волосом грудь, а пожарник, улыбаясь восторженно и глупо, повёл брандспойтом в сторону и вверх, и приятный освежающий дождь пролился на меня...

Потом мы выполняли разные работы: устанавливали дизеля, разбирали паровые машины, притирали клапаны; мне нравилось работать с Валентином Афанасьевичем. Я не меньше его радовался выгодной работе, хотя независимо ни от чего получал свои ученические 45 рублей. Нравилось слушать Мезенина, а тому было что порассказать: воевал, служил в морфлоте, работал на китобое, выучился холодильному делу, бывал в Канаде, Австралии, Японии, Штатах, перегонял суда Северным морским путём. Года три назад караван, в котором был Мезенин, не смог пройти на Лену и зазимовал у нас. Валентин женился на буфетчице из столовой и остался здесь. Своей прежней жене он платил алименты на двух детей. Осенью 61-го Мезенин перешёл в отдел главного механика на твёрдый оклад, а я получил разряд и стал работать в паре с Василием Петровичем, родным братом директора, прекрасным специалистом и хорошим человеком.

В те годы завод ежегодно пополнялся молодыми специалистами: Володи Булаев, Саша Урбан, Юрий

Наместников, Валера Малкин, Людвиг Юдин, Володя Чекмарёв... Юрий Дмитриевич Наместников за шесть лет сделал головокружильную карьеру — от помощника механика до директора; в дальнейшем работал в Красноярске и в Москве на самых высоких должностях. Владимир Иванович Булаев прошёл путь от мастера до главного инженера, возглавлял советскую власть в посёлке. Александр Петрович Урбан долгое время работал в лицее (бывшем ПТУ), где нашёл себя как преподаватель и организатор учебного процесса. Владимир Александрович Чекмарёв, краснолицый, крупнотельный (как-то по весне шли с ним по льду, меня лёд выдержал, а мастер провалился по пояс), был моим непосредственным начальником, а в техотделе работала его милая жена. В августе 64-го я встретил их гуляющими по Красному проспекту возле общежития ниивта. Они рассказали, что работают в проектно-институте, с удовольствием вспоминают Подтёсово, где провели положенные три года, и порадовались моим успехам: я закончил экстерном десятилетку и сдавал экзамены в ниивт, а я радовался, глядя на них — молодых, красивых, счастливых. К сожалению, их счастье длилось недолго: Владимир Александрович, ставший главным инженером проекта, скончался в командировке от сердечного приступа.

Студентом, аспирантом и научным сотрудником я ежегодно бывал в командировках на Енисее и всегда стремился побывать на подтёсовском заводе, повстречаться с руководством, в котором всё больше было выпускников ниивта. А в 90-х пришлось вплотную заниматься проблемами завода, ставшего ремонтно-эксплуатационной базой (РЭБ) флота. Привлёк меня к этой деятельности (нештатного советника, консультанта, эксперта) Иван Антонович Булава, генеральный директор ОАО, образованного на базе Енисейского пароходства. Надо было освободить завод от всего лишнего (ведь на его балансе был весь соцкультбыт, включая Дом культуры и подсобное хозяйство) и получать прибыль как за счёт сокращения затрат (на 1 октября 1996 года задолженность составила 51 миллиард, убытки по соцкультбыту 1369 миллионов рублей), так и путём выполнения заказов сторонних организаций. Возникла идея, которую я поддержал: разделить РЭБ на два предприятия — эксплуатационное (РЭБ) и промышленное (судоремонтный завод). Помню, как обсуждали варианты и перспективы «развода» с руководителями пока ещё единого предприятия Николаем Степановичем Олейниковым, Виктором Федотовичем Брылёвым, Николаем Николаевичем Губаревичем, Юрием Васильевичем Макаровым. В конце концов разделение произошло, но вскоре вернулись к единому предприятию. Причин к тому несколько: две конторы накладно содержать; район бедный, заказов мало; привыкли жить за широкой спиной

пароходства... Но, слава Богу, завод (то есть РЭБ) работает, посёлок строится, на него обращают внимание власти в лице губернаторов: Лебеда, Хлопонина, Толоконского.

## Капитаны и адмиралы

В течение нескольких лет подтёсовцы были горожанами, поскольку посёлок стал частью Лесосибирска. Поводом к этому послужило желание властей улучшить социальную структуру города, основу которой составляли рабочие, не имеющие ни образования, ни квалификации. А в Подтёсово были, пожалуй, самый высокий образовательный уровень и самая широкая партийная прослойка. На смену практикам, добирающимся до капитанского мостика в лучшем случае к сорока годам, пришли выпускники речных училищ (техникумов) и ниивта, которые становились капитанами в 25–27 лет. Хорошо знаю представителей нескольких поколений енисейских капитанов со среднетехническим и высшим образованием. Заметный след на Енисее оставили выпускники Красноярского речного училища (до 1955 года — техникума) первых послевоенных лет: шли на Диксон (Павел Борейша) и на неосвоенные притоки (Евгений Целищев), участвовали в перегоне судов по морям (Виктор Ледневский, лауреат Сталинской премии Сербаев), осваивали эксплуатацию на Енисее новых судов (Игорь Таскин, Вячеслав Солдатов, Степан Фомин).

Степан Иванович Фомин начинал, как и все будущие капитаны своего поколения, кочегаром парохода, а через десять лет стал капитаном пассажирского теплохода «Валерий Чкалов», до сих пор восхищающего всех своей мощью и красотой. Однако впервые увидел я Степана Ивановича не на капитанском мостике роскошного лайнера, а в скромном кабинете начальника службы перевозок и движения флота Управления Енисейского пароходства. Это был 67-й год. Через три года 45-летний Фомин сменил на посту начальника пароходства самого Ивана Михайловича Назарова! Мягкий, улыбчивый, добродушный, Степан Иванович как бы повторял своего обаятельного предшественника, «хозяина Енисея», но Иван Михайлович был глубокий психолог и выдающийся дипломат, а Степан Иванович строил свои отношения на доверии и флотской чести. Можно ли 14 лет руководить многотысячным коллективом и никого не обидеть? Невозможно, но Степану Ивановичу это удалось. Пользовались ли некоторые «штатские» добротой Степана Ивановича? Конечно, но это не подрывало его веры в людей.

Так получилось, что в конце 50-х в Подтёсово высадился десант выпускников Благовещенского и Омского речных училищ. Имена трёх из них навсегда вошли в историю завода и пароходства. Александр (при рождении названный Чекистом)

Афанасьевич Печеник родился в селе Ивановка Амурской области 4 февраля 1937 года. Закончив в 1960 году с отличием Благовещенское речное училище, выбрал местом дальнейшей работы Енисейское речное пароходство, где прошёл трудовой путь от третьего помощника механика теплохода до начальника пароходства.

Лично я знал А. А. Печеника с зимы 1961–62 годов, когда оба работали в подтёсовской РЭБ: он — помощником механика, я — слесарем. Он был молодой, красивый, весёлый, активный; хотелось хоть немножко походить на него. Самое тесное деловое общение у нас завязалось с Александром Афанасьевичем, когда он стал начальником пароходства, а мне как руководителю научно-исследовательских тем приходилось часто бывать на Енисее для сбора материала, проведения натуральных наблюдений, бесед со специалистами, докладов о результатах работы. Каждая командировка обычно начиналась и заканчивалась в кабинете начальника пароходства, как потом — в кабинете генерального директора И. А. Булавы. И я могу гордиться тем, что Александр Афанасьевич поддержал наши предложения по совершенствованию организации завоза грузов на притоки и мерах по экономической стабилизации работы пароходства, ставшего ОАО. Как человек, долгое время проживший в Подтёсово, он вначале ревностно отнёсся к моему очерку «Посёлок», опубликованному в журнале «Сибирские огни» в 1985 году: там была критика в адрес руководства. Но в конце нашей встречи он был вынужден со вздохом согласиться, что я написал правду, и совпало так, что вскоре после этого на Подтёсово было обращено серьёзное и результативное внимание. Всех знавших Александра Афанасьевича глубоко опечалили его болезнь и преждевременная смерть, но пока мы живы — он будет с нами, по-прежнему молодой, красивый, открытый, яркий.

Несколько раньше Александра Печеника на Енисей прибыли выпускники Омского речного училища, в том числе два Ивана — Булава и Марусев. Начинали своё обучение они в Риге, но вскоре Рижское речное училище было ликвидировано и курсантов отправили доучиваться в Омск. Иван Марусев на Енисее с 1956 года: третий штурман теплохода «Камчатка», второй штурман теплохода «Академик Тюрин». Сорок лет проработал капитаном теплоходов «Мусоргский», «Академик Туполев», «Морской-22» (с 1972 года «Иван Назаров»), Волгонефть-134, «Антон Чехов». В 1974 году за выдающиеся успехи в выполнении и перевыполнении планов и принятых социалистических обязательств Марусеву Ивану Тимофеевичу присвоено звание Героя Социалистического Труда. В 2003 году Марусев вышел на пенсию, умер в 2014 году.

В моей жизни было три периода общения с Марусевым. В 1958 году Иван, один из самых видных

подтёсовских женихов, встречался с потенциальными невестами, среди которых была и моя старшая сестра, закончившая десятилетку и работавшая токарем на заводе. Иван бывал в нашем доме, но выбрал он хорошую подтёсовскую девушку Свету и прожил с ней счастливо всю жизнь. В 75–77 годах Иван приезжал в Новосибирск на сессию, мы встречались по его пути на кафедре судовождения, общались; чем мог, я способствовал его учебным успехам, но чему было учить лучшего капитана отрасли, Героя Труда? В 1981 году то ли им самим, то ли «кадрами» было принято решение перейти на береговую работу — заместителем начальника службы перевозок и движения флота. Я в то время по несколько раз в году бывал на Енисее по научным и производственным делам, обходя по кругу кабинеты начальника пароходства Фомина, его замов Мунина и Позднякова, начальников служб Краюхина, Никитина, Шишкина, главного диспетчера Рукосуева. Помню, как трудно входил Иван в «береговую» работу; мы часами сидели с ним над отчётами, планами, графиками. В конце концов он понял, что не лежит у него душа к этой работе и после недолгого пребывания в должности заместителя начальника Лесосибирского порта он вернулся на капитанский мостик. Подарком и ему, и всем нам стало его капитанство на туристическом лайнере «Антон Чехов».

Иван Антонович Булава начинал на Енисее с должности третьего штурмана ледокола «Енисей», потом работал штурманом на пассажирском лайнере «Александр Матросов», капитаном теплоходов «Норильск» и «Валерий Чкалов». С начала 60-х жил в Подтёсово, где получил с семьёй двухкомнатную благоустроенную квартиру в новом двухэтажном брусом доме на улице Северной — как раз напротив дома моих родителей. После отъезда в Красноярск на должность начальника речного училища его квартиру занял мой друг и одноклассник, начальник подтёсовской конторы Речного регистра Сергей Мичурин, и ещё долгое время фамилия Булавы красовалась в подъезде в списке жильцов. Кстати, список висел рядом с дверью другого капитана — Олега Васильевича Попова, сына Юрия Васильевича Попова — нашего соседа по дому на Заводской.

С Иваном Антоновичем, когда он пришёл в пароходство замом Печеника, а затем сменил его в должности генерального, нас стали связывать прочные производственные (мне посчастливилось быть одним из разработчиков стратегии развития пароходства), научные (вместе с А. Ф. Шишкиным мы втроём написали книгу «Теория и практика управления внутренним водным транспортом»), а теперь и творческие отношения (мы оба — члены Союза писателей). «Генеральство» Булавы не все оценивают однозначно: отдают должное его активной деятельности

в конце 90-х по сохранению и развитию потенциала пароходства, однако в начале 2000-х он не смог противостоять инерции внутри и нажиму сверху. Помню, в каждую нашу встречу он рассказывал о новых планах и идеях и этим напоминал «подтёсовского мечтателя» Николая Степановича Олейникова. И хорошо, что такие люди были и есть, у них не всё получилось, но они старались в новых условиях соединить накопленное с новыми подходами к речным делам.

Не смог полностью оправдать ожидания речников и Николай Петрович Молочков. Он закончил НИИВТ в 1970 году в плеяде самых успешных выпускников: его ровесниками были будущие ректор Игорь Рагулин, начальники крупнейших судоходных компаний Владимир Епимахов и Владимир Кноль, доктора и кандидаты наук Виктор Бунеев, Владимир Ботвинков, Юрий Шестаков. И Николай Петрович не затерялся на этом фоне: он вскоре стал капитаном мощного толкача, а потом повторил карьеру Печеника: секретарь парткома Подтёсовской РЭБ, начальник Лесосибирского порта, генеральный директор Енисейского пароходства. И ещё одно неприятное обстоятельство было у них общим: на того и другого были совершены нападения, на Печеника в кабинете, на Молочкова в подъезде дома.

Я отдал менеджменту 45 лет (к счастью для меня и для подчинённых, не как практик). Как исследователь теории и практики управления, в том числе зарубежного, могу сказать, что проблем управления в чистом виде не существует, они всегда связаны с массой обстоятельств, объективных и субъективных. Енисейскому пароходству повезло, что за него всё решали наверху: в Министерстве речного флота СССР, потом РСФСР. Обижались, втихомолку негодовали, что сверху следили за каждым судном (при мне начальник иртышского начальника, занявшего его место, почему баржа такая-то стоит в Конде четвёртый день), но другой жизни не представляли и, как оказалось, не были готовы к ней. И сейчас громкие успехи пароходства связаны с тем, что его хозяин—Норильский комбинат—нуждается в услугах пароходства и имеет средства для его функционирования и даже развития. Сибирские ОАО, пустившиеся в свободное плавание, до сих пор борются за выживание, а некоторые из них, прежде всего крупнейшее на Востоке Западно-Сибирское пароходство, эту битву проиграли.

Так воздадим хвалу всем тем, кто прежде боролся и теперь борется за наш посёлок, за наш Енисей, за нашу Сибирь, за нашу страну.