

Ленский ВОДНИК



ГАЗЕТА РЕЧНИКОВ
ЛЕНСКОГО БАССЕЙНА

Издаётся с 3 июля 1931 года

№10 (4066) 8 апреля 2006 года

Суббота

Цена свободная

ПЛАВСОСТАВ ЗАДАВАЛ ВОПРОСЫ

Вопросы, вопросы, вопросы - порой их больше, чем ответов, но они не исчезают. Наоборот, они нарастают, как снежный ком, и не дают спокойно жить.

Немало их было задано и во время аттестации комсостава, и на встречах с генеральным директором ОАО ЛОРП, и в ходе совещания по итогам прошлого года, состоявшегося 17 марта, и в письме плавсостава Пелелуйского завода к генеральному директору. О решениях, принятых по поводу поступивших вопросов, рассказывает генеральный директор ОАО "Ленское объединенное речное пароходство" Евгений Леонидович ЧИСТЯКОВ.

-- Сегодня я скажу о тех вопросах, по которым уже приняты конкретные решения или они будут решены в ближайшее время. Если на какие-то вопросы ответы не будут даны, значит, о них мы будем говорить позже.

Первый и самый главный вопрос - повышение заработной платы.

Согласен, что уровень зарплаты у нас низок, средняя зарплата в пароходстве составляет 12300 рублей. Это говорит о том, что определённая часть работников получает зарплату ниже прожиточного минимума, а это, конечно же, недопустимо. Однако хочу ещё раз напомнить: прежде, чем повышать заработную плату, мы должны меньше расходовать и больше получать доходов. Пакет заказов на перевозку грузов флотом ОАО ЛОРП в навигацию 2006 года практически сформирован, однако расчёты показывают, что планируемые минимальные расходы всё равно превышают ожидаемые доходы. На повышение зарплаты требуются десятки миллионов рублей, но мы такое решение приняли.

С 1 июля рядовому составу, вторым, третьим помощникам капитанов, которые пока не имеют надбавок, зарплата увеличивается на 50 процентов. Зарплата увеличится у всех работников, но выиграют больше те, у кого нет выслуги лет. По береговому подразделению тарифная ставка тоже будет увеличиваться.

Кроме этого на текущий год предприятиям разрешено за счёт сокращения численности, по береговому подразделению в первую очередь, увеличивать заработную плату. Это ещё один путь повышения зарплаты.

Далее, рассматривается вариант, который, скорее всего, будет в ближайшее время принят, установления надбавки плавсоставу за наличие морского диплома. Может быть, этот вариант не совсем логичен, потому что пароходство оплачивает желающим повысить квалификацию проезд к месту учёбы и саму учёбу, а потом ещё и надбавку устанавливает за диплом, но мы идём на это.

Ещё одна возможность увеличения зарплаты - премиальная система. Она, в принципе, нацелена на более высокую отдачу от работника, ибо он точно будет знать: больше сделает (при высоком качестве), больше получит в денежном выражении.

Необходимо менять у плавсостава подходы к судоремонту. Говорю официально, что нынешний судоремонт последний, когда мы делаем временную оплату. Со следующего судоремонта оплата труда будет производиться согласно ремонтной



ведомости, только по фактически выполненной работе. Один человек или группа специалистов берутся отремонтировать судно, выполняют конкретный объём работ и получают запланированный фонд зарплаты. При этом должно быть стопроцентное обеспечение этих работников запасными частями.

Есть ещё один путь - ремонт в течение навигации. Не секрет, что у нас нет теплоходов ни одного проекта, у которых ходовое время превышало бы 50 процентов. Значит, есть время для ремонта судна по тем же сметам в течение навигации. Разработаем положение и будем премировать за такой ремонт. Заработали деньги в случае ремонта в летнее время, плюс премия за постановку судна на отстой без ремонта. И, наконец, самое главное. Необходимо, чтобы все суда, подлежащие предъявлению, были подготовлены методом "горячего" ремонта, что также является стимулом плавсоставу для получения дополнительного заработка. Это около 50 судов со средним ремонтом.

В целом, всё то, о чём было сказано, направлено на повышение заработной платы в предстоящую навигацию, особенно рядовому составу. При этом сохраняются и персональные надбавки. Следует напомнить, что при поступлении к нам на работу после окончания училища или академии молодые люди сразу получают 80 процентов северных надбавок.

Одним из поднимаемых вопросов является увеличение численности экипажей, например, введение должности матроса, боцмана и т.д. Здесь ответ остаётся однозначным: увеличения численности экипажей не будет. Более того, надо сокращаться. Если, например, в эту навигацию на Жатском заводе кроме "Капитана

Богатырёва" ещё один-два экипажа "Сибирских" пойдут на сокращение, то весь фонд заработной платы экипажа останется на судне. Это относится на 2006 год на все суда пароходства. Такое же условие сохраняется и для береговых служб: сократили численность бригады, отдела - фонд зарплаты сохраняется. Ещё раз подчёркиваю - только на 2006 год, а повышенная зарплата станет базовой на все последующие годы. Боцмана в этом году мы введём только на теплоходе "Капитан Богатырёв", команда которого работает по совмещению. Если какой-то из экипажей "Сибирских" решится на совмещение, там должность боцмана тоже будет восстановлена.

Капитанский фонд. По просьбе комсостава на судах будет сформирован капитанский фонд, чтобы капитан мог для нужд экипажа приобретать в течение навигации необходимые материалы (мелкие запчасти, лампочки и т.д.).

Рацион бесплатного питания остаётся прежним -- 110 рублей, и он, по нашему мнению, вполне достаточен для полноценного питания.

Капитанами правильно ставится вопрос об использовании флота, о больших простоях под обработкой. Критика справедливая. Мы со своей стороны будем в этом направлении работать, но хотелось бы и от плавсостава получать информацию о любом непроизводительном простое, чтобы мы более оперативно могли на неё реагировать. Что касается использования флота, то здесь следует учитывать специфику предприятия, я имею в виду то, что у нас много флота река-море, который нужен только на арктическую навигацию, на два месяца - август, сентябрь. В этом году, возможно, не все суда будут востребованы в пер-

вый период навигации, поэтому часть флота будет вводиться в эксплуатацию позже. Всё будет зависеть от объёмов работы. Главное сейчас - правильно подсчитать флот, необходимый для освоения всех предъявленных грузов и при этом повысить валовую производительность судов. Во многом, но не во всём, это зависит и от обработки флота на причалах клиентуры.

Капитаны предлагают организовать работу танкеров проекта 1754Б на участке Осетрово-Пелелуй по нормо-часам. Я согласен с такой постановкой вопроса, надо сделать все расчёты и тогда, возможно, какие-то суда будут работать таким образом. Подчёркиваю, возможно, но в целом всё должно быть направлено на выполнение конкретной продукции. Другое дело, при формировании плана этим экипажам танкеров, нужно учитывать условия, в которых они работают: короткие рейсы, частая загрузка-выгрузка и т.д.

Много вопросов связано со снабжением и, самое главное, запасными частями. Наша задача - выделить средства на приобретение судового снабжения для выпуска судов в навигацию текущего года в размере ещё, как минимум, 15 млн. рублей и обеспечить финансирование в июне-июле закупки запасных частей для подготовки флота к следующей навигации.

Другие вопросы. Увеличение объёма фекальной цистерны на

топлива только на финских буксирах Ф600.

Что касается снабжения, то не все вопросы могут быть решены, но такие позиции как швартовые, бинокли, рабочие и спасательные жилеты, индикаторные трубки для газоанализаторов на танкеры, техническая литература будут обеспечены. К сожалению, из-за позднего поступления пены заряжаться ею придётся в порту Осетрово.

Ставится вопрос о приобретении ограждающих бонов для танкеров проекта 1577, Р77. У нас есть программа, согласованная с Регистром, в соответствии с которой танкеры будут ими обеспечены.

О работе с персоналом. Командиры судов настаивают на сокращении численности экипажей судов. Надо понять, что сокращение не самоцель. Это один из эффективных методов увеличения заработной платы плавсостава, о чём речь уже шла, повторяться не буду, но в течение этого и следующего годов все "Сибирские" и большие танкеры проекта 1577 будут переведены на совмещение. Каким образом это произойдёт? Будем работать.

О радионавигационном оборудовании. Укомплектовывать несамоходный флот радиостанциями не будем, так как по согласованию с Регистром на буксирах есть носимые радиостанции, и этого достаточно. Массовой замены локаторов на теплоходах не будет, а поэтапная установка новых локаторов осуществляется с 2003 года, и в этом году на шести танкерах произойдёт замена локаторов. Злободневен вопрос об обеспечении качест-



судах проекта СК-2000 - будем делать со следующего года. Комплектация танкерного флота грузовыми шлангами D 100, 150 - к предстоящей навигации, по заявлению лиц, ответственных за это, танкерный флот будет ими обеспечен.

Будут ли пересмотрены нормы расхода топлива на судах проектов 1754Б, Ф600, Ч800? Это самая затратная статья нашего бюджета. Предполагаемые затраты на топливо составляют 700 млн. рублей, а цена его продолжает расти. В связи с этим экономия каждой тонны топлива имеет для нас громадное значение. В массовом порядке никакого пересмотра расхода топлива не будет, наоборот, будет жёсткий контроль за его расходом. Механикам дано задание пересмотреть нормы расхода

венной связью между судном и Якутском. Такая работа ведётся и, в частности, производится перенос приёмной радиостанции, поэтому связь в предстоящую навигацию улучшится.

Есть ещё ряд текущих вопросов, поставленных плавсоставом перед службами пароходства, над которыми сейчас специалисты в управлении и на заводах работают. Это и оборудование кабинетов судоводения, и количество авральные оплачиваемых часов, и снабжение судов рабочими лодками и многие другие вопросы. Мы в своей повседневной деятельности стараемся все замечания плавсостава учесть.

Главное сейчас - подготовить флот, организованно развернуть навигацию, сделать больше меньшим количеством судов!

Судоремонт

По итогам марта текущего года в ОАО ЛОРП отставание от графика по отработке и технической готовности судов только увеличилось. В том числе выполнение объемов по модернизационным работам и ремонту двигателей внутреннего сгорания не превышает 50 процентов от плана. В марте основные

"БЗР" стоит около миллиона рублей, запасные части к ним не поставляются, выведенные из строя детали не всегда подаются ремонту.

Ежегодно на плановую зимовку в Осетрово ставятся 6-8 единиц транспортного флота пароходства. Поскольку там нет нашей ремонтной базы, для этой цели подбираются суда без ремонта или с небольшими работами. К сожалению,

ее просто забыли взять. И в прежние годы при зимовке в Осетрово впоследствии обнаруживались ранее скрытые капитаном повреждения то корпуса, то насадки и т.д. Возникает вопрос: есть ли смысл ставить этот теплоход в Осетрово на зимовку 2006-2007 годов?

О ходе подготовки флота к навигации мы обязаны отчитываться и перед Минтрансом РС (Я). В отчете за март в том

ПО ИТОГАМ МАРТА

силы ремонтников были направлены на закрытие ремонта подводных частей судов. Ежегодно с целью ускорения и упорядочения сдачи барж в эксплуатацию весной, в апреле перед заводами ставится задача подготовки и сдачи барж в эксплуатацию из этой группы. В августе 2005 года он был выведен из эксплуатации, и в объеме очередного на нем произвели ремонт главных машин и механизмов. Капитан А.И. Одноручев, чтобы зимовать на родине, заверил всех (ЦТЭ, ССХ, УЭФ), что вопросов по ремонту теплохода в Осетрово не будет. А что имеем сегодня: механика на судне пока нет, кто-то обещает приехать из Новосибирска, необходим капитально-восстановительный ремонт либо замена вспомогательного двигателя 4ВД, требуется восстановление турбины на левом главном двигателе и распределения на правом, по требованию ЛИРР необходима установка дополнительного компрессора в машинном отделении. Компрессор был погружен на борт еще в Жатае, а документация на его установку не оказалось,

не всегда так получается. Теплоход СК-2016 в последние годы практически регулярно зимует в Осетрово, где живут капитан и механик судна. Вроде бы удобно, но на этом все и заканчивается. На сегодня СК-2016 самый проблемный теплоход из этой группы. В августе 2005 года он был выведен из эксплуатации, и в объеме очередного на нем произвели ремонт главных машин и механизмов. Капитан А.И. Одноручев, чтобы зимовать на родине, заверил всех (ЦТЭ, ССХ, УЭФ), что вопросов по ремонту теплохода в Осетрово не будет. А что имеем сегодня: механика на судне пока нет, кто-то обещает приехать из Новосибирска, необходим капитально-восстановительный ремонт либо замена вспомогательного двигателя 4ВД, требуется восстановление турбины на левом главном двигателе и распределения на правом, по требованию ЛИРР необходима установка дополнительного компрессора в машинном отделении. Компрессор был погружен на борт еще в Жатае, а документация на его установку не оказалось,

числе мы должны осветить его вопрос "Проблемы, требующие вмешательства Минтранса РС (Я)". Лично я был удивлен тому, что правительственные чиновники могут не знать наших проблем. Думаю, что свои проблемы мы решим сами, если будет работа для флота и нормальные тарифы. Пожалуй, можно в числе проблем задать министерству вопрос: почему некоторые коммерческие структуры, не имея флота, ежегодно выигрывают тендеры на выгодные перевозки, а перевозки, связанные с большим риском и практически убыточные (малые и боковые реки) - это исконно наш удел. Меня как патриота пароходства, а патриотами я считаю всех, кто сегодня в нем трудится, удивляет, когда в средствах массовой информации появляются сообщения о заслугах в доставке грузов в республику совершенно иных структур, но только не коллектива ОАО ЛОРП и его флота. Кто же тогда завозит 60 процентов всех грузов в республику сегодня?

Геннадий ЧУПРОВ.

СКОЛЬКО же флота потребуется к навигации?

Этот вопрос сегодня волнует не только работников Жатайского завода

В настоящее время, как сообщил по телефону начальник цеха технической эксплуатации Жатайского судоремонтно-судостроительного завода Валерий Анатольевич Казаков, на 47 открытых судах работает 121 человек. Отставание от графика сдачи флота в технической готовности на 1 апреля составляет 12 единиц. Для некоторых судов еще не поступили запасные части к главным двигателям - ОТ-2131, "Капитан Бурковский", к вспомогательным двигателям - "Капитан Пашнин". Эти теплоходы жатайцы считают "тяжелыми", имея в виду объемы и оставшиеся сроки ремонта. Пока без химикатов для гальваники, которые также не получены от снабженцев, остаются теплоходы СК-2018, -2027, -2022, СОТ-1128.

Выморозка на судах, как отметил Валерий Анатольевич, по плану сделана. Но затоплены майны, вырубленные под теплоходами "Петр Вахрамеев", "Иван Ребров", "Механик Винокуров". Если на двух танкерах винты в нормальном состоянии, то плавмаг придется ставить в док, чтобы сделать насадку. В целом на данное время подводный ремонт не закончен на 12 судах, но люди работают над выполнением этой задачи.

Из судов, стоящих и проходящих ремонт на слипе, полностью готова баржа МП-1308, осталось произвести сварочные работы по корпусам на танкере "Ленанефть-1" и теплоходе СОТ-1128.

С 10 апреля жатайцы планируют приступить к сдаче в эксплуатационную готовность Регистру несамоходного флота. Всего контролирующему органу будет предъявлено 12 судов.

"Считаю, что люди понимают свои задачи и настроены их выполнить. Но мы пока не знаем, сколько флота будет востребовано к навигации", - сказал в конце нашего разговора Валерий Анатольевич Казаков.

Оксана ВИШНЯКОВА.

Сводка на 1 апреля о ходе подготовки флота ОАО ЛОРП к навигации 2006 года (нарастающим итогом)

Пункты ремонта	Отработка (тыс. нормо-часов)		Техготовность (единицы)			Подводный ремонт (единицы)	
	2006 г.	2005 г.	План	Факт	Факт 2005 г.	Кол-во судов с подводным ремонтом (план)	Закончен ремонт на 1.04.2006
ЖССРЗ	142,3	156,0	77	64	63	32	28
ПССРЗ	97,7	129,4	66	54	60	49	40
ОРП	12,7	13,3	15	14	16	10	10
БРП	11,3	12,0	—	—	—	16	16
ИТОГО	264,0	310,7	158	132	139	107	94

МОЛОДЫЕ СЮДА НЕ ИДУТ

В деревообрабатывающем цехе Жатайского завода идет привычная работа, связанная в основном с подготовкой флота к навигации: отделка и ремонт внутренних помещений, мебели, замена линолеума на судах. В небольшом количестве здесь производят ширпотреб. Сторонних заказов у цеха нет, да с таким устаревшим оборудованием о них вообще сложно вести речь. Срезы, установленные на станках, не выдерживают никакой критики, поэтому качество обработки изделий низкое, а значит, о их конкурентоспособности говорить не приходится. В цехе беспокоятся, что после окончания судоремонта работы вообще не будет. Основной костяк коллектива - люди пенсионного возраста. Молодые сюда не идут, заработки низкие и перспективы никакой, вот и держится цех на ветеранах. Летом, говорят они, возьмём в руки сумки с инструментами и отправимся в поисках заработков.

Татьяна СТЫДЕНКО.

МАЛЕНЬКАЯ РАДОСТЬ - ПОЛУЧИЛИ ВКЛАДЫШИ

Олёкминский речной порт готовится к навигации. Закончены все подводные работы, сейчас продолжается ремонт двигателей, насосов, оборудования, трубопроводов и т.п. В этом году два теплохода должны пройти очередное предъявление, на которых, по идее, должны быть заменены вспомогательные двигатели, но такой возможности

нет. Выход один - ремонтировать старые движки, чем олёкминцы и занимаются. По словам главного инженера порта Александра Николаевича Гурьяничева, служба судового хозяйства обеспечила нынешний судоремонт крупными запасными частями. Порт давно не получал вкладыши, в этом году они были выделены, пусть не в пол-

ном объеме, но выделены гильзы, головки, поршни.

На теплоходе "Ерофей Хабаров", который отстает в Пеледуде, закрыты все подводные работы, команда продолжает ремонт в машинном отделении. В Хандыгу отправляется приводить в порядок свой теплоход экипаж "Шилки". Объем ремонта на нём не-

большой, говорит главный инженер, и команда за месяц управится с плановым заданием, тем более, что всё необходимое туда уже завезено.

В Ленске заканчивают учёбу два краповщика. Оба они механики плавкренов, а после повышения квалификации смогут работать и на порталных кра-

ЯРКИЕ ВПЕЧАТЛЕНИЯ И ХОРОШЕЕ НАСТРОЕНИЕ

оставила поездка в Ленский историко-архитектурный музей-заповедник “Дружба”



Участники поездки

В теплый апрельский субботний день работники дирекции ОАО “Ленское объединенное речное пароходство” съездили в Ленский историко-архитектурный музей-заповедник “Дружба”. Музей расположен на правом берегу реки Лена, на месте первоначального основания русскими землепроходцами Ленского острога - города Якутска.



Музей-заповедник “Дружба”

Утром, собравшись у здания пароходства, речники сели в автобусы и отправились в полуторачасовой путь: до пригород-

Лену и к конечному пункту путешествия. На белоснежном фоне древние строения музея-заповедника выглядят особен-



С горы



Смотровая вышка на горе



Спасская церковь

ного поселка Кангалассы, затем по ледовой переправе через

но живописно. Спасская церковь знаменитого Зашиверско-

го острога, восстановленная на этом месте, старинные образцы деревянного зодчества народов Якутии, мельница, коч первопроходцев, построенный казаками на средства пароходства в 90-е годы прошлого века, многие другие подлинные экспонаты всегда неизменно привлекают внимание туристов. Великолепная картина открывается со смотровой вышки, расположенной на одной из высоких гор. С нее виден весь музей под открытым небом, бескрайняя тайга, просторы реки Лена.

Юрий Иванович Смирнов: “Я очень доволен поездкой. Понравилась праздничная обстановка на обширной территории музея, свежий весенний воздух, общение. Мы пили чай, катались на лошадях, осмотрели небольшую Спасскую церковь и несколько других старинных домов, хорошо отдохнули. Впечатления самые наилучшие”.

Зинаида Виссарионовна Котова: “В этой поездке многое для нас с племянником Андреем было впервые. Первый раз мы ехали по ледовой переправе и первый раз посетили этот замечательный музей-заповедник. Побывали в Спасской церкви, на мельнице, смотре-

ли уникальные экспонаты в доме купца, поднимались на смотровую вышку, с которой открывается изумительный вид тайги, всей заснеженной территории заповедника. Большое впечатление оставили высокие ледяные горки, с них с удовольствием катались не только дети, но и взрослые, ледяные изящные фигуры, снежные фигуры людей и животных, ледяная кухня, катание на лошадях, запряженных в сани. Четыре часа, проведенные в заповеднике, пролетели незаметно. Мы отдохнули отлично и очень благодарны организаторам поездки. Ждем новых путешествий”.

Ольга Владимировна Вакуленко: “На месте нас очень приветливо встретили. Мы прошли через снежную красивую арку

на территорию заповедника. Здесь все было украшено разноцветными флажками, ледяными и снежными фигурами. Люди с хорошим весенним настроением провожали зиму. Да и день выдался теплый, солнечный. А свежим воздухом мы просто не могли надышаться. Я с удовольствием осмотрела все фигуры из снега и льда, покаталась с гор, особенно с большой горы около смотровой вышки. Много фотографировались. Пообедали в кафе. Время провели очень хорошо. Хочется еще раз побывать в музей-заповеднике. Я осталась довольна поездкой. Спасибо ее организаторам”.

Поездка в Ленский историко-архитектурный музей-заповедник “Дружба” была организована и оплачена профсоюзным комитетом дирекции ОАО ЛОРП, его возглавляет экономист первой категории

отдела доходов Антонина Петровна Шапошникова. Все, кто посетил музей под открытым



С экспонатом музея

небом, благодарны профкому за предоставленную замечательную возможность отдохнуть на свежем воздухе, яркие впечатления и хорошее настроение.

Оксана ВИШНЯКОВА.
Фото Константина Иванова
и Зинаиды Котовой.



Ледовые фигуры



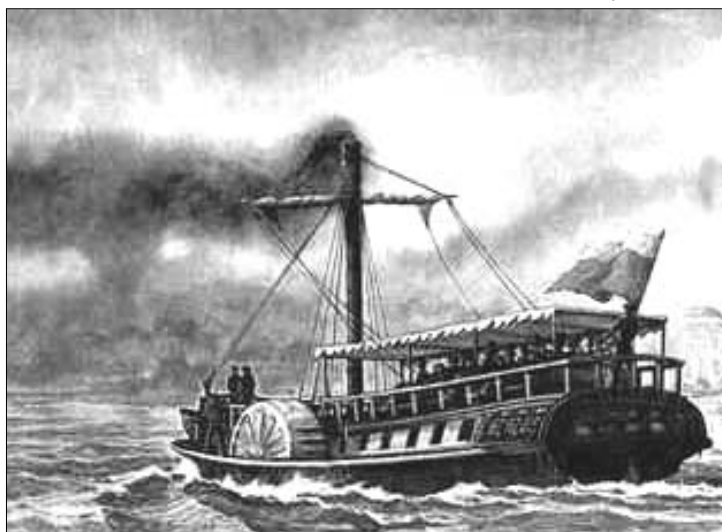
Пошли смотреть экспонаты

Первый пароход

В 1786 году в Россию из Шотландии приехал Чарльз Берд, было ему 20 лет. Несколько лет он прослужил на Александровском пушечно-литейном заводе, сколотил небольшой капитал и стал владельцем завода на Матисовом острове. Заводик постепенно превратился в одно из лучших литейно-механических предприятий, выпускавших печи для сахарных заводов, колесчатые валы, лопасти и паровые машины. Здесь же, на острове, Берд построил корабельную верфь, лесопильный завод и паровую мукомольню.

Родоначальником первых русских “стимботов” или “пироскафов” (так тогда на английский манер называли пароходы) стало судно, построенное в 1815 году в Петербурге на заводе Берда и известное иногда в литературе под названием “Елизавета”. На воду его спустили при большом стечении

люди и частотой вращения вала 40 оборотов в минуту приводила в действие бортовые колеса диаметром 2,4 метра и шириной 1,2 метра, имевшие по



конструкции с машиной мощностью 16 лошадиных сил, а в 1820 году на линии Санкт-Петербург-Кронштадт ходили уже четыре парохода Берда. Два из них имели паровые машины в 35 л.с., один - 25 л.с. и один - 12 л.с.

По официальной справке, к 1820 году по русским рекам уже ходили или были готовы к спуску пятнадцать пароходов, а к двадцатилетнему юбилею

Среди экспонатов Музея истории Санкт-Петербурга хранится “Дело о выдаче привилегий владельцу литейного завода Чарльзу Берду на судно, приводимое в движение паром”. Состоит оно из 154 листов и заведено было Департаментом государственного хозяйства и публичных зданий в 1815 году.

На болотистом острове, образуемом Невой, Мойкой и Пряжкой жил в петровские времена мельник Матис. В начале Северной войны он оказывал русским войскам услуги разведывательного характера - доносил о перемещении шведских войск, за что после победы получил “охранный лист” на остров. С тех пор остров стал называться Матисовым.

народа и в присутствии членов августейшей фамилии. Стимбот “Елизавета” продемонстрировал свои ходовые качества в пруду Таврического дворца. Публика ликовала, а Берд получил выгодные правительственные заказы. Имя Берда стало символом успеха, появилась поговорка: на вопрос “Как дела?” петербуржцы отвечали: “Как у Берда, только труба пониже, да дым поживе”.

Берд оставил в Петербурге след, вполне сравнимый с деяниями великих зодчих: на его заводе были изготовлены барельефы Александрийской колонны, фигуры для здания Сената и Синода, части купола Исаакиевского собора, пролетные строения всех тысяч мостов, а уж о фонарях, решетках, балконах и говорить нечего. После смерти Чарльза Берда наследники продали завод, ставший в последствии частью объединения “Адмиралтейские верфи”, поговорка была забыта, но остался маленький мост через Пряжку, который носит славное имя Берда.

Корпус первого парохода представлял собой копию так называемой тихвинской лодки и имел длину 18,3 метра, ширину 4,57 и осадку 0,61 метра. Установленная на судне балансирующая паровая машина мощностью четыре лошадиные си-

ли шесть лопастей. Одноточный паровой котел отапливался дровами. Над палубой судна возвышалась железная труба высотой 7,62 метра, несущая на себе при попутном ветре парус. Скорость парохода достигала 5,8 узла (10,7 км/час).

В 6 часов 55 минут 3 ноября 1815 года из Санкт-Петербурга в Кронштадт первый отечественный стимбот (паровой бот) вышел в первый рейс. В 7 часов он прошел Петербургскую брандвахту, а в 10 часов 15 минут прибыл в Кронштадт. Весь путь он преодолел за 3 часа 15 минут со средней скоростью 9,3 километра в час. В 13 часов 15 минут пароход с пассажирами отправился в обратный путь. Из-за ухудшения погоды этот рейс занял 5 часов 22 минуты. Этот рейс и само судно подробно описал в журнале в конце 1815 года Р.И. Рикорд (впоследствии адмирал), который использовал впервые вместо английского названия паровых судов “стимбот” русский термин “пароход”, быстро распространившийся по всему миру.

На испытаниях пароход показал хорошие ходовые качества и в дальнейшем стал совершать рейсы по Неве и Финскому заливу со скоростью до 5,3 узла. В 1816 году Берд построил второй пароход улучшенной

первого рейса парохода Берда в России насчитывалось 52 парохода. Однако военный флот России оставался по-прежнему парусным. В результате мощные парусные корабли Черноморского флота в Крымской войне 1853-1856 гг. оказались пригодными лишь для того, чтобы, будучи затопленными, преградить путь флоту противника в Севастопольскую бухту.

Возможности парового флота продемонстрировал 5 ноября 1853 года первый в истории бой паровых судов - 11-пушечного колесного пароходофрегата “Владимир” под флагом начальника штаба Черноморского флота вице-адмирала В.А. Корнилова с 10-пушечным турецко-египетским пароходом “Перваз-Бахри”. Командир пароходофрегата капитан-лейтенант Г.И. Бутаков, используя высокую маневренность “Владимира”, держался в пределах кормовых курсовых углов турецкого парохода, ведя меткий артиллерийский огонь по противнику. После трехчасового боя “Перваз-Бахри” был вынужден спустить флаг. Впоследствии, обобщив опыт использования пароходофрегатов в Крымской войне, Г.И. Бутаков создал труд “Новые основания паровой тактики”, служивший для моряков Российского флота основным документом при боевом использовании паровых и броненосных судов.

Российское Морское министерство, учтя опыт Крымской войны, разработало первую послевоенную кораблестроительную программу, предусматривавшую создание нового парового военно-морского флота. Его первенцами стали деревянные низкобортные винтовые клиперы и корветы водоизмещением 600 тонн. За короткий срок было построено 12 таких винтовых клиперов и 14 корветов. Эти корабли и стали на первое время основой нового парового флота.

<http://flot.po-rusky.ru>

Безопасность жизнедеятельности в Якутии

30 марта 2006 года в городе Якутске по инициативе лиги “Женщины - ученые Якутии” и при поддержке Правительства Республики Саха (Якутия) состоялась республиканская научно-практическая конференция “Безопасность жизнедеятельности в Республике Саха (Якутия)”. В ней приняли участие руководители и преподаватели высших учебных заведений, работники учебных, научных учреждений и производственных организаций, министры и ведомств.

В ходе работы конференции были обсуждены такие проблемы, как механизмы правового и общественного регулирования безопасности жизнедеятельности в современном обществе; экологические условия проживания северян; роль техногенных систем в проблеме безопасности развития общества; создание безопасных условий

жизнедеятельности в Якутии; экономическая и информационная безопасность и другие.

С докладом “Учет психологических факторов риска в целях профилактики травматизма на водном транспорте” выступила Ольга Пашкевич, кандидат филологических наук, доцент Якутского филиала Новосибирской государственной академии водного транспорта.

Участники конференции приняли рекомендации, в которых отмечается, что “в последние годы наблюдается дисбаланс между средой обитания и человеком, все чаще происходят стихийные бедствия, катастрофы, производственные и транспортные аварии, сопровождающиеся разрушением зданий, сооружений, транспортных средств, инженерных коммуникаций, гибелью людей, уничтожением оборудования и материальных ценностей. В связи с этим социально востребованной становится проблема комплексного обеспечения безопасности жизнедеятельности в Республике Саха (Якутия)”.

Белогорскому речному порту на навигацию 2006 года

требуются:
капитаны,
механики,
первые помощники капитанов,
первые помощники механиков
2-х, 3-х, 4-х групп судов
(проекты 414Б, Ф-600, Р33, 911, Р14);
электромеханики-крановщики
(КПА 5/30, ППЛ 16/30).

В период навигации предоставляется бесплатное питание. Производится оплата проезда к месту работы и обратно. Заявления и документы высылать по факсу: **21-338**. Без вызова просим не выезжать, людей с алкогольной зависимостью не обращаться. Контактный телефон: **8(259) 21-338**. Адрес: Республика Саха (Якутия), посёлок Белая Гора, улица Корякина, 8, управление Белогорского речного порта.

В связи с утратой считать недействительным свидетельство о праве плавания под флагом Российской Федерации РТ-1 № 016128 на судно СК-2043, выданное ГРСИ по Ленскому бассейну 17 мая 2001 года.

ПОПРАВКА

В материале “Что дает модернизация”, опубликованном в газете “Ленский водник” № 9 от 1 апреля 2006 года, была допущена неточность. В.И.Еремеев, начальник технического отдела Алексеевской РЭБ, является автором идеи установки оболочек при реновации танкеров проекта 1754. Что касается авторства модернизации движительно-рулевых комплексов теплоходов проекта 1754, то здесь оно принадлежит Н.В.Баранову. Автор статьи приносит свои извинения.

УЧРЕДИТЕЛЬ:
открытое
акционерное общество
“Ленское объединенное
речное пароходство”

Редактор
Татьяна Васильевна
ПЕРЕЛОМОВА

“ЛЕНСКИЙ ВОДНИК” газета.

Зарегистрирована
в Региональном управлении
регистрации и контроля за
соблюдением
законодательства РФ о СМИ
в РС(Я) Госкомитета
РФ по печати.
Пер. № 55

НАШ АДРЕС:

677000, г.Якутск,
ул.Дзержинского, 2.
Телефоны: 42-11-84,
3-10 (река).
Факс: 42-11-84
e-mail: perelomova@lorp.ru
www.lorp.ru

Набор и верстка выполнены
в редакции газеты.
Печать произведена
в ГП Национальной
издательско-полиграфической
компании “Сахаполиграфиздат”.
г.Якутск, ул.Орджоникидзе, 38.

Индекс 54921.
Объем 1 п.л.
День выхода:
суббота.
Тираж 1000 экз.
Время подписания
номера в печать
по графику — 12.40
Номер подписан
в 10.55