

1941 г.

22 МАЯ

ЧЕТВЕРГ

№ 39 (512)

Выходит 2 раза в неделю

БОЛЬШЕВИК АМУРА**ЗАМЕЧАТЕЛЬНЫЙ ПОЧИН
ПЕРЕДОВЫХ МЕХАНИКОВ**

Товарищ Молотов, резко и по заслугам критикуя на XVIII съезде партии работу водников, называл простои флота позорным пятном водного транспорта и призывал нас смыть это позорное пятно.

Докладывая XVIII партийной конференции о том, что сделано в осуществление указаний товарища Молотова, Нарком речного флота тов. Шашков в числе других мероприятий, позволяющих резко снизить простои флота, указал на необходимость широко использовать опыт Северо-Западного пароходства, где сумели в три-четыре раза увеличить эксплуатацию котлов без промывки.

Передовые люди нашего бассейна горячо откликнулись на призыв Наркома перенять этот ценный опыт. Машинная команда парохода «Л. Каганович» еще в прошлом году сумела удлинить срок службы котлов между промывками с 900 до 1500 часов. В этом году механик парохода «Л. Каганович» тов. Доучаев, соревнующийся с передовым машинистом Куйбышевского депо тов. Фисенко, поставил своей задачей довести межпромывочное время до 3000 часов.

Удлинить посредством применения антинакипных средств и дроссельных шайб межпромывочную работу котлов до 4 месяцев обязались заключившие между собой договор на социалистическое соревнование механик парохода «Пахарь» тов. Котельников и механик парохода «Комсомольск» тов. Климцов.

«Чтобы в навигацию 1941 года работать по-новому — так, как этого требуют решения XVIII партийной конференции, — берем на себя обязательство работать не меньше 4-х месяцев без вскрытия котлов для промывки», — пишут в социалистическом договоре механик парохода «Новосибирск» тов. Москалев, механик парохода «Орджоникидзе» тов. Богдановский.

Сократить число промывок котлов до одного раза в навигацию — взяли на себя обязательство механик парохода «Байдуков» тов. Якубов, механик парохода «Чкалов» тов. Шаповалов и механик парохода «Сучан» тов. Новик.

«Обдумав приказ Наркома об увеличении межпромывочного времени, — пишет в социалистическом договоре механик парохода «Москва» тов. Долгих, — я беру на себя обязательство — всю навигацию 1941 года проходить без промывок котлов и на зимний судоремонт встать без ремонта вспомогательных механизмов и главной машины».

Вызванный на социальное соревнование тов. Долгих механик паро-

хода «Роза Люксембург» тов. Катанаев взял на себя обязательство работать без промывки котла также в течение всей навигации.

Перед выходом в плавание машинные команды передовых судов взяли на себя и другие очень ответственные обязательства. Механики тт. Москалев и Богдановский от имени команд заявляют, что за время навигации они своими силами проведут весь текущий ремонт главной машины и вспомогательных механизмов, несвязанный с заводскими работами, и добьются экономии топлива и смазочных материалов не менее чем на 6 процентов. Механики тт. Котельников и Климцов обязались содержать главную машину и вспомогательные механизмы в образцовой чистоте, не иметь ни одного случая простоя по вине машинной команды, сэкономить топлива и смазочных материалов на 5 процентов. Механик парохода «Ярославль» тов. Петров взял на себя обязательство встать в затор по окончании навигации только с частичным ремонтом котлов и машин, а основной текущий ремонт сделать в период навигации. Механики пароходов «Роза Люксембург» — тов. Катанаев и «С. Лазо» — тов. Богодайко подписали договор об экономии топлива на 15 процентов и смазочных материалов на 25 процентов. Такие же обязательства по экономии топлива и смазочных материалов, по организации ремонтных работ в период навигации взяли на себя другие механики.

Ценное начинание передовых механиков позволит на много сократить простои флота, даст возможность пароходству дополнительно перевезти десятки тысяч тонн грузов, сэкономить сотни тысяч рублей государственных средств.

Безграничная преданность делу партии Ленина — Сталина, беззаветная любовь к социалистической родине — таковы те высокие чувства, которыми руководятся патриоты пограничной реки в их стремлении сделать речной транспорт передовой отраслью народного хозяйства. И нет сомнения, что у стахановцев Верхнего Амура слово не разодейт с делом — социалистические обязательства будут выполнены.

Также несомненно, что начинание передовых механиков будет подхвачено всеми лучшими людьми нашего бассейна. Замечательному примеру механиков-стахановцев, смело ломающих старые взгляды на технику, смело, по-революционному ломающих старые технические нормы, последуют капитаны, диспетчеры, грузчики, механизаторы — все речники Верхнего Амура.

**С первых же дней навигации
добьемся ежесуточного выполнения плана****ИТОГИ 10 ДНЕЙ
НАВИГАЦИИ**

За десять дней, прошедших с открытия навигации, месячный план по пароходству выполнен по тоннам на 29,6 проц, и по тоннокилометрам на 37 проц.

Резкого улучшения работники плавсостава, пристаней и отдела эксплуатации добились в последние дни декады. Так 20 мая суточное задание было выполнено по тоннам на 124,1 проц, и по тоннокилометрам на 239,1 проц.

Темпы последних дней речники Верхнего Амура должны закрепить и добиваться еще лучших показателей. Только при этих условиях можно добиться выполнения месячного плана.

В ТРЕТИЙ РЕЙС

Пароход 2-го технического участка пути «20 лет комсомола» (капитан тов. Кузьмин, механик тов. Поляков) 19 мая вернулся из второго рейса. Земкраваны он доставил к месту назначения раньше срока. Машина работала с полной технической нагрузкой, безотказно.

20-го мая пароход «20 лет комсомола» вышел в третий рейс до пристани Суражевка, откуда поведет воз-землесос, брандвахту к участку землечерпательных работ.

Включаясь в социалистическое соревнование Наркомречфлота и с коллективом Нижне-Амурского бассейна, экипаж парохода «Ярославль» обязался в навигацию 1941 года работать только по-стахановски.

За 6 дней мая месячное задание ярославцами выполнено на 59 проц. Таких успехов коллектив судна добился благодаря слаженности в работе, железной дисциплине, хорошего ремонта главной машины и вспомогательных механизмов в зимний период.

—Если в прошлом году, — заявил нам в беседе механик тов. Петров, — до места назначения наше судно шло 57 часов, при среднем горизонте воды и порожним, то в нынешнюю навигацию это же расстояние прошло за 47 часов, при высоком

горизонте воды, причем половину пути «Ярославль» на буксире вел халку.

Хороших показателей коллектив судна добился еще потому, что в период зимы была сделана некоторая модернизация в котле. Благодаря этому, увеличился коэффициент полезного действия котла. Уголь сгорает полностью, меньше оседает сажи в дымогарных трубах, реже их приходится чистить.

—Первые успехи нас не удовлетворяют, — говорит капитан тов. Желтоногов, — мы будем добиваться еще лучших показателей.

Несмотря на задержку в пути, «Ярославль» в Благовещенск прибыл на сутки раньше. 20 мая пароход «Ярославль» вышел в Хабаровск.

П. Журавлев.

ПРОДУВАЕМ КОТЕЛ ЧЕРЕЗ ДРОССЕЛЬНУЮ ШАЙБУ

Рейс Благовещенск — Белоярово с наливной баржей командой парохода «Р. Люксембург» окончен раньше срока на 35 часов. За время рейса машина работала безотказно.

Выполняя взятые обязательства — плавать навигацию без промывки котла, — мы уже проводим следующие мероприятия: запускаем в котел антинакипин и делаем продувки котла через дроссельную шайбу не менее двух раз в сутки.

Готовимся мы и к текущему зимнему ремонту 1941—42 года. Но беда в том, что механико-судовая служба еще не дала указаний линейным механикам принимать от механиков судов заказ-наряды, выполнение котельных обеспечило бы ремонт машины во время навигации.

А. Катанаев,

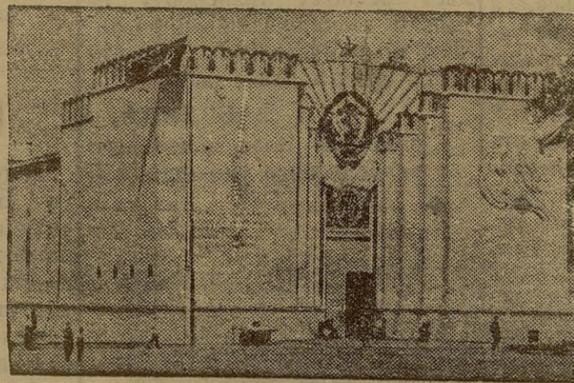
механик парохода «Р. Люксембург».

ПО СОВЕТСКОМУ СОЮЗУ**АССИГНОВАНИЯ
НА ВОССТАНОВЛЕНИЕ
ГОРОДОВ ЗАПАДНЫХ
ОБЛАСТЕЙ БССР**

На работы по восстановлению города Ломжи ассигновано 2185000 рублей. 11,2 миллиона рублей отпущено на капитальный ремонт и восстановление жилищного фонда других городов западных областей БССР. Значительный кредит будет предоставлен индивидуальным застройщикам.

**В КОЛХОЗАХ КАЛМЫКИИ
РАЗВЕРНУЛСЯ СЕНОКОС**

В колхозах Калмыкии развернулся сенокос. Скошены травы на площади свыше 12 тысяч гектаров. Травостой много лучше, чем в прошлом году. Организовано проводятся работы в колхозах Улан-Хольского улуса, где убраны травы на площади более 3 тысяч гектаров. В колхозах будут работать 25 машинно-сенокосных отрядов.

Всесоюзная сельскохозяйственная выставка

Павильон «Дальний Восток».

(Фото-клише ТАСС)

**25 МАЯ ОТКРЫВАЕТСЯ ВСЕСОЮЗНАЯ
СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННАЯ ВЫСТАВКА**

Открытие Всесоюзной сельскохозяйственной выставки 1941 года назначено на 12 часов 25 мая сего года. На открытие выставки будут приглашены представители трудящихся города Москвы и экскурсанты — передовики сельского хозяйства. В этом году выставку посетят 200 тысяч организованных экскурсантов — представители передовых колхозов, совхозов и других организаций.

(ТАСС).

**СДАН В ЭКСПЛУАТАЦИЮ
ПРАВОБЕРЕЖНЫЙ
КАЗАЛИНСКИЙ КАНАЛ**

Сдан в эксплуатацию построенный колхозниками правобережный Казалинский канал, протяжением в 48 километров. 4 тысячи строителей закончили работы в 45 дней. Вынуто 1100000 кубометров грунта. Вода пошла на рисовые поля двадцати шести колхозов, обслуживаемых Казалинской МТС (Казахская ССР).

**НА РЕКАХ КАРЕЛО-
ФИНСКОЙ ССР**

На многих реках Карело-Финской ССР стоит еще лед. Запоздалая весна задержала массовый ледосплав. Усиленно ведутся взрывные работы. Сейчас сплавные работы развернулись на 45 реках республики. На сплав вышло свыше семи тысяч рабочих.

(ТАСС).

ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ

Коммунистическое
воспитание учащихся

Первичная партийная организация ремесленного училища проводит большую работу по коммунистическому воспитанию учащихся. Коммунисты нашей парторганизации регулярно проводят с ребятами политзанятия, организуют чтение лекций. Зимой были прочитаны лекции: «О коммунистическом воспитании», «О дружбе и товариществе», «Начало кораблестроения в России и значение водного транспорта в хозяйственной и оборонной мощи СССР» и на другие темы.

Была организована встреча ребят с лучшими людьми нашего пароходства. Старые рабочие рассказывали ребятам с какими трудностями приходилось им приобретать профессию. Тернист и труден был путь к овладению ремеслом в условиях царской России. Теперь родинамать широко открывает двери ремесленным училищ для советской детворы. Беседы старых рабочих много способствовали тому, чтобы привить ребятам любовь к приобретаемой ими профессии. Особенно сильное впечатление произвел на учащихся рассказ начальника котельного цеха завода имени Ленина тов. Яценко. Ярко, убедительно тов. Яценко сумел показать какой почетной профессией является в нашей стране профессия котельщика.

Партийная и комсомольская организации помогли широко развернуть в нашем училище социалистическое соревнование за отличную учебу и дисциплину. Каждый учащийся, мастер, преподаватель участвует в соревновании. Наше училище соревнуется с Куйбышевским железнодорожным училищем. В результате упорной борьбы за выполнение обязательств училище имеет неплохие показатели. Успеваемость составляет 96 процентов.

Группа рулевых, где мастером работает тов. Савельев, а староста тов. Готов, имеет успеваемость 100 проц., и держит красное переходящее знамя училища. Группа котельщиков № 2 (мастер тов. Козин, староста тов. Мулюкин) имеет успеваемость 99 процентов.

В этих группах учащиеся хорошо организовали помощь отстающим в учебе. Застрельщиками в соревновании являются комсомольцы, они почти все отличники и ударники учебы.

По инициативе комсомольцев было развернуто соревнование на лучшее содержание в чистоте общежития. Ребята стали сами мыть и подметать полы. По чистоте в общежитии сейчас идут впереди 2 и 3 группа котельщиков.

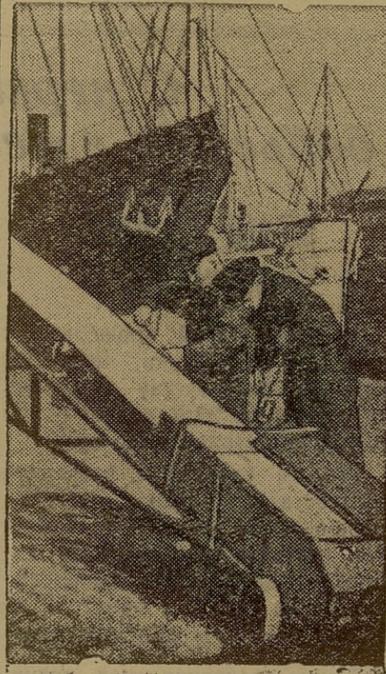
С наступлением тепла широко развернулась военно-физкультурная работа. Ребята сами устраивают спорт-площадки. Организовано две футбольные команды. Одна команда уже участвовала в матче с командой «Учитель» и одержала победу. Созданы волейбольные команды, команды по гребле. Сейчас учащиеся ходят в Освод, тренируются по гребле, готовясь к воднической спартакиаде.

Наряду с этим, в училище имеется еще и много недостатков. Плохо поставлена самодеятельность, так как нет руководителей драмкружка и хорового кружка. Наши шефы—комсомольские организации военизированной охраны речного флота и завода им. Ленина—не оказывают в этой работе никакой помощи училищу. Училищу же без помощи шефов трудно организовать самодеятельность. Кроме того, у нас нет клуба, и все мероприятия проводятся в тесной столовой. Слабо проводится подготовка значкистов ВС, ГСО и ПВХО. Училище нуждается в руководителях этих кружков, но наши шефы почему-то не считают своим долгом помочь нам в этом.

Нужно надеяться, что с помощью шефствующих комсомольских организаций культурно-массовая работа в училище будет поставлена еще лучше и ремесленное училище в 1942 г. даст речному транспорту не только высококвалифицированных, но и культурных, политически сознательных рабочих.

Т. ЗАБЕЛИНА,
замполит Благоевщенского
ремесленного училища № 3.

Механизация погрузочно-разгрузочных работ в Таллинском морском торговом порту.



Монтаж первых ленточных транспортеров. (Фотохроника ТАСС).

МЕХАНИЗАТОРЫ
СОРЕВНУЮТСЯ

Механизаторы Благоевщенской пристани, наравне с другими работниками пристани, включились в социалистическое соревнование Наркомречфлота и комплексное с железнодорожниками и взяли на себя ряд обязательств в повышении производительности труда механизированных установок, по содержанию в полной исправности и чистоте механизмов. Механизаторы соревнуются между сменами. Смена тов. Гриднева вызвала на соревнование смены тт. Тарасова и Фисюка.

Сейчас механизаторы ведут борьбу с потерями груза, в частности, соли, путем увеличения емкости загруженных воронок подвесных транспортеров.

Механизаторы также работают над усовершенствованием процесса выгрузки из вагонов механизмами.

Е. ГРИЦИЕНКО,
техник-механизатор Благоевщенской пристани.

НОВОЕ ПОПОЛНЕНИЕ ТЕХНИЧЕСКИМИ КАДРАМИ

В текущем году флот Амурского речного пароходства получит новое пополнение: 37 судоводителей, 19 судомехаников и 15 техников-радиотехников. По указанию Наркомречфлота, из 71 техника 67 будут закреплены в Верхне-Амурском, Нижне-Амурском пароходствах и управлении пути Амурского бассейна. Необходимо указать, что на суда технических участков пути из основных курсов впервые назначаются 14 техников-судоводителей и механиков.

В основном выпуск студентов совпал с открытием навигации. Из 5 групп 4 уже держали госэкзамены. Окончившие направлены на работу в качестве капитанов, механиков, их помощников и техников-радиотехников.

Каковы же первые итоги выпуска 4 групп?

Из 60 державших госэкзамены сдали 59. Тов. Щекин, командированный управлением пути, показал слабость по пройденным дисциплинам учебного плана, особенно по политэкономии. Комиссия не выдала аттестат и не присвоила ему звания судоводителя. Чувствовались отдельные недостатки в знаниях и у тов. Монолейко (основное судоводительское отделение).

Все же, несмотря на имеющиеся недочеты, качество подготовки значительно выше прошлых лет. Из 24 техников, державших госэкзамены, выдержали все: на «отлично» 42 процента, «хорошо»—58 проц. По всем дисциплинам сдали на «отлично» тт. Гаевой, Григорьев и Копляров.

Судомеханики и радиотехники госэкзамены сдали все. От-

25 мая — срок окончания ремонтно-восстановительных работ на пристанях

ПЛОТНИКИ ДОЛЖНЫ БЕСПЕРЕБОЙНО
ОБЕСПЕЧИВАТЬСЯ СТРОЙМАТЕРИАЛАМИ

До окончания срока ремонтно-восстановительных работ по причалам и эстакадам Благоевщенской главной и «Ветка» пристаням осталось 4 дня.

В последние дни помощь пристаням должна быть увеличена, темпы ремонта повышены. Но как показывают факты с восстановлением причалов, особенно на главной Благоевщенской пристани, дело обстоит плохо. Главное, что тормозит нормальную работу плотников—это большие перебои в снабжении лесоматериалами. В подвозке его в последние дни стали участвовать автомашины городских организаций: автогужтранспорта, заготовлено, гортопа, но они не успевают за работой плотников. А руководители завода им. Ленина (директор тов. Новиков), Благоевщенской судовой верфи (директор тов. Иванов), жилищного управления пароходства (начальник тов. Шемихин) попрежнему невыполняют приказ начальника пароходства.

Если сейчас помощь пристаням не будет усилена, то неизбежно

срок окончания ремонта причалов на Благоевщенской пристани будет сорван.

Отсутствие лесоматериала также отражается в некоторых местах на качестве работ. Плотники в силу необходимости пользуются старьем.

Мало, видимо, беспокоят срочные сроки приведения в готовность главной пристани и начальника стройучастка тов. Хамова и прораба тов. Слесаренко. Они не реагируют на предложения плотников, ускоряющие ремонт причалов.

Бывают у строителей простои и по вине ресторана (директор тов. Ройгенберг). Несмотря на своевременные заявки, бригады плотников подолгу просиживают в ожидании приготовления обеда, как это было 21 мая.

Есть все условия и возможности закончить ремонтно-восстановительные работы к 25 мая. Дело в основном упирается в недостатки по снабжению плотников лесоматериалами.

И. Евгеньев.

Хорошее руководство

Мы, бригада плотников, в количестве шести человек, приехавшая в командировку из Суражовки на восстановление пристанских причалов, с 12 мая работаем на пристани «Ветка».

Десятник стройучастка тов. Филиппов очень умело руководит работами по восстановлению причалов. По его вине у нас не бывает простоев.

Бригадир Лапшин, плотники Жучков, Севостьянов.

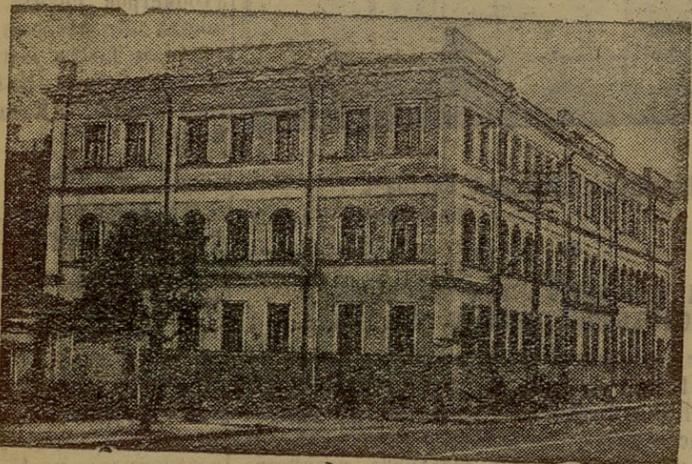
ОТКРЫТЬ СТОЛОВУЮ
НЕ ТОРОПЯТСЯ

На Зейском перевозе из-за медленного проведения ремонта открытие столовой затянули. Там еще не закончена покраска, не построена кладовая для хранения овощей. Около поме-

щения столовой грязь, помойная яма не очищена.

А начальник перевоза тов. Говырин не торопится принять меры к устранению причин, мешающих быстрейшему открытию столовой.

Л. У.



Здание бывшей школы № 11 по Большой Ордынке (Москва), где теперь помещается ремесленное училище станкоагрегатного завода имени С. Орджоникидзе.

(Фото ТАСС)

И. ХАМАЗЮК,
нач. учебной части речного техникума.

Хозрасчет — основа рентабельности речного транспорта

Итоги работы Верхне-Амурского речного пароходства за 1940 г. показали, что, достигнув значительных успехов в выполнении плана перевозок, сокращении простоев самоходного и несамоходного флота, все же в целом пароходство работало еще далеко неудовлетворительно. Не выполнен план грузооборота и погрузо-разгрузочных работ основными пристанями — Благовещенской, Суражневской и Сретенской. Не выполнили навигационный план перевозок пароходы «Казань» (план выполнен только на 89,5 проц.), «Орджоникидзе» — 84,8 проц., «Москва» — 84,5 проц., «Новосибирск» — 72,4 проц. и др. Не было изжито черное пятно речного транспорта — непроизводительные простои самоходного и несамоходного флота. Целый ряд судов имел значительный пережог топлива. Остались неиспользованными колоссальные резервы флота и берега. Все это в конечном итоге привело к значительному росту себестоимости перевозок и погрузо-разгрузочных работ. Так, стоимость по пассажиро-перевозкам возросла на 41,5 проц., по грузам большой скорости — на 15,4 проц., по нефтеперевозкам — на 162,5 проц. Себестоимость погрузо-разгрузочных работ по основным ведущим пристаням выше плановой: по Благовещенской — на 9,5 процента, по Суражневской — на 32 проц. и по Сретенской — на 25,5 проц.

Основная причина невыполнения финансового плана — отсутствие подлинного хозрасчета по пристаням и флоту. Отсутствие же правильно налаженных хозрасчетных отношений в системе пароходства не способствовало организации борьбы с бесхозяйственностью, неэкономным расходованием государственных средств.

В условиях речного транспорта основным производственным предприятием является судно. Поэтому для выполнения и перевыполнения плана перевозок, в первую очередь, необходимо широкое внедрение хозрасчета в работу флота.

Еще в 1931 году ЦК ВКП(б) и СНК СССР в постановлении «О речном транспорте», указали, что «судно должно работать на основе хозрасчета и иметь твердый промфинплан».

Прошло десять лет, а действительный хозрасчет в нашем пароходстве внедряется еще очень и очень слабо. В навигацию 1940 года была сделана робкая попытка внедрить хозрасчет на отдельных судах, но отсутствие контроля и подведения итогов работы судов свели на нет эту первую попытку. Такое явление никак нельзя объяснить пассивным отношением к хозрасчету со стороны плавающего состава, так как команды непосредственно заинтересованы в получении судном прав хозрасчетной единицы, прав, создающих дополнительные стимулы к перевыполнению плана. Неудовлетворительное внедрение хозрасчета свя-

зано, в основном, со все еще недостаточным вниманием к нему со стороны руководителей пароходства.

Внедрение хозрасчета на судах также в значительной мере тормозило и то обстоятельство, что существующие положения по хозрасчету были далеко не совершенными. Как показал опыт их применения, они содержали в себе ряд элементов, затрудняющих практическое проведение в жизнь хозрасчета и излишне усложняющих планирование и учет работы хозрасчетных предприятий.

Правительство в плане на 1941 год предусмотрело снижение себестоимости речных перевозок в среднем на 16 проц. Это задание должно быть выполнено во что бы то стало. XVIII Всесоюзная конференция ВКП(б), определяя основные хозяйственно-политические задачи в области промышленности и транспорта, выдвинула требование — «систематически снижать себестоимость выпускаемой продукции, всячески укреплять хозрасчет, решительно выкорчевывать расточительство».

Основным рычагом для выполнения задач, поставленных партией и правительством в вопросах снижения себестоимости перевозок, является неуклонное и немедленное внедрение хозрасчета на судах и пристанях.

Приказом № 161 от 11 апреля 1941 г. Народного Комиссара речного флота тов. Шашкова утверждено новое, значительно упрощенное, положение о хозрасчете судов. Прежде всего, положение предусматривает обязательный перевод на хозрасчет всех судов свыше 300 индикаторных сил, но пароходство также обязало принять меры к более полному охвату хозрасчетом и судов меньшей мощности.

Финансовая часть плана хозрасчетного буксирного судна, согласно нового положения, предусматривает только те прямые расходы, которые производятся в течение навигации судном и целиком зависят от команды. Эти расходы — зарплата, столовая, топливо, смазочные материалы и малоценный инвентарь, навигационный ремонт и прочие — дают возможность судить о борьбе коллектива судна за снижение себестоимости. Таким образом, из плана расходов исключаются такие расходы как амортизация, зимний ремонт, содержание пристаней, связи и прочие накладные расходы, которые только вуалировали истинное положение на судне. В транфинпланах хозрасчетных пассажирских пароходов расходная часть планируется и учитывается аналогично буксирным, а доходная часть совершенно исключается, ибо она только порождает отрицательные явления, так как плавающий состав старался получить на пристанях высокотарифицируемые грузы, тем самым нарушал очередность отправки грузов.

Кроме этого, подчас структура грузов не соответствовала

начисленным в плане расходам, и судно, добившись экономии по расходам, выполнив план, лишалось все-таки фонда капитана. Имели место и обратные явления.

При условии выполнения плана перевозок и снижения заданной по плану себестоимости, судно получает право на образование фонда капитана, в который отчисляется 50 процентов достигнутой экономии от снижения себестоимости. В зависимости от результатов работы за каждый квартал (по итогам выполнения месячных планов), производится авансовое отчисление в фонд капитана в половинном размере, т. е. 25 проц. от достигнутой экономии в результате снижения себестоимости. А окончательно фонд капитана утверждается по итогу работы за навигацию. Согласно постановлениям СНК СССР от 27 марта 1938 года средства из фонда капитана расходуются на премирование команды, улучшение ее бытовых условий и на текущие нужды по техническому улучшению состояния судна.

Положение о хозрасчете также предусматривает мероприятия по борьбе с некачественными перевозками грузов и пассажиров, с нарушениями сроков доставки грузов, правил сохранности грузов и культурного обслуживания пассажиров. Также предусматривается борьба с аварийностью и происшествиями.

Наличие перечисленных отрицательных моментов в работе судна дает право начальнику пароходства на снижение или полный отказ в образовании фонда капитана.

Введение хозрасчета на судне обязывает не только командира судна, но и каждого члена команды вести себя, как рациональный хозяин, стремясь к сохранению и наилучшему использованию доверенного ему ценного имущества и повседневно добиваться максимальной экономии в расходах.

Подлинность хозрасчета и его действенность в навигацию 1941 г. целиком и полностью будет зависеть от оперативности аппарата управления пароходства, от налаженности контроля и инструктажа, своевременного подведения итогов и доведения их до коллективов хозрасчетных предприятий.

Руководители пароходства должны учесть ошибки навигации 1940 г., понять, что ни в коем случае нельзя формально относиться к вопросам хозрасчета, необходимо проводить массово-разъяснительную работу, в проведении которой должны оказать крепкую поддержку политотдел и баскомреч пароходства.

Речники Верхнего Амура на базе подлинного хозрасчета безусловно добьются выполнения и перевыполнения производственного плана, добьются заданного снижения себестоимости.

М. ТРЯСУЧЕВ,

начальник планового отдела управления Верхне-Амурского пароходства.

ОБРАБОТКА ВОДЫ ДЛЯ ПИТАНИЯ ПАРОВЫХ КОТЛОВ

Выполнение и перевыполнение государственного плана грузоперевозок 1941 года во многом зависит от правильной эксплуатации паросиловых установок флота, т. е. только при соблюдении технических правил по уходу и эксплуатации паровых машин и котлов можно ликвидировать аварии в силовых установках флота.

В эксплуатации паровых котлов исключительное значение имеет обработка воды для их питания. В речных водах количество растворенных солей достигает до 0,3 грамма в одном литре, которая и оседает на поверхность нагрева котла в виде накипи и шлама. Накипь в котле вызывает излишний расход топлива, сокращает продолжительность работы котла, а в некоторых случаях может привести к взрыву котла. Поэтому на очистку и обработку воды для питания котлов должно быть обращено максимум внимания, и правильная обработка ее является важнейшим мероприятием по повышению производительности котлов.

Из многих способов обработки воды широкое распространение на практике имеет обработка при помощи препаратов, вырабатываемых заводом «Антидепон», а сам препарат называется антидепоном. Завод вырабатывает два сорта антидепона: сорт «А» и сорт «Б». Сорт «А» предназначен для ежедневного питания котлов против образования накипи в котле и для предупреждения коррозии котельного железа.

Применение антинакипина «А» надо начать с самого начала работы котлов после зимнего судоремонта и после очередной очистки и промывки котлов. Только при этом можно сохранить котел в чистом состоянии в течение всей навигации. Но это достигается только при правильном применении и надлежащем уходе за котлом.

Применение же антидепона в котлах с большим загрязнением допускается только после очередной очистки и промывки котла. Первоначальная загрузка антидепона производится в зависимости от количества тонн воды в котле или от величины поверхности нагрева котла. Так для судовых цилиндрических пролетных и оборотных котлов средняя доза первоначальной загрузки составляет, при чистой поверхности нагрева 10 граммов на 1 кв. метр поверхности нагрева и 15 граммов на 1 кв. метр поверхности нагрева котла при наличии накипина.

Во время нормальной работы котла суточная доза антидепона на 1 кв. метр поверхности

нагрева на Амуре составляет 18,7 грамма. В дни продувок доза доводится до 22 граммов на 1 кв. метр поверхности нагрева, если она чистая, и при наличии накипи 23,7 грамма на 1 кв. метр поверхности нагрева. Взятые по расчету согласно вышеуказанных норм количество антидепона следует растворить в 8—10-кратном количестве воды (теплой или горячей), налить в расходный бачок и оттуда ввести в котел при помощи питательных средств.

Введение в котел антидепона по указанным нормам не дает полной гарантии в достаточности введенного антидепона. Поэтому требуется систематическая проверка его нормального применения при помощи химического индикатора со стороны механико-судовой службы.

Антидепон «Б» предназначен для щелочения котлов, чтобы разрыхлить твердую накипь перед очисткой и промывкой котлов. Кроме того, щелочению подвергаются запущенные котлы с застаревшей накипью. Время на выщелачивание устанавливается в зависимости от толщины накипи. При толщине накипи 1—3 мм. требуется 36 часов, при 3—5 мм.—48 часов. При толщине накипи свыше 5 мм.—60 часов, количество антидепона «Б» для выщелачивания котлов устанавливается из расчета 450 граммов на 1 кв. метр поверхности нагрева. Перед разгрузкой установленное по вышеуказанной норме количество антидепона «Б» растворяют в 5-кратном количестве горячей воды.

Выщелачиванию подлежат котлы со слоем накипи не менее 1 мм. и котлы, работавшие в течение навигации без применения антидепона «А». Щелочение производится при переменном давлении, изменяя его от 1 до 3 атмосфер до конца щелочения, и после чего обязательно промывка и очистка котла.

При применении антидепона необходимо производить регулярно нижние и верхние продувания котла, этим увеличивается время между промывками котлов. Существовавшие устройства для нижнего продувания котла не давали возможности производить продувку, не нарушая бесперебойной эксплуатации судна, но установка дроссельной шайбы в кранах нижнего продувания обеспечивает производство нижнего продувания котлов без ущерба в эксплуатации флота.

И. МАКАРОВ,

старший инженер отдела промпредприятий управления пароходства.

СПОХВАТИЛИСЬ...

В механико-судовой службе пароходства только при открытии навигации спохватились, что нужна переделка на баржах-соляраках №№ 228, 231, 233, 254, 60 и 240, и 10 мая был сдан заказ заводу им. Ленина изготовить для этих барж по 6 люков.

Завод заказ принял только 15 мая, но конкретных указаний, как производить вырезку люков, ему не дали.

Долго ли еще механико-судовая служба (нач. тов. Живица) будет несвоевременно и с неразработанным технологическим процессом давать заказы?

Накануне первой Всесоюзной водной спартакиады

ШЛЮПОЧНЫЙ ПОХОД ЗЕЯ — БЛАГОВЕЩЕНСК

На днях состоялось первое заседание бассейнового оргкомитета по проведению водной спартакиады. Принят план работы оргкомитета. Реше-

но организовать в честь первой Всесоюзной водной спартакиады комсомольский шлюпочный поход по маршруту Зeya — Благовещенск.

ГОТОВЬТЕСЬ К ВОДНОЙ СПАРТАКИАДЕ

Начальник Верхне-Амурского пароходства тов. Сорокин и начальник подотдела тов. Иванов предложили всем капитанам и помполитам ознакомиться с личным составом судов с положением о первой Всесоюзной водной спартакиаде и оказать всемерную помощь комсомольским и профсоюзным организациям судов в деле изыскания материальной части для подготовки и проведения соревнования.

При проведении тренировочных занятий и самой спартакиады капитанам и помполитам предложено организовать дежурство с целью предотвращения несчастных случаев на воде. На каждом судне на одного из помощников капитана или подготовленного члена экипажа должны быть возложены обязанности систематически учить личный состав судна гребле, плаванию и прыжкам в воду.

ПРОГРАММА СОРЕВНОВАНИЙ

Положением о первой Всесоюзной водной спартакиаде комсомольцев речного флота предусмотрена следующая программа соревнования по плаванию, гребле и прыжкам в воду.

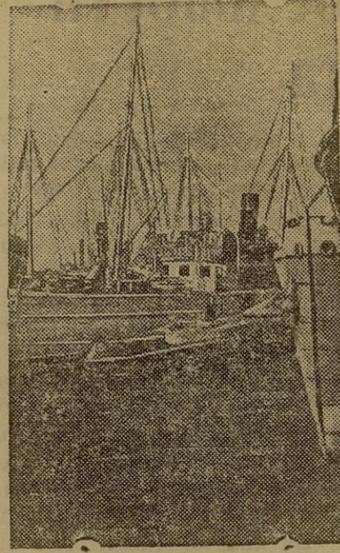
Соревнование проводится на дистанции, установленные в комплексе ГТО I и II ступени. Чтобы выполнить нормативы I ступени ГТО по плаванию, мужчина, в возрасте от 16 до 30 лет, должен проплыть в спортивном костюме 100 метров, в одежде 50 метров, женщина, в возрасте от 16 до 30 лет, должна проплыть в спортивном костюме 100 метров, в одежде 25 метров. Чтобы сдать нормы II ступени ГТО, мужчина, в возрасте от 17 до 30 лет, должен проплыть в спортивном костюме произвольным способом 300 метров, в одежде с винтовкой 50 метров. Отличным выполнением норм будет считаться, если мужчина проплывет в спортивном костюме произвольным способом 400 метров и в одежде с винтовкой 75 метров.

Женщина, в возрасте от 17 до 30 лет, при сдаче норм II ступени ГТО должна проплыть в спортивном костюме произвольным стилем 200 метров, в одежде (брюки и рубашка) 50 метров. Отличным результатом для женщины этого возраста считается проплыть 300 метров в спортивном костюме или же в одежде (брюки и рубашка) 75 метров. Женщина, в возрасте от 26 до 30 лет, должна проплыть в спортивном костюме 200 метров или же в одежде 50 метров.

Чтобы сдать нормы I ступени ГТО по гребле, мужчина должен проплыть в прогулочной лодке (без руля) один километр за 9 минут, женщина за 10 минут 30 секунд.

Чтобы сдать нормы II ступени ГТО по гребле, мужчина должен проплыть на «одиночке» (без руля) 2 километра за 19 минут, женщина за 23 минуты. Отличным считается результат: для мужчины проплыть 2 километра за 18 минут, для женщины 2 километра за 21 минуту. Нормы по гребле установлены для спокойной воды; на полдистанции обязательно делать поворот.

Программа по прыжкам в воду предусматривает для мужчин прыжок с высоты 3 метров, для женщин с высоты 2 метров. При сдаче норм II ступени ГТО прыжок в воду производится мужчиной с высоты 5 метров, женщиной с высоты в 3 метра. Вход в воду допускается любым способом — ногами или головой.



Пароход «Рухно» у причала Таллинского порта. (Фотохроника ТАСС)

Кто виноват в недоделках

12 мая на Благовещенской судовой верфи у представленных к приему комиссии барж «Нони» и «Самара», находившихся на капитальном ремонте, был выявлен ряд недоделок.

На «Нони» штурвальная цепь не совпадает по размеру со звездочкой штурвала, при выкладке руля с борта на борт получается перескакивание цепи по звездочке, не поставлены рамы для крепления якорных канатов.

На «Самаре» не поставлена рама для крепления якорных канатов, низко установлены штуртросные шкивы, руль не выкладывается на необходимый угол, что будет влиять на управление судна.

Окраска барж сделана недоброкачественной краской.

Недоделки можно было легко устранить в период ремонта, но старший капитан тов. Лисяк и шкиперы барж тт. Дзюба и Яковлев несерьезно отнеслись к делу, своевременно не выявив эти недоделки и не сообщили дирекции верфи об устранении их.

Кантемиров, инспектор судоходства Благовещенского участка.

ЗА РУБЕЖОМ

ЗАКРЫТИЕ ТУРЕЦКО-СИРИЙСКОЙ ГРАНИЦЫ

С 16 мая турецко-сирийская граница и железнодорожное сообщение между Турцией и Сирией прервано. (ТАСС).

ОБЗОР ИНОСТРАННЫХ ТЕЛЕГРАММ

За последние дни германская авиация совершила налеты на порты и аэродромы Англии. В ночь на 17 мая усиленной бомбардировке подвергся город Бирмингем.

Главными объектами английских воздушных атак были два города Германии — Ганновер и Кельн. Другие соединения английской авиации бомбардировали Берлин, Гамбург, порты и доки Германии, Франции и Голландии.

В Северной Африке бои идут с переменным успехом для воюющих сторон. 15 мая английские войска перешли в наступление и заняли Соллум (на египетско-ливийской границе). 17 мая германская сводка сообщила, что английские части, вторгшиеся в Соллум, отброшены германскими войсками. Соллум и все прежние позиции снова находятся в руках немцев.

Положение итальянских войск в Абиссинии становится все более затруднительным. Агентство Рейтер передало сообщение о том, что командующий итальянскими войсками в Абиссинии и вице-король итальянской Восточной Африки герцог Аоста запросил англичан об условиях сдачи итальянских сил в район Амба-Алаги.

В Ираке продолжаются бои между английскими и иракскими войсками. На днях иностранная печать сообщила о прибытии на аэродромы Ирака германских и итальянских самолетов. Английский министр иностранных дел Иден в своем недавнем выступлении заявил, что французские власти в Сирии (зависимая от Франции страна, граничащая с Ираком) разрешили немцам использовать сирийские аэродромы для полетов в Ирак. Иден сказал, что французское правительство не сможет избежать ответственности за создавшееся положение и что будут приняты соответствующие меры. 15 мая английская авиация атаковала 3 сирийских аэродрома, где находились германские и итальянские самолеты.

По сообщениям американской печати, английские самолеты атаковали французские автомашины, в которых группа арабов направлялась из Сирии в Ирак, и поезд с двумястами сирийцев, также направлявшихся в Ирак. Поезд был нагружен французским военным снаряжением. На сирийско-палестинской границе происходили столкновения между английскими и

французскими войсками. Верховный комиссар Сирии генерал Денц сейчас стягивает войска к границе Палестины.

Президент США Рузвельт сделал заявление о политике Соединенных Штатов по отношению к Франции. Он отметил, что эта политика базируется на условиях перемирия между Германией и Францией. Глава французского правительства, заявив Рузвельту, заверил нас о том, что он не намерен соглашаться на какое бы то ни было сотрудничество с Германией, выходящее за пределы условий перемирия.

В Виши (место пребывания французского правительства) опубликовано официальное сообщение по поводу заявления Рузвельта. В сообщении говорится, что Франция имеет право вести переговоры со своим победителем о будущем государства в новых условиях на европейском континенте.

Выступивший с речью по радио глава французского правительства маршал Петэн выразил уверенность в том, что ведущиеся переговоры с Германией закончатся успешно и что Франция сможет «сохранить в мире свое место европейской и колониальной державы».

Как сообщает американская печать, в США недавно получено от неофициальных, но ответственных японских кругов, предложение о заключении японо-американского соглашения, охватывающего весь Дальний Восток и районы южных морей. В качестве основы для соглашения выдвигаются следующие условия: посредничество США в японо-китайском конфликте с предварительным отводом японских войск из внутренних районов Китая, признание Соединенными Штатами господствующей позиции Японии в Китае, обещание со стороны Японии воздерживаться от военных действий на юге, представление Японии важных экономических уступок и т. д. Печать указывает, что правительство США серьезно рассматривает японское предложение.

По другим сведениям, инициатива предложения об японо-американском соглашении исходила не от Японии, а от США. (ТАСС).

Ответственный редактор
К. ЯРУНИН.

ПО НАШЕМУ БАССЕЙНУ

ТЕХНИЧЕСКИЕ ЛЕКЦИИ НА ПРЕДПРИЯТИЯХ

Для руководителей цехов и отделов на днях директором Благовещенской судовой верфи тов. Ивановым была прочитана лекция «Производственные мощности промышленных предприятий и их использование». Так же была прочитана лекция на судоремонтном заводе им. Ленина инженером тов. Приходченко «Основные показатели работы цеха и методика их анализа».

Лекции на обоих предприятиях построены на местных материалах и были прослушаны с большим вниманием. Слушателями было задано ряд вопросов.

ПОДГОТОВКА К ЛЕТНЕЙ ОЗДОРОВИТЕЛЬНОЙ КАМПАНИИ

Началась подготовка к летней оздоровительной кампании. Лагерь для детей водников будет снова открыт в с. Натальино. Сейчас производится набор детей. Для лагеря приобретены продукты питания: картофель, масло, персики и др.

СДАЧА НОРМ ГТО ИДЕТ ХОРОШО

Хорошо идет сдача норм на значок ГТО первой ступени в речном техникуме. За апрель и май сдали нормы 28 студентов. У 42 человек остались несданными только по 1-2 нормы из комплекса ГТО.

К 15 июня сдача норм закончится. Значки получают 70 человек.

ПЕРВАЯ ТОВАРИЩЕСКАЯ ВСТРЕЧА ПО ВОЛЕЙБОЛУ

В речном техникуме еще зимой была организована волейбольно-баскетбольная секция. Занимаются в ней учащиеся IV курса судомеханического отделения. Капитан команды — студент этого курса тов. Мурзин.

На днях состоится первая товарищеская встреча по баскетболу с одной из команд города.

КУРСЫ РАДИСТОВ

В этом году впервые спасательная служба Благовещенского райОСВОДа организовала курсы радистов для своих станций. Занимается на них 7 человек. Преподают техник-радиотехники тов. Маврицын.