

БОЛЬШЕВИК АМУРА

ЦЕНА 10 коп.

1941 г.

17 ЯНВАРЯ
ПЯТНИЦА
№ 5 (478)

Выходит 2 раза в неделю

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА,
БАСКОМРЕЧА
И УПРАВЛЕНИЯ
ВЕРХНЕ-АМУРСКОГО
ПАРОХОДСТВА

г. Благовещенск

ПРОТИВ НЕДООЦЕНКИ „МЕЛОЧЕЙ“

В судоремонтную кампанию 1940—41 гг. трудящиеся Верхне-Амурского речного пароходства неплохо справляются с производственной программой. Из декады в декаду задание по ремонту флота перевыполняется. Это большая победа речников Верхнего Амура.

Но, добившись некоторых успехов, отдельные работники нашего бассейна делают неправильные выводы. Они, успокоившись сами, начинают успокаивать и остальных товарищей: мы, мол, большую работу сделали, времени до навигации много, торопиться некуда, можно теперь и отдохнуть.

Успехи, достигнутые в текущем судоремонте, пренебрегают речников нашего бассейна гордостью, «но они порождают иногда и некоторые опасности».

Еще на XVIII съезде партии товарищ Сталин говорил:

«Есть опасность, что кое-кто из наших товарищей, опьянев от успехов, зазнается вконец и начнет убаюкивать себя хвастливыми песнями, вроде того, что «нам теперь море по колено», что «можем хоть кого шапками закидать» и т. п.». И далее товарищ Сталин учит партийных и непартийных большевиков, «не увлекаться достигнутыми успехами и не зазнаваться».

Верхнеамурцы, включаясь в социалистическое соревнование Наркомречфлота, взяли обязательство — судоремонт закончить всех раньше, лучше и дешевле. Но, чтобы взять первенство—надо работать с большевистской деловитостью, ломать все препятствия, и с каждым днем, не ослабляя темпов, добиваться новых побед.

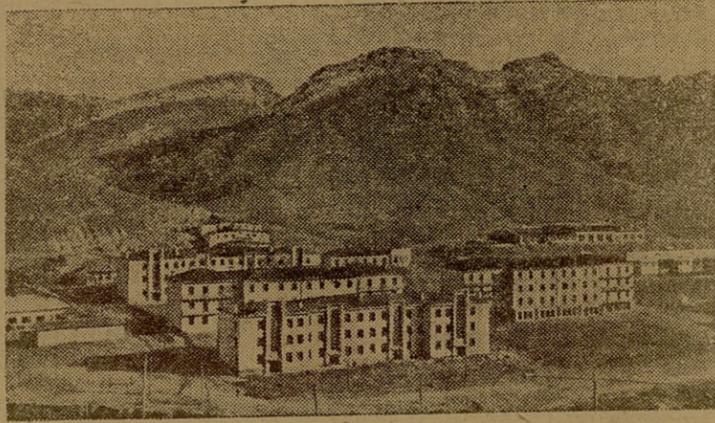
Мы уже писали, что есть коллективы бассейнов, которые почти догнали верхнеамурцев. И они упорно, по-большевистски двигаются вперед. Если только речники Верхнего Амура еще немного ослабят темпы, то первенство придется уступить трудящимся другого пароходства. За последнее время в нашем бассейне темпы снизились. В результате имеется отставание по среднему ремонту судов,

особенно в судовой верфи им. Куйбышева (директор тов. Чаплинский, главный инженер т. Рехтман). Отставание получается только потому, что руководители судовой верфи не ведут деловой борьбы за внедрение правильного технологического процесса, допускают партизанщину в производстве, плохо внедряют рационализаторские предложения. Много говорят о стахановской технологии, но мало делают того, чтобы по-большевистски осуществить это важнейшее дело.

Практика прошлых лет показала, что из-за «мелочей» многие суда, баржи по нескольку дней простаивали в затонах после открытия навигации. Недооценка «мелочей» наблюдается и в текущем судоремонте. Уже сейчас некоторые коллективы судов в заводе им. Ленина не могут закончить сборку отдельных вспомогательных механизмов только из-за того, что цехи литейный и механический задерживают отливку и отделку поршневых колец, золотников, арматуры и т. п.

Стахановцы и ударники многих судов нашего бассейна взяли обязательство—в честь XVIII Всесоюзной партийной конференции полностью закончить ремонт и сборку машин и вспомогательных механизмов. За выполнение взятых обязательств они борются с большевистской деловитостью. Имеются неплохие результаты. Но полную реализацию социалистических обязательств коллективы судов могут добиться при том условии, если работники мастерских и заготовительной конторы снабдят их всеми необходимыми деталями и материалами. Памятуя о том, что невыполнение одной из мелких деталей может повлечь к тому, что нельзя будет закончить сборку или главной машины или вспомогательных механизмов.

С недооценкой «мелочей» надо решительно, раз и навсегда покончить. Только тогда можно заявить с уверенностью, что флот наш будет отремонтирован в срок. В плавание может выйти в намеченные по графику день и часы.



Рабочий поселок Ачисай (Южный Казахстан) в горах Кара-Тай. (Фото ТАСС)

Встретим XVIII конференцию ВКП(б) новыми производственными победами

Первые успехи в 1941 году

Развернувшееся социалистическое соревнование имени XVIII Всесоюзной конференции большевиков на Благовещенской пристани уже дало первые результаты по выполнению плана ремонта пристанского хозяйства, подготовке пристани к предстоящей навигации.

Всего лишь 10 дней назад на пристани имелось большое отставание по выполнению графика ремонтных работ. Однако, когда были проведены практические мероприятия, когда трудящимся было рассказано о том огромном значении соревнования в честь XVIII партконференции, тогда все ремонтные работы стали проходить организованно.

В результате широко развернувшегося социалистического соревнования, на 10 января план выполнения по ремонту пристанского хозяйства выражается в следующих показателях: участок № 1 (нач. тов. Остапенко) декадное задание выполнил вместо 35,3 проц. на 38,8 проц. Готовность механизации составляет 46 проц., вместо 27 по плану. Аналогичная картина наблюдается и на других участках. В итоге, пристань идет по ремонту пристанского хозяйства выше графика на 3 процента, или вместо заданных 34,7 проц. по плану выполнено 37,7.

Социалистическое соревнование выдвинуло новых стахановцев. Взять к примеру пристань-ветку. Там имеются работники, отдающие всю энергию производству, показывают замечательные образцы трудового энтузиазма. К таким следует отнести кладовщика Ежова,

плотников т.т. Лозового, Шумаева, грузчиков, работающих на ремонте причала, т.т. Кузнецова и Шоправко.

Среди механизаторов резко повысилась производительность труда т.т. Докучаев. Выполняет две нормы. Фисюк выполняет дневное задание на 190-200 процентов.

Характерно отметить такое явление: механизаторы т.т. Пантюхин и Тарасовский были отстающими, не выполняли нормы, а теперь они стали выполнять производственное задание на 171 процент.

Неплохая работа и на участке № 1. Здесь следует остановиться на работе тов. Плотникова, который систематически перевыполняет задание и дает отличное качество. По-стахановски работают также грузчики т.т. Трунов, Гетман, Неженский, Мухин, Безруков и другие.

Растет производительность труда и в бригадах грузчиков. Так, в декабре бригада тов. Шевелягина дала производительность труда 168,3 проц., тов. Глазова—147, тов. Логинова—138,3 проц., тов. Остапчук—145,5 проц.

В первой декаде января в большинстве бригад производительность труда повысилась.

Задача руководителей пристани заключается в том, чтобы социалистическим соревнованием руководить повседневно, оперативно расширять ряды соревнующихся и тем самым обеспечить в срок и досрочно подготовку пристани к навигации 1941 года, памятуя, что социалистическое соревнование способно делать чудеса, если им руководить по-большевистски. КОНОВАЛОВ.

Выполняют с честью

Столяры завода им. Ленина взяли обязательства—досрочно закончить работы по судоремонту, выполнили с честью.

Лучших производственных показателей добились стахановцы т.т. Демьяненко, выполнивший задание на 318 проц., Сушенцев на 280,4 проц., Сидоров на 195,6, Косицын на 158,8, Левицкий на 145,7.

В настоящее время эти товарищи посещают стахановскую школу. Полученные знания и опыт своей работы они передают остальным товарищам и показывают пример бережливого отношения к социалистической собственности.

КИНЕЦ

Отличник Зенин

Студент 2 курса судомеханического отделения речного техникума комсомолец тов. Зенин является отличником учебы и активным общественником.

Как отличника и хорошего общественного работника, профсоюзная организация избрала его профоргом.

Тов. Зенин многое сделал для того, чтобы студенты судомеханического отделения имели высокую успеваемость и хорошую дисциплину. В настоящее время он активно участвует в подготовке к предстоящему лыжному кроссу.

Ценик.

Обязательства перевыполняют

Включаясь в социалистическое соревнование имени XVIII Всесоюзной партконференции, коллектив парохода «Роза Люксембург» взял на себя обязательства—к 15 февраля отремонтировать и установить двигатель динамомашин, шпиль, колеса, а также закончить ремонт деталей главной машины.

Взятые обязательства экипаж с честью выполняет. В настоящее время закончен ремонт и собрана динамомашина, близится к концу работа по ремонту шпиль и колес.

Лучшими стахановцами из числа коллектива являются первый пом. механика тов. Анищенко, второй пом. механика тов. Достовалов, масленники т.т. Нежданов, и Заноза. Они систематически дневные нормы выполняют на 150-180 проц., качество выполняемой работы дают хорошее.

К.

140 ПРОЦЕНТОВ ЗА СМЕНУ

Комсомольско-молодежная бригада котельного цеха завода им. Ленина тов. Кабанова взяты обязательства в честь XVIII Всесоюзной партийной конференции ежедневно выполняет и перевыполняет. Так, 14 января, работая на капитальном ремонте шаланды № 2, сменное задание выполнила на 140 проц. Отдельные стахановцы дневные нормы выполнили на 150 и больше процентов.

Соревнуясь с комсомольско-молодежной бригадой т. Дорюфеева (этого же цеха), коллектив взял обязательство выйти в соревновании победителем.

На достигнутом не успокаиваться!

Коллектив 2-го технического участка пути, включаясь в социалистическое соревнование Наркомречфлота и внутрибассейновое, взял обязательство в этих соревнованиях выйти победителем.

Слова с делом у коллектива не расходятся.

Управление внутренних водных путей Амурского бассейна, подводя итоги за первую половину текущего судоремонта и по выполнению взятых обязательств в социалистическом соревновании, определило, что первое место занял коллектив второго технического участка пути (нач. тов. Говырин, пом. нач. по политчасти тов. Сколов).

Лучших показателей добились коллективы земмашин, которые ремонтируют механизмы своими силами: «Амурская 9» (командир тов. Касакин, механик тов. Васильев), «Амурская 10» (командир тов. Зябликов, механик тов. Шишкин) и пароходы «20 лет комсомола» (механик тов. Поляков), «Аян» (капитан тов. Боюрко, механик тов. Лушиков) и «Погодаев» (капитан тов. Бенкогенов). Среди коллективов судов и земмашин, которым ремонт производят завод и верфи, первое место заняли работники земмашин «Амурская 1» (командир тов. Бубнов, механик тов. Гушин).

Коллективы семи судов удостоены высокой чести. По решению бассейнового жюри они выдвинуты кандидатами на получение наркомовской премии.

Успехов коллектив добился на основе широко развернутого социалистического соревнования, внедрения стахановских методов труда, правильной расстановки рабочей силы и подготовки рабочего места, честного отношения к порученному делу и,

главное, повседневной политико-массовой воспитательной работы среди коллективов со стороны партийной, комсомольской и профсоюзной организаций участка.

Обсуждая решения бассейнового жюри, трудящиеся 2-го технического участка пути заявили, что они и в дальнейшем будут работать только по-стахановски. Темпов не снизят, а будут добиваться еще лучших показателей. Первенство не уступят никому.

Но было бы неверным утверждать, что у коллектива участка нет пробелов. Недостатки есть. Например, катер «Комсомолец» на 1 января должен иметь готовность 35 процентов, фактически он имеет 19. В первую декаду января снизили темпы коллективы парохода «Гродеково» и земмашин «Амурская 8». Это объясняется тем, что здесь командиры и механики не руководят социалистическим соревнованием по-деловому, по-большевистски не мобилизуют свои коллективы на выполнение поставленных задач в судоремонте.

Завоевать первенство в социалистическом соревновании дело нелегкое, но так же нелегко и удержать его. Поэтому успокаиваться на достигнутом нельзя, малейшее ослабление темпов — и первенство могут занять другие коллективы.

Взятые обязательства работники 2-го технического участка пути обязаны и в дальнейшем выполнять с честью. Партийной, комсомольской и профсоюзной организациям надо еще шире развернуть большевистскую воспитательную работу, мобилизовать трудящихся пароходов, земмашин и мастерских на новые подвиги, на новые производственные победы.

В. МОРОЗОВ.

СТАХАНОВЦЫ СУДОСТРОИТЕЛЬНОГО ЦЕХА

Замечательных стахановцев вырастил коллектив судостроительного цеха судверфи им. Куйбышева, которые выполнили производственную программу в 1940 г. на 146 процентов. Лучшие производственники болтовщик-комсомолец тов. Вангилов, в прошедшем году добившийся производительности труда 172,2 проц., плотники т.т. Волков, Зверев, Захаров, Ганичев и Ястребов имеют производительность труда 150 и 200 процентов. В ногу с плотниками идут конопатчики т.т. Носов, Болотников и Коновалов.

Труд передовых труженников, овладевших стахановскими методами, направляют и организуют начальник цеха тов. Дудукин и

мастер тов. Заготовкин. Они сумели поставить дело так, что все 480 минут используются с максимальной пользой для предприятия.

Можно быть вполне уверенным в том, что такой прекрасный коллектив судостроителей сумеет справиться с поставленными перед ним задачами в текущую зиму. Они своевременно и с высоким качеством отремонтируют суда, не отставая и в новом судостроении. Залогом этому является большевистский труд, хорошо развернутое социалистическое соревнование, а главное, желание строить и ремонтировать быстро и высококачественно.

С. Кузнецов.

Боевая учеба в Красной Армии.



В лыжной разведке. (Н-ская часть Ленинградского военного округа). (Фото ТАСС)

Настойчиво овладевают лыжным спортом

Комсомольцы ВОХР РФ (секретарь тов. Мартыненко) по-деловому готовятся к лыжному кроссу имени XXIII годовщины Красной Армии.

Все комсомольцы прошли медицинский осмотр. Укомплектованы команды и утверждены командиры. Ежедневно вечером и в выходные дни в саду речников комсомольцы проходят тренировочный минимум и сдают нормы на значок ГТО первой степени.

Почти все уже сдали эти нормы. Часть из них тренируется к сдаче нормы 2 степени.

Настойчиво овладевает лыжным спортом и несоюзная молодежь.

—V—

Готовимся к ленинским дням

На Благовещенской пристани развернулась подготовка к ленинским дням.

Агитаторы, беседчики, прослушав инструктивный доклад в доме партпроса, приступили к проведению бесед, докладов среди грузчиков и механизаторов. Они рассказывают рабочим о тех величайших заслугах В. И. Ленина, о том, как народы Советского Союза под руководством большевистской партии, во главе с гениальным учеником Ленина товарищем Сталиным, на протяжении 17 лет, без Ленина шли по ленинскому пути, за построение социализма и коммунистического общества.

Агитатор тов. Шевченко провел беседу с грузчиками бригады тов. Логинова и рабочими участка №1. Присутствовавшие с огромным интересом слушали о жизни и борьбе В. И. Ленина за интересы и дело трудящихся.

Иванов.

ВООРУЖИТЬ НАШИ КАДРЫ ЗНАНИЕМ ЭКОНОМИКИ ПРОИЗВОДСТВА

XVIII съезд большевистской партии поставил задачу — догнать и перегнать передовые капиталистические страны в экономическом отношении.

Чтобы выполнить решения съезда и грандиозный план Третьей Сталинской Пятилетки, нужно, прежде всего, быстро и правильно осуществлять задания. Поэтому от каждого советского хозяйственника, большого и малого, а равно и от всего партийного актива требуется напряженная работа над повышением своего экономического образования.

Руководитель того или иного предприятия, человек, облеченный высоким доверием партии и государства, должен быть общеразвитым, культурным и всемерно овладевать техникой своего дела. Только тогда руководитель принесет пользу, когда будет разбираться во всех подробностях своей работы, знать и любить ее.

Взросшие хозяйственные задачи требуют, чтобы каждый руководитель обладал необходимыми знаниями организации хозяйства, четкого и оперативного

планирования работы предприятия, калькуляции себестоимости, соблюдения финансовой дисциплины, составления балансов и т. д.

Для получения экономического образования в нашей стране имеются все возможности для руководителей заводов, фабрик, шахт и других предприятий. В условиях планового ведения хозяйства, учета и отчетности можно успешно изучать и обобщать хозяйственные процессы.

На XVIII съезде нашей партии тов. Молотов призвал хозяйственных руководителей на деле обеспечить внимание к экономике, к стоимости продукции, призвал решительно покончить с бесхозяйственностью и экономической безграмотностью. Вот почему необходимо неустанно работать над повышением экономического образования хозяйственников, партийных и непартийных командиров производства.

В самом деле, какие большие убытки терпит страна из-за неправильного использования заводского оборудования, несо-

блюдения технологического процесса производства, неправильной калькуляции себестоимости продукции, отсутствия настоящего финансового контроля. Все это также относится и к предприятиям ВАУРПА.

Взять к примеру Благовещенскую пристань. Незнание руководителями элементарных правил технической эксплуатации пристанского хозяйства привело к тому, что отдельные руководящие работники из месяца в месяц проваливали выполнение государственного задания — плана грузоперевозок. Имея весьма смутное представление о правилах хранения груза, руководители повышали стоимость тонно-операций.

Вследствие незнания правил эксплуатации флота имелись случаи, когда суда обрабатывались неправильно, груза в трюмах клали не по порядку. Случай потопления баржи-солянки у причалов пристани лишний раз подтверждает, что отсутствие у руководителей знаний правил технической эксплуатации флота отрицательно влияет на выполнение государственного задания. Или простой флота у причалов, простой грузчиков и механизации также являются

результатом того, что руководители не занимались изучением экономики участка, не знали технологического процесса при обработке судов.

Немудрено понять, что без достаточного общего экономического образования, без контрольных знаний экономики предприятия нельзя быть полноценным командиром, отвечающим не только за технологический процесс, но и за финансово-экономическое состояние предприятия.

«Пишите сколько угодно резолюций, клянитесь какими угодно словами, но если не овладеете техникой, экономикой, финансами завода, фабрики, шахты — толку не будет».

(Сталин).

Несмотря на неоднократные указания ЦК ВКП(б), Советского правительства и лично тов. Сталина об овладении экономикой, все же этому вопросу, особенно у нас, в Верхне-Амурском пароходстве, до сих пор не уделено должного внимания. Почему бы не организовать учебу начальников цехов, мастеров, хозяйственников, партактива на заводе имени Ленина, на верфях Суражеской, Благовещенской и других предприятиях. Ведь для этого не потребуется специально пре-

подавательский состав — профессора-инженеры. На каждом заводе найдутся свои люди, способные преподавать на курсах дисциплину экономики.

Создание курсов руководящих работников Благовещенской пристани является хорошим начинанием в деле глубокого изучения экономики предприятия руководителями. Первое организационное занятие показало, что партийные и непартийные руководящие работники горят желанием пополнить свои знания в области экономики производства. Руководящие работники пристани изучат на курсах такие дисциплины, как техническая эксплуатация пристаней, коммерческая работа и финансовая дисциплина.

Вооружение наших кадров знаниями экономики — есть одна из актуальных задач государственного значения, необходимого роста и укрепления социалистического народного хозяйства.

М. ВОЛАВОНК,

О партийном руководстве комсомолом

С выполнением решения XI Пленума ЦК ВЛКСМ в большинстве комсомольских организаций Верхне-Амурского пароходства дело обстоит неблагоприятно. Одним из больных вопросов в работе организаций является то, что комитеты комсомола слабо привлекают к повседневной работе комсомольский актив, не уделяют достаточного внимания низовым комсомольским группам. И как факт, в заводе им. Ленина и на Благовещенской судовой до сих пор не закончены переборы пеховых комсомольских органов.

Отрицательно влияет на работу и то, что после отчетно-выборных собраний часть избранных секретарей заменена новыми людьми, недостаточно знающими условия работы и экономику производства.

За последнее время в комсомольской организации Благовещенской судовой работа оказалась запущенной. Социалистический соревнованием и проверкой взятых обязательств никто из комитета не руководит. В организации нет точных сведений, сколько комсомольцев стахановцев и ударников. В комсомольском хозяйстве царит неразбериха. Протоколы оформлены небрежно. Часть комсомольцев является неплательщиком членских взносов по три и более месяца.

Подготовка к лыжному кроссу идет далеко неудовлетворительно. Созданные команды тренируются минимум не проходят, не говоря уже о сдаче норм на значок ГТО первой ступени. Аналогичное положение и в комсомольской организации завода им. Ленина.

Плохая постановка комсомольской работы в этих организациях во многом объясняется и тем, что партийные организации не руководят комсомолом повседневно и конкретно.

Партийное бюро Благовещенской судовой в 1940 году ни одного раза не слушало секретаря комсомольской организации

о состоянии комсомольской работы. Вся помощь заключается в том, что выделили партирикренленного и на этом успокоились. На общих комсомольских собраниях секретарь и члены партийного комитета не бывают, не интересуются, какую помощь комсомолу в правильном разрешении того или иного вопроса.

Секретарь первичной парторганизации 2-го технического участка пути тов. Соколов на просьбу секретаря комсомольской организации оказать ему помощь в составлении плана работы, ответил: «Идите и договоритесь с председателем профсоюзной организации». В этой организации дело с подготовкой к лыжному кроссу пущено на самотек. Только два человека сдали нормы на значок ГТО 1-й ступени. Половина комсомольцев не прошла медицинского осмотра. Зная такое состояние с подготовкой к кроссу, тов. Соколов ни разу не беседовал с комсомольцами на эту тему.

На одном из заседаний партийного комитета завода им. Ленина был поставлен доклад секретаря комсомольской организации о состоянии комсомольской работы. В решении по докладу было принято более 10 пунктов, обязывающих комитет комсомола перестроить работу. Но прошло уже более месяца, секретарь партийного бюро тов. Васильев не выполнил эти решения. А нужно было бы в один из этих пунктов комитетом не включить.

Судя по докладу секретаря парторганизации Благовещенской судовой тов. Таранкина, помощи в руководстве комсомолом политотдел ВАРП'а вынес постановление, где обязывает партийные организации бассейна оказывать повседневную и конкретную помощь комсомолу.

Секретарям первичных парторганизаций нужно напомнить, что они несут полную ответственность за работу комсомольской организации своего предприятия или учреждения. Поэтому руководство организациями ВЛКСМ должно быть ежедневным, конкретным и оперативным.

С. ГРИШИН.

Причины аварийности и пути их ликвидации

В навигацию 1940 года речники Верхнего Амура добились удовлетворительных показателей по выполнению плана грузоперевозок. Но, верхнеамурцы не ликвидировали такой злейший бич—аварийность флота. Только на Благовещенском участке их было 55. Ущерб причинен государству в 706 тысяч рублей.

Почему же такая большая аварийность? Потому, что отдельные судоводители грубо нарушали правила плавания, не принимали мер предосторожности, проявляли халатность и лихачество.

Вот несколько характерных фактов. Капитан Осипенко и лоцман Плотников парохода «Батуми» во время подхода к берегу проявили преступную халатность. В результате, пароход был посажен на мель, а когда стали снимать его,—поломали перо руля. Судно вышло из строя на 203 часа. Убыток от аварии и поломки 32 тыс. руб.

Пароход «Роза Люксембург» вел на буксире халки, и, когда проходили Екатериновский перекат,—шкипер халки № 248 Арефьев ушел из штурвальной рубки, вместо себя никого не оставил. Вследствие этого, халки были посажены на мель. По вине капитана Татарникова и лоцмана Бондарь парохода «Иркутск» были посажены на мель две баржи на Сычевском перекате. Убыток от аварий более 27 тыс. руб. Или взять такой случай. Пароход «Батуми» вел плот, и когда проходили Усть-Зейский перекат, капитан Осипенко и лоцман Бойко не приняли мер предосторожности, не промерив футштоком глубину переката, и отклонившись от створной линии вправо, посадили пароход на мель. И, как результат, плот разбила. Ущерб пароходу причинен более чем на 47 тыс. руб.

О нарушениях правил плавания, о преступной халатности со стороны отдельных судоводителей примеров можно привести еще больше. Но хватит и тех, чтобы сделать вывод, как не надо работать в 1941 году.

Но аварии были не только по вине судоводителей, а и по вине неудовлетворительного качества судоремонта, плохого содержания и невнимательного наблюдения за механизмами и паровыми котлами. Таких аварий было 14. Убыток причинен на 127 тыс. руб. Здесь виновны не только работники судов, но и механико-судовой службы (нач. тов. Живица). Например, на пароходах «Иркутск» и «Новосибирск» потекли дымогарные трубы. Поставили их на ремонт в завод им. Ленина. Думали эту работу сделать быстро, на деле получилось обрат-

ное. И суда больше в эксплуатацию не выходили.

Какие же причины заставили оставить два судна в затоне на зимний ремонт, тогда, как в осенний период они нужны больше, чем весной или летом? Оказывается, с внутренней стороны котла на трубной решетке был толстый слой накипи. В этом основная причина течи. Этот фактор говорит о том, что механики судов не вводили антидипон в котлы, а работники механико-судовой службы не проконтролировали деятельность механиков. Или взять такой факт. На пароходе «Комсомольск» недоброкачественно была отремонтирована штурвальная машинка. Об этом неоднократно говорили линейным механикам тт. Ращепкову, Филатову, Абрамову и начальнику механико-судовой службы тов. Живица. Однако, они никаких мер не приняли по ликвидации недостатков. В результате пароход имел несколько аварий с убытком более 20 тыс. руб.

Немало аварий было по вине плохой работы путейцев. Так, в конце мая на Ново-Вагановском перекате пароход «Новосибирск» сел на мель по той же причине, что на перекате не горели огни створной линии. Пароход «Дзержинский» имел простой около 2 часов на Калининском перекате вследствие того, что фонари на створах не горели. Более 14 часов простоял пароход «Новосибирск» в верховьях Амура.

Плохо было поставлено дело с обслуживанием створ по реке Зее, особенно на участке, где начальником тов. Белоусов.

Халатность, разгильдяйство, грубое нарушение трудовой и государственной дисциплины—вот основные причины, которые влекут к авариям.

Но в Верхне-Амурском бассейне есть много судоводителей и таких, которые за период всей навигации не допустили ни одного случая не только аварий, но и происшествий. К таким судоводителям относятся капитан тов. Богодайко, лоцман тов. Жариков и механик тов. Новик парохода «Сучан», капитан тов. Саяпин, лоцман тов. Косицын, механик тов. Погорелов парохода «Дзержинский» и ряд других.

Эти патриоты социалистической родины своим добросовестным отношением к труду лишней раз доказали, что работать в период навигации можно без аварий и происшествий.

Что надо сделать, чтобы ликвидировать злейший бич—аварийность? Прежде всего, каждому работнику Верхне-Амурского бассейна надо неуклонно, по-деловому выполнять Указ Президиума Верховного Совета

СССР от 26 июня 1940 года. Хорошая трудовая дисциплина, честное выполнение своих обязанностей — залог безаварийной работы. Вместе с тем, нельзя забывать и о том, чтобы хорошо работать в будущем, надо изучать прошлое. Полезное закреплять и расширять, а негодное, вредное—отбрасывать и больше не повторять.

Также одним из важных условий ликвидации аварийности является коллективный и детальный разбор аварий самими судоводителями. Этим вопросом надо заниматься в зимний период, а возглавить это дело должны работники отдела эксплуатации, механико-судовой службы.

Однако, это важнейшее мероприятие в Верхне-Амурском пароходстве находится в затоне.

Хуже того, нач. пароходства тов. Сорокин обязал главного инженера тов. Назарова вместе с инженерно-техническими работниками разобрать 9 аварийных дел. Но прошло более двух месяцев, а материалы не разобраны до сих пор.

Полная ликвидация аварийности зависит во многом и от работников пути. Их первейшая обязанность заключается не только в том, чтобы держать в исправности обстановку, баке на и створы, но они должны обеспечить гарантийные глубины во всем плесе реки Амур и ее притокам. Поэтому, особенно на перекатах, необходимо чаще делать трал мягкий и жесткий. При обнаруживании корчей, камней и других предметов, о которые судно может сделать пролом корпуса и т. д., немедленно с фарватера убрать.

Но эти важнейшие условия работниками пути разрешаются неудовлетворительно, как говорят, со скрипом. Это еще получается и потому, что некоторые работники пути не умеют обращаться с жестким тралом.

Чтобы работать в навигацию 1941 года без аварий и происшествий — к этому надо готовиться сейчас. Во-первых, необходимо провести краткосрочные курсы с судоводителями, во-вторых, в самые ближайшие дни разобрать ряд характерных аварий, и на примерах показать работникам пароходов и барж, как не надо работать и какие надо принимать меры, чтобы избежать аварий. Проведение таких мероприятий даст больше пользы, чем предупреждения, выговоры и т. п., и главное, будут способствовать быстрой ликвидации аварийности флота.

ТКАЧЕВ,

старший инспектор судовой службы Благовещенского участка.



Секретарь партийного комитета обогатительной фабрики Риддерского комбината А. И. Бакшинская (слева) беседует с комсомольцами, готовящимися вступить в кандидаты КП(б) Казахстана М. Лукьяновой—флотатором фабрики и И. Головиным—сменным мастером фабрики.

(Фото ТАСС)

С В О Д К А

о ходе судоремонта по судорембазам Верхне-Амурского речного пароходства на 10 января 1941 г.

№ п/п	НАИМЕНОВАНИЕ СУДОРЕМБАЗ	Самоходный флот			Несамоходный флот	
		0/0 по факту	Факт. вы-полн. в 0/0	Прирост за декаду в 0/0	0/0 по факту	Факт. вы-полн. в 0/0
Текущий ремонт						
1.	З-д им. Ленина	42	49,2		38	59,4
2.	Суражевск. судовой верфь	42	52,4		38	53,9
	Итого по ВАУРПУ	42	49,8		38	58,6
Средний ремонт						
1.	З-д им. Ленина	42	47,8		38	38,0
2.	Сураж. судовой верфь	42	22,2		38	73,5
	Итого по ВАУРПУ	42	45,4		38	55,6
Саморемонт-текущий по самоходн. флоту						
1.	Завод им. Ленина	42	56,1	8,8		
2.	Сураж. судовой верфь	42	48,4	15,4		
	Итого по ВАУРПУ	42	55,0	9,7		

Навести большевистский порядок

При инспекторском осмотре судов при заводе им. Ленина работниками инспекции судоремонта Благовещенского участка обнаружен ряд ненормальностей, которые тормозят трудиться по-стахановски и досрочно закончить судоремонт.

Так, например, почти около каждого парохода имеется большое количество льда, который мешает производить выморозку. К тому же, под таким толстым слоем снега и льда промерзание идет очень медленно—это во-первых.

Во-вторых, под тяжестью набросанного льда создается давление, от которого лопаются майны и происходит затопление их.

На-днях лопнули майны у пароходов «Роза Люксембург» и «Казань», у парохода «Сибиряк» затонули по следующей

причине: по льду акватории затона, между судами, прошел трактор и своей тяжестью повредил майны.

Кроме того, на ряде судов не сметается снег. Это отрицательно влияет на качество ремонта деревянных палуб. Под покровом снега палубы не просохнут, и к моменту конопатки обшивка будет иметь сырость. Поэтому ремонт будет сделан недоброкачественный.

Эти ненормальности, а их безусловно больше, должны быть ликвидированы в самые ближайшие дни. Этим только ускорится ремонт судов.

На пароходах и около их необходимо навести большевистский порядок. За это должны взяться руководители завода им. Ленина и старший капитан гов. Патрин.

Кантимиров.

НА ОБОРОННЫЕ ТЕМЫ

Разведка—глаза командира в бою

Чтобы уничтожить противника, надо знать, где он находится, каковы его силы, что он делает, как по местности наиболее удобно подойти к нему и нанести поражение. Не зная всего этого, значит, действовать вслепую, подвергать себя всяческим неудачам, упускать из рук инициативу. При таких условиях, конечно, не приходится рассчитывать на успех.

Как же командир, организующий бой, собирает сведения о противнике? При помощи разведки.

Под словом «разведка» на войне понимается особый вид службы, специально занимающейся добыванием сведений о противнике. Разведка производится очень многими и разнообразными средствами.

Группа самолетов в тылу про-

тивника наблюдает или фотографирует его передвижения; взвод лыжников незаметно пробирается через передовую линию, чтобы захватить пленного и доставить его в штаб; отряд танков, бронемашин, пехоты на автомобилях с артиллерией и саперами с боем врывается в расположение противника, захватывает пленного и уклонившись от боя с крупными частями, ведет наблюдение за противником; пехотный дозор пополз к расположению противника и уточнил место, где стоят пулеметы, — все эти действия являются разведкой.

Самолеты дают ответ о произведенной разведке командующему армией или командиру корпуса. Отряд может дать ответ командиру дивизии, взвод — командиру полка или баталь-

УХОД ЗА КОТЛАМИ В ЗИМНИЙ ПЕРИОД

Для того, чтобы сохранить котлы в зимний период, необходимо им обеспечить соответствующий уход. Он заключается в искусственной осушке котла и приведении его в зимнее состояние, так называемая консервация котла.

Осушка котла производится путем медленного сжигания в топке котла древесного угля в специальных жаровнях.

Жаровни делаются конусообразные, с уширением в верхней части, и изготавливаются из листового железа толщиной 1—1,5 мм. Боковые стенки их для упрощения заготовок выполняются из четырех частей: двух прямых одинаковых листов и двух листов, согнутых в виде усеченного полуконуса. Верхние и нижние кромки боковых листов для жесткости отгибаются по 10 мм. на сторону (вверху—наружу, внизу—внутри). Дно жаровни прикрепляется к нижнему отгибу боковых стенок. Все места жаровни свариваются точечной сваркой. Для улучшения горения в жаровнях делаются отверстия диаметром 10 мм.

Для осушки употребляется древесный кусковой сухой уголь, кокс, или в крайнем случае, мелко расколотые и хорошо высушенные дрова.

Жаровни для искусственной сушки котла вводят через шуровочное отверстие и устанавливают на колосниковой решетке. Ни в коем случае нельзя устанавливать жаровни близко к топкам огневой коробки, так как это вызовет перегрев стенок, отчего могут появиться трещины в топке и течь связей. Чтобы котел осушался постепенно и равномерно, без перегрева стенок топки, древесный уголь надо сжигать медленно. В продолжение 10-12 часов, добавляя уголь в жаровни через 30-40 минут, причем слой его не должен превышать две трети высоты жаровни.

Подкладывают уголь ковшом, изготовленным из листового железа и сваренным точечной сваркой. В ручку ковша

вставляется деревянный черенок длиной 2-3 м.

Чтобы в жаровнях не было сильного горения угля, клапаны зольника должны быть закрыты. Дверцу шуровочного отверстия толчки открывают только в момент добавления угля, в остальное время она должна быть плотно закрыта.

Для получения хороших результатов во время искусственной осушки котла надо изменить направление потока воздуха, проходящего через котел.

Спустя 3 часа после последней добавки древесного угля в жаровню, лазовый люк ставят на место, предварительно смазав вазелином, или тавотом при тирочные плоскости. Нажимное кольцо крышки и гайки на шпильки не ставятся. Крышку лазового люка (или сухопарного колпака) проворачивают на четверть оборота, чтобы она плотно прижалась. Перед закрытием всех люков еще раз осматривают, нет ли в котле влаги.

После осушки котла очищенные от грязи, хорошо смазанные тавотом золотники и поршни вставляют на место, закрывают крышки и собирают также очищенные и хорошо смазанные сальники. Внутренние поверхности цилиндров, окна и головку конуса очищают от нагара и влаги, а затем смазывают тавотом.

Затем тщательно очищают от мусора, золы и сажи колосники, поддувала, дымоуловитель, рубя коробки, дымогарные и жаровые трубы. Дымовую и огневую коробки и зольник с обеих сторон обезжиривают мазутом. На дымовую трубу плотно надевают железную крышку, которую лучше делать конусной и привязывать за трубу проволокой. В трубку паровыхпускных вентиля ставят плотные деревянные пробки для предупреждения ржавления и размораживания. К консервации приступают не ранее 6 часов после искусственной сушки. Консервируют котел путем введения в него (через лазовый люк или сухопарный клапан) заранее пригото-

ленных противней (600x300x100 мм.) с негашеной известью.

Известь должна применяться кусковая, негашеная, с содержанием окиси кальция не менее 50 проц.

Известь раскалывают на куски диаметром 10—30 мм. и складывают на противне по 7 кг. в каждый.

Для котлов с испаряющей поверхностью нагрева до 160 м. в квадрате надо употреблять 28 кг. извести (четыре противни), для котлов с испаряющей поверхностью нагрева от 160 до 200 м. в квадрате—35 кг. (пять противней) и для котлов свыше 200 м. в квадрате — 42 кг. (шесть противней).

При вводе в котел и выемке из котла противни закрывают специальной крышкой. Противни и крышки к ним делают из кровельного железа и покрывают асфальтовым лаком.

Негашеную известь хранить в сухом помещении, в герметически закрытых барабанах или баках с плотно закрытыми крышками. Все неплотности в крышках барабанов или баков обязательно замазываются замазкой. Вскрывать барабаны и готовить известь надо перед началом консервации. Консервацию котла производят как можно быстрее.

Для этого лазовый люк открывают только в момент введения противней в котел. К этому времени противни помещают на цилиндрической части котла, около лазового люка или сухопарного колпака и затем поочередно подают в котел. Производится это так: один рабочий подает противень в котел, другой закрывает крышками. Третий рабочий, находящийся в котле, принимает противни, ставит на трубы, затем открывает крышки и подает их обратно.

После установки противней проверяют, все ли крышки вынуты из котла, затем плотно закрывают лазовый люк или сухопарный колпак и составляют акт о консервации котла.

Инж. Л. И. ФОМКИНСКИЙ.

она, а дозор—командиру роты или взвода.

Так как все эти средства разведки работают одновременно, то в целом у командования и получается полная картина положения и действий противника.

Разведка делает командира зрячим в бою, разведка—глаза командира в бою. Она ведется всегда, в каких бы положениях ни находились войска: в движении, в бою, на отдыхе в фронтовой обстановке.

Разведчику важно не только узнать о противнике, но и возможно скорее донести об этом командиру.

На войне все быстро меняется. Противник действует, передвигается. То, что разведчик наблюдал в 9 часов, к 15 часам может резко измениться. И если сведения, добытые разведчиком в 9 часов, попадут к командиру только в 15 часов, то сведения могут устареть и даже запутать командира.

Еще хуже, если разведчик сообщает неправду. Это в бою—тягчайшее преступление, так как может повести к неправильному решению командира и повлечь за собой неудачу, напрасную гибель бойцов.

О виденном и слышанном разведчик обязан доложить в ясной форме. Боевые уставы Красной Армии дают четкие указания о том, как сообщать добытые результаты разведки. Прежде всего, разведчик должен написать (или доложить устно), где он наблюдал то, о чем доносит; точно по часам, когда именно; точно, без лишнего слов, что наблюдал («пушка противника в кустах»; «10 конных проскакали от деревни А в овраг, что 400 метров к западу от деревни» и т. д.); если он не видел лично, а слышал, то от кого и при каких обстоятельствах («крестьянин деревни

Б показал при опросе, что в 8 часов 50 минут сегодня из деревни ушло 200 пехих бойцов противника, ночевавших в сараях; ушли по дороге на мельницу»).

Эта точность донесений важна потому, что командир получает сведения из разных источников.

Разведку в бою надо вести непрерывно, чтобы ничего не пропустить в действиях противника, своевременно уловить подходящий момент и обрушиться на неприятеля ошеломляющим ударом.

Без разведки командир слеп. А слепой победить не может.

Народный комиссар обороны маршал Советского Союза товарищ Тимошенко требует, чтобы в боях Красной Армии ве-устанно воспитывались черты умелых разведчиков.

Полковник В. ПРУНЦОВ.

Ответственный редактор П. ЖУРАВЛЕВ.