



Об. 23  
1941 г.  
27 АПРЕЛЯ  
ВОСКРЕСЕНЬЕ  
№ 32 (505)  
Выходит 2 раза в неделю

ЦЕНА 15 коп.  
ПРОЛЕТАРИИ ВСЕХ СТРАН, СОЕДИНЯЙТЕСЬ!  
**БОЛЬШЕВИК АМУРА**

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА,  
БАСКОМРЕЧА  
И УПРАВЛЕНИЯ  
ВЕРХНЕ-АМУРСКОГО  
ПАРОХОДСТВА  
г. Благовещенск

### РЕМОНТ СУДОВ ЗАКОНЧЕН

В борьбе за досрочное окончание судоремонта, стахановцы завода им. Ленина и саморемонтные команды Первое Мая встречают достойным подарком: ремонт самоходного и несамоходного флота, согласно плана-графика, полностью закончен, за исключением пароходов «Свободный» и «М. Варягин», на которых производится сборка колес.

### НАМЕТИМ ПРАКТИЧЕСКИЕ ПУТИ ДЛЯ ДАЛЬНЕЙШЕЙ РАБОТЫ

28 апреля партийно-хозяйственный актив и стахановцы Верхне-Амурского бассейна собираются на совещание, чтобы подвести итоги судоремонта в зиму 1940—41 г. и подготовки к навигации.

В нынешнем году водники Верхнего Амура судоремонт провели лучше, чем в прошлом году. Многие коллективы судов закончили ремонт пароходов досрочно и с высоким качеством, к тому же снизили себестоимость, сэкономили тысячи рублей государственных средств. Неплохо произвели ремонт оборудования, складского помещения и причалов на пристанях в Благовещенске, Суражевке и других. Организованнее проведена подготовка и к навигации со стороны работников коммерческой группы, отдела эксплуатации, материально-заготовительной конторы и т. д.

Положительных показателей и успеха трудящиеся Верхнего Амура добились благодаря большевистской реализации указов Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня и 10 июля 1940 г., благодаря производственного и политического подема в период подготовки к XVIII Всесоюзной партийной конференции, во время ее работы. И после, вооружившись историческими решениями XVIII партконференции, стахановцы и ударники, не ослабляя темпов, а наоборот—набирая их выше, изо дня в день перевыполняли и перевыполняют производственные задания.

Но в период судоремонта и в подготовке к навигации, наряду с успехами, верхнеамурцы имеют существенные недостатки. Одним из больших пробелов — не на всех судах был закончен ремонт согласно наркомовского графика к 20 апреля. Больше того, имели место беспечность и халатность со стороны отдельных механиков судов. Вследствие этого некоторые детали механизмов были отремонтированы недоброкачественно, их пришлось переделывать. Такие факты были на пароходах «Батуми», «Томск» и на других.

Партийно-хозяйственный актив, подводя итоги судоремонта и подготовки к навигации, должен наметить практические пути дальнейшей работы. Поэтому долг каждого участника совещания—принять активное участие в разрешении намеченных вопросов.

Совещанию партийно-хозяйственного актива необходимо обсудить такие вопросы как ритмичная, безаварийная работа первых рейсов, экономия топлива, культурная перевозка пассажиров, борьба с порчей и хищением грузов.

Небезызвестно, что в прошлом году с первых же дней навигации флот нашего бассейна имел простой у причалов пристаней из-за неудовлетворительной погрузки. Были непроизводительные пробеги некоторых судов из-за неправильного распоряжения со стороны диспетчеров. В период навигации было большое количество аварий, происшествий. Все это отрицательно влияло на выполнение транзитного плана.

XVIII Всесоюзная конференция ВКП(б) осудила порочный стиль работы, когда в первые дни месяца в промышленности и на транспорте работают в развалку, с прохладцей, а в конце месяца, авралят, штурмуют. Так же было и у нас в навигацию прошлого года, когда 50—60 процентов месячного задания выполняли в третьей декаде.

От речников XVIII партконференции потребовала—добиться в текущем году снижения себестоимости грузоперевозок и план выполнять не в среднем, а по всем показателям в отдельности.

Поэтому совещание партийно-хозяйственного актива к разрешению этих задач должно подойти самокритично, продуманно. Надо учесть все возможности и трудности, с которыми придется встретиться, и только после этого наметить практические мероприятия.

В навигацию 1941 г. речники Верхнего Амура должны перевезти грузов больше прошлого года на 65 процентов.

Это задание, конечно, не выполнишь самотеком, без четкого оперативного плана, без развернутого социалистического соревнования, без социалистической трудовой и государственной дисциплины. Разрешение этих вопросов должно найти яркое отражение на совещании партийно-хозяйственного актива.

Хозяйственные, партийные работники и стахановцы завтра на совещании с подведением итогов судоремонта и подготовки к навигации вскроют имеющиеся недостатки, наметят практические пути, чтобы большевистски провести навигацию 1941 года.

### ЧРЕЗВЫЧАЙНОЕ ПЛЕНАРНОЕ ЗАСЕДАНИЕ ТАЙНОГО СОВЕТА ЯПОНИИ

Как сообщает агентство До-мей Цусин, 24 апреля в присутствии императора открылось чрезвычайное пленарное заседание японского тайного совета. На заседании было вынесено решение об одобрении японо-советского пакта о нейтралитете, подписанного министром иностранных дел Мацуока в Москве 13 апреля. (ТАСС).

### СОВЕЩАНИЕ ПАРТИЙНО-ХОЗЯЙСТВЕННОГО АКТИВА И СТАХАНОВЦЕВ ВЕРХНЕГО АМУРА

Управление, политотдел и баскомреч Верхне-Амурского пароходства 28 апреля созывают бассейновое совещание партийно-хозяйственного актива, стахановцев судов и предприятий Верхне-Амурского речного пароходства с повесткой дня о готовности к навигации 1941 года (докладчик—нач. пароходства тов. Сорокин) и принятие договора социалистического соревнования с Нижне-Амурским речным пароходством (докладчик—председатель баскомреча тов. Белоусов).

Совещание состоится в клубе речного техникума. Начало ровно в 7 часов 30 минут вечера.

### НАВСТРЕЧУ ПЕРВОМУ МАЯ

★  
Нет цеха,  
который бы имел  
производительность труда  
ниже 125 процентов

В результате хорошо развернутого предмайского социалистического соревнования, в заводе им. Ленина стахановцы и ударники ежедневно повышают производительность труда, улучшают качество выпускаемой продукции.

Во второй декаде апреля котельный цех (начальник тов. Яценко) попрежнему передовой в заводе им. Ленина. Он дал наивысшую производительность труда—187,5 проц., выполнил план на 108,5 проц. при обеспеченности рабочей силы в 77 процентов. Второе место держит кузнечный (183,7 проц.), и третье — столярно-плотничный (154 проц.).

В заводе нет такого цеха, который бы дал во второй декаде апреля производительность труда ниже 125 проц.

Волна предмайского соревнования растет. Все горят одним желанием—встретить Международный пролетарский праздник новыми производственными достижениями.

### 59 ВАГОНОВ РАЗГРУЖЕНЫ ЗА ТРИ ЧАСА

Коллектив грузчиков совместно с работниками Благовещенской пристани 25 апреля досрочно на один час (вместо четырех—за три) разгрузили 59 вагонов с дровами, углем и овсом.



Кузнец-стахановец завода им. Ленина тов. Лазарев С. С., работая на двух станках, выполняет дневные задания на 143—160 процентов.

### Цеха стали неузнаваемы

Готовясь к 1 мая, стахановцы и ударники завода им. Ленина, борясь за высокую производительность труда, наводят чистоту и порядок в цехах.

В помещениях силовой станции, котельного цеха, в плановом отделе уже закончили побелку, покраску. Эти помещения своей чистотой стали неузнаваемы.

### В РЕМЕСЛЕННОМ УЧИЛИЩЕ № 3

Хорошими достижениями в учебе и производственной практике отмечают учащиеся Ремесленного училища № 3 наступающий Международный пролетарский праздник—Первое Мая.

Немало лодок, шлюпок ими сделано для судов Верхнего Амура, с успехом они на днях справились с заказом заготовлено—изготовлением стрелы для транспортера и ряда других сложных деталей.

Недавно ремесленники начали подводить итоги своего межгруппового предмайского социалистического соревнования.

Передовыми группами здесь в учебе и труде себя зарекомендовали—это 1-ая рулевая и 2-ая котельщиков, а лучшими отличниками—будущие рулевые Рязанов и Ларкин, из группы электросварщиков — Богданов. Много в Ремесленном училище еще отличников и ударников учебы, число которых с каждым днем увеличивается.

Сейчас ребята с большой активностью готовятся радостно и интересно отпраздновать Первое Мая — разучивают новые песни, игры, пишут лозунги, украшают красный уголок, общезитие...

Подготавливают для них к этому дню художественную часть и концертное отделение подшефники—бойцы и командиры ВОХР РФ.

А. ЗИЗЮЛЬКИНА.

### Выпуск техников-радиостов

25 апреля закончила работу государственная квалификационная комиссия Благовещенского речного техникума по выпуску студентов радиотехнического отделения. Из 15 человек, сдававших государственные экзамены, получили «отлично» 53,2 проц., «хорошо» 29,4 и «удовлетворительно» — 17,4 проц.

По всем дисциплинам имеют «отлично» студенты Приходько, Сокол, Богданов, Усков, «отлично» и «хорошо» девушки — Маркова, из 5 сдавших получила 4 «отлично» и 1 «хорошо», Литвишко—3 «отлично» и 2 «хорошо» и т. д.

Аттестат с отличием получили Приходько и Сокол. Все молодые специалисты —

выпускники речного техникума — назначены на работу в 4 пароходства: в Ленское—т. Гончарук, Перегуда; в Енисейское—тов. Сокол; в Селенгинское—тов. Тесленко.

В Верхне-Амурском пароходстве остаются работать 11 человек—Приходько, Усков, Литвишко и др.

Е. Ускова.

## В Президиуме Верховного Совета СССР

Указами Президиума Верховного Совета СССР от 20 апреля 1941 года награждены:

Таджикский государственный театр оперы и балета за выдающиеся успехи в развитии таджикского оперного и балетного искусства—Орденом Ленина;

Таджикская государственная филармония за выдающиеся успехи в развитии таджикского музыкального искусства—Орденом Трудового Красного Знамени;

Таджикский академический театр драмы им. Лахути за выдающиеся успехи в развитии национального театрального искусства — Орденом Трудового Красного Знамени.

За выдающиеся заслуги в деле развития таджикского театрального и музыкального искусства награждены: Орденом Ленина—5 участников декады, Орденом Трудового Красного Знамени—17, Орденом «Знак Почета»—42 и медалью «За трудовое отличие»—77 участников декады.

За выдающиеся заслуги в развитии театрального искусства заслуженному артисту Таджикской ССР Касымову Мухамеджану присвоено звание Народного артиста СССР. (ТАСС).

## Недостатки в работе парторганизации

(С отчетно-выборного собрания парторганизации торгречтранса)

23 апреля в первичной партийной организации торгречтранса состоялось отчетно-выборное собрание.

Секретарь парторганизации тов. Крапивин в своем отчетном докладе отметил и достижения, и недостатки в хозяйственной деятельности. Но надо сказать, что мало остановился на основном—на вопросах партийно-массовой работы.

Начальник торгречтранса тов. Камынин указал, что парторганизация мало занималась жилищно-бытовыми вопросами своих работников, они обычно «разрешались» одними рассуждениями, тогда как квартирный фонд позволял и увеличить количество квартир, и произвести нужный ремонт других.

Тов. Шелков остановился на

## В ОБКОМЕ ВКП(б)

### О проведении Дня печати

Амурский обком ВКП(б) предложил горкомам и райкомам партии развернуть деятельную подготовку к Дню большевистской печати.

День печати должен проводиться под знаком дальнейшего укрепления связи газет с трудящимися массами, под знаком критики и самокритики недостатков в работе газет и мобилизации редакционных работников и рабселькоров на боевую пропаганду выполнение решений XVIII Всесоюзной конференции ВКП(б), на широкое освещение весеннего сева.

В дни, предшествующие 5 мая, на предприятиях, в совхозах и колхозах состоятся конференции читателей, на которых редактор районных газет и много готиражек отчитаются о выполнении постановлений ЦК ВКП(б), о перспективе работы печати.

Обком ВКП(б) обязал горкомы и райкомы партии обсудить все критические замечания и предложения читателей и наметить конкретные мероприятия по дальнейшему улучшению содержания и оформления газет.

5 мая на предприятиях, в колхозах и совхозах состоятся собрания, посвященные Дню большевистской печати.

Ленинградский завод револьверных станков и автоматов выпускают станки точно по суточному графику.

На снимке: сборка револьверных станков в новом сборочном цехе.

(Фотохроника ТАСС).



## БЕСЕДЫ О РЕШЕНИЯХ XVIII КОНФЕРЕНЦИИ ВКП(б)

### ЧТО ДАЕТ ГОСУДАРСТВУ ОДИН ПРОЦЕНТ СНИЖЕНИЯ СЕБЕСТОИМОСТИ

Из года в год растет выпуск продукции социалистической промышленности. По плану, одобренному XVIII Всесоюзной партконференцией, советская промышленность должна дать в этом году продукции на 162 миллиарда рублей, то есть на 24,5 миллиарда рублей больше, чем в 1940 году.

Но социалистическая промышленность растет не только количественно, но и качественно по объему: с каждым годом она становится все более доходной, прибыльной, дает все больше накоплений в общий фонд социалистического строительства.

В 1938 году предприятия промышленности наркоматов дали государству 5,2 миллиарда рублей чистой прибыли, в 1939 году—8,5 миллиарда рублей, в 1940 году—уже около 14 миллиардов.

В этом году государство рассчитывает получить от социалистической промышленности накоплений на сумму в 31 миллиард 300 миллионов рублей.

Прибыль, получаемая государством от промышленных предприятий, идет на расширение производства, на новое капитальное строительство, на укрепление экономической и оборонной мощи советского государства.

Вот почему добиться прибыльности, доходности каждого советского предприятия, ликвидировать убытки в промышленности—первоочередная хозяйственная задача.

Одним из важнейших источников роста доходности предприятия является снижение себестоимости промышленной продукции. Народнохозяйственный план 1941 года предусматривает снижение себестоимости в промышленности на 3,7 процента, что должно дать государству дополнительных накоплений на 7 миллиардов 300 миллионов рублей. Нетрудно под-

считать, что каждый процент снижения себестоимости в промышленности в этом году означает экономию почти в 2 миллиарда рублей.

Два миллиарда рублей! Достаточно сказать, что на сооружение знаменитой, самой крупной в Европе Днепровской гидроэлектростанции имени Ленина государство затратило около 278 миллионов рублей. Следовательно, на экономию от снижения себестоимости промышленной продукции только на 1 процент можно построить почти 7 таких гигантов, как Днепротэс.

Возможности для снижения себестоимости продукции у нас огромные. Они заключаются в повышении производительности труда и техники производства, в максимальном использовании оборудования, в экономии сырья и материалов, в борьбе с потерями на производстве, в ликвидации брака, в сокращении непроизводительных издержек.

Стоит только внимательно, хозяйским глазом присмотреться ко всему, что делается на предприятии, чтобы обнаружить эти громадные источники экономии.

Вот, например, на кирпичных заводах Саратова подсчитали, что если снизить брак кирпича только на 1 процент, то можно дополнительно получить 630 тысяч штук кирпича. Этого количества достаточно, чтобы построить трехэтажный дом на 30 квартир. А фактически на кирпичных заводах не только Саратова, но и по всему СССР брак можно снизить не на один, а на много процентов, то есть получить возможность построить десятки и сотни новых домов только за счет снижения брака.

На Ворошиловградском паровозостроительном заводе имени Октябрьской революции 1 процент снижения себестоимости составляет цену 4 мощных паровозов.

На вольских цементных заводах, поставляющих цемент на многие крупные стройки страны, подсчитали, что снижение потерь на 1 процент даст дополнительно 1000 вагонов цемента. А ведь цемент—один из важнейших и нередко дефицитных материалов.

Таких примеров можно привести великое множество. Каждый завод, каждый цех завода, каждая мастерская, зная свой годовой план, легко могут подсчитать, что им даст 1 процент снижения себестоимости. И тогда окажется, что экономия в 1 процент составляет тонны металла и топлива, горючего и смазочных масел, сотни или тысячи киловаттчасов электроэнергии, сотни или тысячи метров ткани и т. д. и т. д. А из сотен и тысяч при громадных размерах нашего производства складываются миллионы. Если каждый работник предприятия и учреждения научится считать копейки и рубли, будет бережно и заботливо относиться к на родному добру, то государство сэкономит на себестоимости продукции миллиарды рублей и за счет этой экономии получит дополнительно сотни и тысячи машин, множество угля, нефти, хлеба, сахара, ткани, обуви и т. д.

Вот почему XVIII партийная конференция потребовала «систематически снижать себестоимость выпускаемой продукции, всячески укреплять хозяйственный расчет, решительно выкорчевывать расточительство».

Тот не большевик, тот не патриот своего социалистического отечества, кто не вложит своей доли энергии в выполнение этой огромной народнохозяйственной задачи, которая ведет к укреплению экономической и оборонной мощи нашей страны, к увеличению ее общественного богатства.

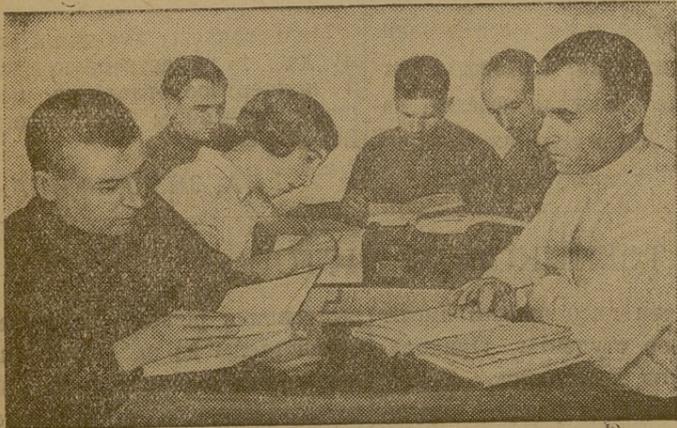
### ЧТО ОЗНАЧАЕТ ОДИН ПРОЦЕНТ ЭКОНОМИИ ТОПЛИВА

Один процент на первый взгляд часто кажется нам маленькой, не заслуживающей внимания цифрой. Но если вникнуть глубже в суть дела, легко понять, что указанный процент

может составить в итоге огромные цифры.

Например, один процент перережога топлива по пароходам в навигацию 1940 г. в нашем пароходстве стоит государству 65

тысяч рублей. В прошлом году израсходовали дров и угля больше нормы на 23 процента, или причинили убыток государству на 1495 тысяч рублей. Вот, что значит один процент.



В парткабинете стеклозавода «Красный гигант» (Никольско-Пестравский район, Пензенская область). На переднем плане: бракер гранильного цеха П. Лопухов (слева) и главный бухгалтер Г. Калагин изучают «Краткий курс истории ВКП(б)». (Фото ТАСС).

На судах Балтийского пароходства моряки ведут борьбу за снижение себестоимости грузоперевозок и увеличение грузоподъемности судов.



Капитан теплохода «Хасан» Н. В. Никитин (слева) и старший механик А. П. Устинов определяют возможности увеличения грузоподъемности своего судна.  
(Фотохроника ТАСС).

## Пародвижок конструкции т.т. Галактионова и Кривошников

Пародвижок относится к паровым машинам простого действия двухкратного расширения. Существующие паровые двигатели, предназначенные для вспомогательных механизмов, работают почти без расширения и расходуют, в зависимости от мощности, числа оборотов, давления в котле и противодавления выпуска, от 11 до 65 килограммов пара на одну индикаторную силу в час. Пародвижки, установленные на наших судах, расходуют от 17 до 20 килограммов пара на одну индикаторную силу в час.

Пародвижок конструкции рационализаторов Галактионова и Кривошников расходует - 8,9 килограмма пара на одну индикаторную силу в час, то есть приблизительно на 45-50 проц. меньше, чем существующие пародвижки такой же мощности. Поэтому целесообразность переделки пародвижков конструкции Галактионова и Кривошников сама собой ясна, тем более он имел много конструктивных недочетов, после устранения которых расход пара можно еще сократить. Если пародвижок применять только для динамомашин, и он в этом случае во много раз окупит те средства, которые необходимы для переделки пародвижков и даст экономию пара, а следовательно и топлива.

«Предложение т.т. Галактионова и Кривошников является не единственно возможным мероприятием в данной области и с данной целью (с целью экономии топлива) и оно есть лучшее как в отношении экономического эффекта, веса и дешевизны проведения» (Проф. Стриж).

**МАКАРОВ,**  
инженер-механик.

## О готовности к навигации столовых и ресторанов

Для обслуживания пассажиров и грузчиков торгпредтранса открывает в Благовещенске к навигации 3 столовых: на Благовещенской пристани, Зейском перевозе и пристани «Ветка».

На Благовещенской пристани побелка и покраска помещений ресторана и столовой для грузчиков закончены. Сейчас идет ремонт кухни, окончание которой задерживают неотреставрированные котлы для варки пищи, из-за чего пристань не может делать кладку печи. Повинен в этом отдел общепита торгпредтранса, который не побеспокоился заранее о материалах для лужения котлов.

Ремонтировать ресторан на Зейском перевозе начали с кладки новой печи. К побелке и покраске еще не приступали. Следует заметить, что ремонт там идет очень медленно, и это может сорвать срок открытия ресторана.

**Г. Елинская.**

По следам наших выступлений

## «Беспорядки в плановом отделе»

Под таким заголовком в нашей газете за 13 апреля была опубликована заметка, где говорилось о безобразном хранении рабочих нарядов в плановом отделе механических мастерских завода им. Ленина.

Как сообщил в редакцию технорук механических мастер-

ских тов. Приходченко, факты, указанные в заметке, подтвердились. Плановику Кузнецову объявлено предупреждение, мастерам и табельщику дано указание наряды принимать под расписку и следить за их оплатой.

## ПРОДУВКА КОТЛА ПО СВЕТОВОМУ СИГНАЛУ

(Из опыта работы железных дорог).

При жесткости воды более 10 немецких градусов в котле на поверхности воды образуется большой слой пены. При работе машины, пена уносится в сухопарник, в элементы пароперегревателя и цилиндры паровой машины, что приводит к резкому снижению перегрева пара. Кроме того, вместе с пеной и водой уносятся также соли и другие частицы. Все это отлагается в трубах перегревателя и уменьшает их сечение. По этой причине часто пароперегреватели перегорают.

Борьба за уменьшение влажности пара и предотвращение уноса воды до последнего времени не давали должного эффекта. Лишь недавно добились известных успехов в этой области в депо Новосибирск Томской дороги на паровозах серии «ФД», которые были оборудованы различными типами паросушительных устройств. Среди них особый интерес представляет предложенная доцентом Томского электромеханического института инженеров транспорта А. Белоусовым конструкция пеноулавливающего корыта.

Корыто располагается в паровом пространстве парового котла. В корыте поставлено два электрических контакта на высоте 50 миллиметров от дна. Пар, двигаясь от топки к сухопарнику, увлекает с поверхности кипящей воды пену в сухопарник и уносит ее в корыто. Там, разбиваясь о сетку, пена немедленно превращается в воду и замыкает контакты, отчего в будке машиниста тотчас же загорается специально установленная лампочка. По сигналу этой лампочки машинист открывает кран Эверластинга верхней продувки и выдувает воду из корыта. По мере удаления воды из корыта лампочка гаснет и зажигается вновь, как только в корыте опять появится вода. Таким образом продувка котла производится по световым сигналам, которые указывают, сколько времени необходимо продувать котел.

Опыты, проведенные на паровозе «ФД» 20—1863, дали исключительно хорошие результаты. Пенообразование, как показали опыты, снижает температуру перегрева пара. Как только в корыте набирается большое количество воды, стрелка пирометра, показывающая температуру перегрева пара, падает на 10—15 градусов Цельсия. После продувки, перегрев пара быстро увеличивается.

Предложенный Белоусовым прибор, как показали опыты, исключает возможность уноса воды из котла, позволяет повысить перегрев пара в среднем на 30—40 градусов Ц., обеспечивая экономию топлива порядка 5-6 процентов.

Этот прибор может найти широкое применение в котлах речных судов.

## НАКАНУНЕ НАВИГАЦИИ

### Устранить тепловые потери

В вопросах экономии топлива большое значение имеет борьба с так называемыми «мелкими» тепловыми потерями, к которым относятся утечки пара в фланцах паропроводов, в вентилях, кранах, предохранительных клапанах и т. д. Совокупность этих «мелких» потерь вырастает в большую статью тепловых потерь в балансе силовых установок. Особенно это видно из опыта работы Московско-Окского пароходства за навигацию 1940 г.

В навигацию 1941 г. следует покончить с тепловыми потерями и повести решительную борьбу за чистоту и культуру в машинно-котельных отделениях.

Обычно некоторые механики пароходов («Метро», «Киев», «Политотделец»), где обнаруживались большие потери пара, ссылаются на плохое качество прокладочных материалов, между тем на пароходах такого же типа («Фурманов», «Батуми», «Башверхсовет») применяются тот же прокладочный материал и утечек пара нет; следует отметить, что на этих пароходах в машинно-котельном отделении поддерживается образцовая чистота и порядок.

Особое внимание нужно уделить правильному использованию пара, идущего на отопление. Подачу пара на отопление нужно так отрегулировать (детандером или винтелем), чтобы из выкидной трубы парового отопления выходил не пар, как это бывает на некоторых пароходах, а конденсат. Этот пароконденсат рекомендуется использовать для подогрева питательной воды в водоподогревателе или тепловом ящике.

Большое значение в работе паросиловой установке имеет правильная и культурная смазка движущихся машин. У многих механиков сложилось мнение, что смазывать машину нужно по принципу «кашу маслом не испортишь». Как, например, на пароходе «Лава» расход мазута на смазку доходил до 15 процентов от общего расхода топлива. Под сланью машинно-котельного отделения на нем был обнаружен слой мазута в 50 мм., который выкачивался грязевым насосом за борт. Такая, ничем не вызванная обильная смазка машин, приводит

только к перерасходу мазута, к замасливанню котла, к загрязнению машинно-котельного помещения. Чтобы этого избежать, рациональней производить смазку деталей машин и неральными машинными и цилиндрическими маслами.

Там, где давление пара больше 12 атмосфер, нужно категорически запретить смазку цилиндров мазутом, иначе это приводит к плохим последствиям. Так, например, на пароходе «Киев», при имеющемся давлении пара в котле 14 атмосфер, применяли вместо масел мазут, который все время горел и в машинном отделении было темно от дыма. Механик ссылался на отсутствие вискозина, в то же время на складах его было вполне достаточно. На пароходе «Метро» при работе на перегретом паре цилиндры смазывали мазутом. В результате, от образовавшегося нагара в цилиндрах получились большие пропуски пара поршнем. Эти примеры подтверждают необходимость применения специальных масел.

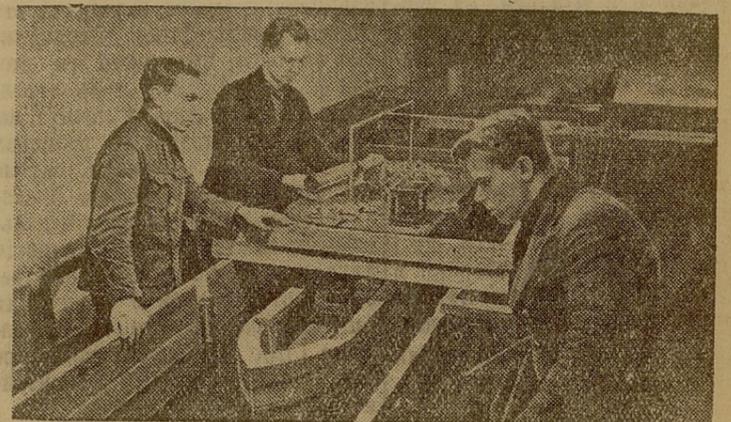
На большинстве пароходов отсутствуют масленки для смазки машин. Для этой цели применяют разного рода металлургические коробки. Такой способ нельзя признать культурным. Нужно немедленно снабдить все пароходы достаточным количеством масленок с рожками и поставить, где это возможно, — масленки-капельницы для автоматической смазки. Вся тара, служащая для хранения смазочных материалов, должна иметь плотно закрывающиеся крышки для предохранения от загрязнения.

При проведении всех мероприятий по рационализации топливоиспользования необходимо помнить, что успех по экономии топлива решают живые люди — команды пароходов, которые должны бороться за экономию каждого килограмма топлива.

Только развернутым социалистическим соревнованием коллективов пароходов, механиков и коцегаров можно добиться отличных результатов в борьбе с тепловыми потерями.

**Инж. Д. З. ГУРЕВИЧ**  
(МОНИТОВТ).

В гидротехнической лаборатории Ленинградского института инженеров водного транспорта.



Слева направо: инженер Н. Б. Городенский, инженер Г. А. Шпринг и старший техник В. А. Швартров у модели Верхнесвирского судоходного шлюза.

(Фото ТАСС).

## НАКАНУНЕ НАВИГАЦИИ

## О ЛИХАЧЕСТВЕ

Нередко в пути следования отдельные капитаны и лоцманы, пренебрегая всеми правилами судовождения, при проходе опасных мест не соблюдают элементарных мер предосторожности—проявляют лихачество.

В навигацию прошлого года, например, пароход «Свободный», следуя через перекат «Чортов огород» по Зее, вследствие грубого нарушения правил судовождения капитаном Измайловым и лоцманом Вашковым, которые вели судно через подводную отмель без промера глубин футштоком,—с полного хода сел на мель. Идущая на буксире баржа, ударились о пароход и поломала кринолин.

Пароход «Серго Орджоникидзе» при проходе Орджоникидского переката отклонился от створной линии и без наличия футштока, по вине первого помощника капитана Полевского и лоцмана Шербакова,—сел на мель. У идущей на буксире баржи от удара о пароход поломалась кожуховая надстройка вместе с привальным брусом и кронштейном. В другой раз проходящий с четырьмя груженными баржами Усть-Черненский кривун капитан парохода Алаторцев не считая своей обязанностью принять командование на себя, а доверил проводку каравана помощнику Полевскому, который не зная условий прохода через кривун, намерен был провести суда без расчалки. При таком спуске барж удар второго шлюпа об утесы был неизбежным, и этого не случилось только потому, что баржи, не дойдя до утесов... сели на мель.

Эти аварийщики понесли заслуженное наказание.

С подобным лихачеством в эту навигацию нужно повести решительную борьбу.

Нужно сказать также, что при проходе перекатов и опасных мест капитаны обязаны принимать управление на себя, не поручая этого помощникам, должны следовать всем предосторожностям, предусмотренных правилами плавания.

**ТКАЧЕВ,**  
старший инспектор судовождения

Станки грязные,  
рабочее место завалено  
ненужными деталями

Чистота—залог высокой производительности труда. Однако, этой простой истины не могут понять фрезеровщик тов. Галактионов и токарь тов. Сысоев механического цеха завода им. Ленина. Правда, производственные задания они выполняют, но станки у них грязные, рабочее место завалено ненужными деталями, материалами и пр.

Так как тов. Сысоев является председателем цехкома, то казалось бы, в деле наведения порядка и чистоты он должен показывать образцы, но получается наоборот.

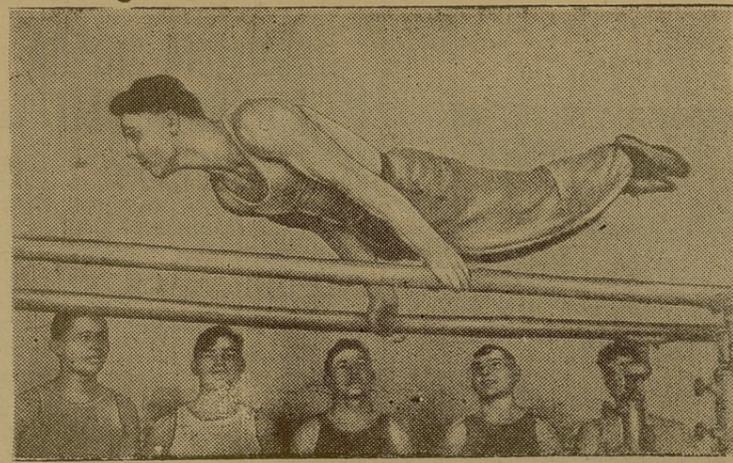
Нет сомнения, если тт. Галактионов и Сысоев приведут в нужный культурный вид станки, рабочее место и также себя, то производственные показатели у них будут еще выше.

**А. Иванов.**



Стахановец - токарь Киевского судостроительного завода имени Сталина **Г. Н. Горбатовский.** Он содержит свой станок в идеальной чистоте и выполняет норму на 250 процентов.

Партийная и комсомольская организации ВУХР РФ провели большую массово-разъяснительную работу среди бойцов и командиров отряда о значении 15 лотереи Осоавиахима, в результате чего с 24 по 26 апреля ре-



В спортивном зале Благовещенского речного техникума. На снимке: студент IV курса судоводительского отделения, гимнаст 3 Всесоюзного разряда тов. **Кирпичев** за упражнением на брусках.

## ФИЗКУЛЬТУРА И СПОРТ

## Правильно поставить учет сдачи норм ГТО

Центральный Комитет ВЛКСМ наметил ряд спортивных мероприятий, направленных к тому, чтобы в этом году каждый комсомолец сдал все нормы на значок ГТО.

Нет сомнения, что большинство комсомольцев добьются хороших результатов. Но нужно сказать, что успех в этом во многом будет зависеть от правильного учета сдачи норм каждым из комсомольцев.

Опытом прошлых лет установлено, что очень часто многие остаются не награждены значком ГТО только потому, что в организациях не ведется надлежащего учета сдачи.

Чтобы не сорвать проводимое Центральным Комитетом комсомола большое и важное дело, учет работы по ГТО надо поставить образцово. В комитетах комсомола имеются лица, отвечающие за оборонно-физкультурную работу. На них и нужно возложить обязанность вести учет.

Основой учета физкультурной работы является протокол соревнований и сдачи норм, выписки которых должны иметься в организации. Вторым важным документом является «Ведомость учета хода сдачи норм ГТО». Ведомость делается в двух экземплярах. Один из них хранится у ответственного за учет, другой — вывешивается в красных уголках или спортивном зале.

После того, как все нормы сданы и ведомости заполнены, заполняется зачетная карточка, после чего с соответствующим решением коллектива или комитета она должна быть направлена в комитет по делам физкультуры и спорта.

Правильно поставленный учет в большей мере будет содействовать успешной сдаче участниками норм ГТО.

**Ф. СВИНКИН,**

зав. спортивным отделом ДСО «Водник».

## РЕАЛИЗАЦИЯ 15-й ЛОТЕРЕИ ОСОАВИАХИМА

ализовано билетов на сумму 2200 руб. Подпиской охвачен весь личный состав.

Хорошо развернули работу по реализации лотерейных билетов тт. Сидоров и зам. ком. по политчасти Мартыненко.

Тт. Горбатов подписался на 170 руб., Михаль—на 150, Потапов—на 115, Сидоров—на 100 рублей.

**ПЕТРЕНКО,**

секретарь парторганизации ВУХР РФ.

АНГЛО-АМЕРИКАНСКОЕ  
СОТРУДНИЧЕСТВО

За последнее время США (Соединенные Штаты Америки) полностью встали на путь усиленной помощи Англии в ее войне с Германией и Италией. За первый год войны Англия выдала заказов американской промышленности на сумму в два миллиарда долларов. Но английские вооруженные силы не могли ожидать пока будут выполнены эти заказы. Поэтому из имеющихся запасов (главным образом оставшихся от войны 1914—18 гг.) Соединенные Штаты Америки в июле 1940 г. передали Англии примерно 600 тысяч винтовок, 80 тысяч пулеметов, 800 орудий и большое количество боеприпасов. Кроме того, Англия получила сотни самолетов и в обмен на свои владения в Атлантическом океане 50 эсминцев. Однако все

это лишь в небольшой степени могло удовлетворить потребности Англии в военном снабжении.

Американская промышленность начинает усиленно разворачивать военное производство. Специалисты считают, что лишь со второй половины 1941 года строящиеся в США заводы начнут выпускать в достаточных размерах танки, орудия, пулеметы, самолеты, взрывчатые вещества. В связи с этим возник вопрос о дальнейших путях усиления помощи Англии и ее союзникам. Для решения этой задачи и облегчения Англии условий оплаты в конгресс США был внесен законопроект о сдаче в аренду или займы американского оружия.

Президент США Рузвельт внес на обсуждение конгресса (парламента) этот законопроект 3 января 1941 года. Два с лишним ме-

сяца вокруг него проходила борьба. Противники законопроекта (зачастую из внутривластных соображений) утверждали, что его принятие будет означать быстрое втягивание США в войну на стороне Англии. 11 марта закон был конгрессом принят. Вся американская печать писала, что после принятия закона в США усилятся переход всего хозяйства на военные рельсы и что «США становятся партнером Англии в войне против держав осей (Германия и Италия)».

Через два дня, 13 марта, в конгрессе был внесен новый законопроект—об ассигновании 7 миллиардов долларов на реализацию закона о сдаче в аренду или займы американского оружия. После весьма непродолжительного обсуждения и этот закон был принят. Эти факты служат подтверждением заявления Рузвельта о том, что «принятие конгрессом законопроекта о передаче во-

оружения в аренду или займы влечет конец всяким попыткам побудить США примириться с державами осей».

Сейчас в Америке обсуждаются планы расширения помощи Англии. Англия уже получила значительную долю нового производства боевых самолетов. Все-что ей передано из вооружений американской армии и флота (например, самолеты «летающая крепость»). С каждым днем помощь эта расширяется. Одновременно обсуждаются проекты по вопросу о том, как обеспечить переброску военных судов через Атлантический океан из США в Англию. Имеется даже проект производить эту переброску при помощи американских пароходов и подзащитой военно-морского флота США. Наступил новый этап англо-американских отношений, этап самого тесного экономического и стратегического сотрудничества.

**П. ВЛАДОВ.**

## МАЛЕНЬКИЙ ФЕЛЬЕТОН

ЧРЕЗВЫЧАЙНОЕ  
ПРОИСШЕСТВИЕ

Приходили на работу к 9 часам утра, поздравляли друг друга с добрым утром, садились за свои столы, приступали к работе. Все шло тихо, спокойно. Так обычно проходили рабочие дни в механико-судовой службе Верхне-Амурского пароходства.

Но 23 апреля день был необычайный. Тишина нарушена. В механико-судовой службе «чрезвычайное происшествие»: затерялся приказ Наркома речного флота за № 72. На поиски кинулись все сотрудники. Задвигали столы, ящики, внимательно просматривались всякие бумажки, но приказа все же найти не удалось. Поиски были отложены до следующего дня.

Уходя домой, даже было показано уборщице, накрепко закрыть дверь и никого в комнату не пускать.

На следующий день поиски начались с утра. Целый день искали, но опять безрезультатно. Руководители механико-судовой службы тт. Живица и Колесников не унимались, настаивали продолжать поиски приказа.

Вот уже несколько дней, как сотрудники службы перелистывают все бумажки в больших и малых папках не только за 1941 год, но и за два предыдущих года.

«Происшествие», которое произошло в механико-судовой службе, нечего говорить, чрезвычайное.

Произошло оно там лишь потому, что у работников этого отдела еще мало чувства ответственности за порученное дело.

**П. Григорьев.**

ВЫДАТЬ КОМПЕНСАЦИЮ  
ЗА НЕПОЛУЧЕННУЮ СПЕЦОДЕЖДУ

В навигацию 1940 года отдел снабжения управления пароходства неполностью снабдил команды судов спецодеждой. Из машинных команд получили спецодежду только кочегары, частично масленщики, но совсем не получили ее механики и их помощники.

Всю навигацию люди работали в лично приобретенной одежде. И когда в начале 1941 года они стали предъявлять требования об оплате за неиспользованную спецодежду, то группа труда отказала им в выплате.

Например, машинной команде парохода «Пролетарий»—механику тов. Ланкину, 1 ном. механику тов. Абламскому, 2 ном. механику тов. Кузину, масленщикам тт. Дыренко и Малотинову, не получившим спецодежду, начальник группы труда на поданные заявления о выплате компенсации наложил резолюции: «Отказать за сроком исковой давности».

Руководители отдела труда и зарплаты обязаны немедленно выдать требуемую компенсацию лицам, не получившим спецодежду. Об этом ясно сказано в приказе Наркомречфлота за № 155 от 19 апреля 1940 г.

**ВИТЮНИН.**

Ответственный редактор  
**П. ЖУРАВЛЕВ.**