

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

БОЛЬШЕВИК АМУРА

Орган Управления Верхнеамурского Речного Пароходства
и Баскомреча

Выходит по вторникам и пятницам

№ 19 (705)

Пятница, 10 марта 1944 г.

Цена 15 коп.

ПОДТЯНУТЬ ОТСТАЮЩИЕ УЧАСТКИ В СУДОРЕМОНТЕ

Одобрив инициативу астраханских речников по проведению фронтального месячника завершения судоремонта и выражая уверенность в том, что примеру астраханцев последуют речники всего Советского Союза, Народный комиссар тов. Шайков подчеркнул, что в условиях Верхнеамурского бассейна особенно важно обеспечить техническую физическую готовность судов в соответствии с графиком, выполнить план по переводу судов в высокий класс, ликвидировать отставание по среднему ремонту, своевременно обеспечить флот запасными частями и инструментом.

Достаточно ли энергично выполняется нами это требование Наркома?

Итоги судоремонта на 1 марта показывают, что нам удалось ликвидировать отставание по среднему ремонту несамоходного флота. Если на 1 февраля в ремонте несамоходного флота имелось отставание от графика на 6 процентов, то на 1 марта график превышен на 3 процента. Однако нельзя успокаивать себя этими средними данными, поскольку средний ремонт металлостроительского несамоходного флота отстает от графика на 6 процентов.

Не ликвидировано нами и отставание по среднему ремон-

ту буксирного флота, на 1 марта оно составляет 2,7 процента. Значит средний ремонт флота должен быть взят под особый контроль работников наших заводов и механико-судовой службы.

На 1 марта в зимней готовности сдано больше судов несамоходного флота, чем это предусмотрено графиком. Но это опять-таки еще не говорит о полном благополучии. Анализ выполнения ремонтных работ по отдельным судам показывает, что отстают от графика как раз те суда, на которых предстоит сделать самые трудоемкие работы и которые намечено перевести в высший класс.

Совершенно неудовлетворительно выполняется приказ Наркома об обеспечении флота запасными частями и инструментом. К изготовлению запасных частей завод имени Ленина фактически еще не приступал. А ведь на 1 марта следовало уже изготовить не менее 40 процентов запасных деталей!

Верхнеамурские речники взяли на себя обязательство закончить судоремонт на 10 дней раньше срока. Для того, чтобы это обязательство выполнить с честью, необходимо сосредоточить особое внимание на ликвидации отстающих участков в ходе судоремонта.

Обзор международных событий

Иностранная печать уделяет много внимания советско-финским отношениям. По общему мнению, высказываемому английскими, американскими и другими газетами, условия перемирия, предложенные Финляндии советским правительством, разумны, справедливы и великодушны. Мировое общественное мнение находит, что от дальнейшего поведения Финляндии зависит — воспользуется ли ей великодушным советским правительством и получить мир, либо разделить судьбу гитлеровской Германии, которую ждет неминуемый разгром. Другого выхода у Финляндии нет.

Немецко-фашистские войска потерпели на этой неделе ряд новых жестоких поражений на советско-германском фронте. В то же время союзная авиация нанесла Германии сильные удары с воздуха. Несколько дней подряд Берлин подвергался дневным и ночным налетам. Тысячи тонн фугасных и зажигательных бомб были сброшены также на Штутгарт, Мюнхен, Аугсбург и другие города. Основными объектами на-

то являлись предприятия германской авиационной промышленности. По сообщению шведской печати, около одной трети германских авиационных заводов выведено из строя в результате действий союзной авиации.

В Словении в конце февраля был создан первый народный парламент Словении. Словения — это часть Югославской федерации; она находится на северо-западе страны, у границы с Австрией и Италией. Словенские патриоты, сражающиеся против немецких оккупантов в рядах народно-освободительной армии Югославии и в партизанских отрядах под общим командованием маршала Тито, очистили от врага значительную часть родной земли. В Словении создана народная власть, открыто свыше 300 школ, приводится в порядок разоренное немецкими захватчиками хозяйство. Вместе с другими народами Югославии словенский народ мобилизует все свои силы для окончательного изгнания гитлеровцев и создания свободного, демократического югославского государства.

А. ВОЛЫНСКИЙ

... Как ни велики наши успехи, мы попрежнему должны трезво оценивать силы врага, быть бдительными, не допускать в своих рядах зазнайства, самоуспокоенности, беспечности.

И. СТАЛИН.

На фронтах отечественной войны

(Обзор военных действий за время с 1 по 7 марта 1944 года)

Войска Ленинградского фронта в конце февраля с боем форсировали реку Нарва южнее города Нарва и, прорвав сильно укрепленную оборону противника, захватили на западном берегу реки плацдарм, протяжением по фронту в 35 километров и в глубину на 15 километров. Советские части заняли ряд населенных пунктов и перерезали железную дорогу Нарва — Таллин в районе железнодорожной станции Аувере, в 15 километрах западнее города Нарва. Противник понес большие потери. Только на одном участке наши бойцы разгромили два полка вражеской пехоты. Отступая, гитлеровцы бросили 25 орудий, 40 минометов, много снарядов и мин. В последующие дни наши войска вели бой за расширение плацдарма на западном берегу реки Нарва и овладели несколькими опорными пунктами немецкой обороны.

На Псковском и Островском направлениях наши войска заняли ряд населенных пунктов, в том числе районный центр Ленинградской области Сопино и несколько железнодорожных станций на дороге Псков — Идрица.

Войска 1-го Украинского фронта 4 марта перешли в наступление и, прорвав силь-

ную оборону немцев на фронте протяжением до 180 километров, за два дня наступательных боев продвинулись вперед от 25 до 50 километров. Освобождены от немецко-фашистских захватчиков город и крупная железнодорожная станция Изяславль, города Шумек, Ямполь, Острополь, районные центры Каменец-Подольской области Ляховцы, Антонины, Теофиполь, Базалия и свыше 500 других населенных пунктов. В ходе наступления наши войска разбили 4 танковых и 8 пехотных дивизий немцев.

По предварительным данным за два дня боев, 4 и 5 марта, войска 1-го Украинского фронта уничтожили 203 танка, 250 орудий, 30 бронемашин, 407 минометов, более 600 пулеметов, свыше 2 тысяч автоматов и 20 различных складов. Немцы оставили на поле боя более 15 тысяч трупов своих солдат и офицеров.

За это же время наши войска захватили 120 танков, 292 орудия, 210 минометов, 260 пулеметов, бронепоезд, более 1000 автоматов и 23 склада с боеприпасами и различным военным имуществом. Взято в плен свыше 3 тысяч немецких солдат и офицеров.

Развивая наступление, наши войска 6 и 7 марта заняли

районные центры Тарнопольской области город Збараж, Вишневец, Лановицы, Новое село, город и крупную железнодорожную станцию Подволочиск, районные центры Каменец-Подольской области Фридриховка, Грицев, Старая Снява и более 400 других населенных пунктов. Советские части овладели железнодорожной станцией Волочиск, а также станциями Войтовцы и Наркевичи и тем самым перерезали важную железнодорожную коммуникацию противника Проскуров — Тарнополь.

Южнее города Кривой Рог наши войска 4 марта форсировали реку Ингулец, заняли несколько населенных пунктов и железнодорожные станции Ингулец и Николо-Козельск. В этих боях уничтожено до 2 тысяч немецких солдат и офицеров.

На остальных участках фронта — поиски разведчиков и в ряде пунктов бой местного значения.

За время с 29 февраля по 6 марта наши войска на всех фронтах подбили и уничтожили 402 немецких танка. В воздушных боях и огнем зенитной артиллерии сбито 257 самолетов противника.

Лоцман Граков

Каждую весну, не успеет еще солнце растопить замерзшей реки, старый лоцман Граков выходит на знакомый берег. Не терпится Василию Степановичу, так и тянет его на родную ширь, хочется лоцману узнать, скоро ли тронутся льды, сковавшие грудь красавца — Амура. С нетерпением ждет он начала навигации.

Планами на будущее, мыслями о работе, что стала его кровным делом, Василий Степанович привык делиться со своей женой.

— И чего тебе не сидится, отдыхал бы дома, годы ведь твои уже немалые, — часто увещевает мужа Александра Осиповна.

— А ты мне не указывай, сам знаю, как жить должен, с притворной строгостью в голосе отвечает Василий Степанович. Чай, слышала, старая, что говорит нам товарищ Сталин? А учит он каждого из нас стране помогать, чтобы скорее врага осилить, да войну

кончить победно. Помолчав немного, Василий Степанович продолжает:

— Недавно меня сам начальник пароходства к себе призывал и свазывал: «Хоть и поработал ты, Василий Степанович, лоцманом на Амуре половину века и по-мирному на покой бы не мешало, однако теперь — война. Отечеству стар и мал пособляют.

— Со здоровьем-то у тебя, спрашивает, какво?

— Насчет здоровья, отвечаю, не извольте сомневаться. А что касается работы, мы с нею дружим давно. Да разве можно сейчас, сидеть сложа руки? Скорее бы только весна, да в плавание!

... Василий Степанович Граков — один из старейших лоцманов верхнего Амура. Его имя и опытность хорошо известны в пароходстве и среди широких слоев речников. Десять лет работает он на линии Благовещенск — Срегенск. Более полтора десятка лет проработал он на буксировке

плотов. И никто не может упрекнуть старого лоцмана, что по его вине была хоть одна значительная авария. Зато награждался мастер-плотвод не однажды.

Днем и ночью ловит старый лоцман каждое слово сводок Советского информбюро.

— Недавно у нас с матерью праздник большой был — говорит Василий Степанович. Слышим, передают, что Красная Армия родные нам места из-под немца выволила. Каждый день с фронта все радостнее вести приходят. Слушал я приказ нашего вождя товарища Сталина. Зовет он нас к новому напряжению сил. Что же я, старый лоцман, найду еще силы, чтобы пособить Красной Армии быстрее завоевать победу.

Этой славной победе советского народа над немецкими захватчиками все свои силы отдает старый лоцман Василий Степанович Граков.

АЛ. ГРИБОВ.

Встреча юнг со старыми водниками

— Эй ты, Колька, пооди сюда!— кричит подросток идущему мимо товарищу.— Пошли в столовку: пиво привезли!

— Митьку не видал?— обращается тот же мальчуган к позавшемуся навстречу капитану.

Подобный тип паренька, к сожалению, все еще довольно часто встречается среди нашей молодежи. Имеются такие подростки и на заводе имени Ленина. Своё свободное время они больше всего любят проводить в куртке. В лихо заломленной шапке, с цыгаркой в зубах четырнадцатилетний мальчик смачно плюется и сквернословит. Нельзя сказать, чтобы это было приятно окружающим.

Не лучше ведет себя такой подросток и в цехе. Он мешает работающим товарищам, грубит мастеру, неуважителен к старшим.

К сожалению, мы часто проходим мимо подобных фактов и не стараемся внушить подростку, что так вести себя советскому юноше непристало. Во многих случаях грубости и невоспитанности повинны руководители предприятий, общественных организаций, мало еще уделяющие внимания вопросам воспитания молодежи.

Недавно партийный комитет завода имени Ленина сделал ценное начинание, устроив встречу юнг со старыми водниками.

Общаясь с юнгами, секретарь партийного комитета тов. Васильев сказал:

— Почти каждый из нас— ваших воспитателей и учителей— в прошлом плавал юнгой, матросом, масленщиком. Трудно было молодому человеку в дореволюционное время получить специальность. Теперь же о вашем воспитании заботится вся страна. От вас требуется одно— упорно учиться, быть дисциплинированными. Большая часть ребят к труду относится честно. Однако есть среди вас и такие, кто нарушает дисциплину и не слушает распоряжений мастера, капитана. Плохо, например, ведут себя юнги Никитин и Лунин.

Вместо того, чтобы все свои молодые силы направить на изучение производства, эти ребята затрачивают энергию попусту.

Рассказав о новых успехах Красной Армии, т. Васильев напомнил о долге нашей молодежи трудиться еще больше и лучше.

Капитан парохода тов. Обливанцев рассказал юнгам о своем жизненном пути.

— Много лет пришлось мне плавать матросом, затем рулевым. Лишь впоследствии, в результате упорного труда, я получил звание капитана. Любая специальность не дается даром. Наше дело также требует большой любви и желанной работать над собой.

Скоро мы с вами пойдем в плавание. Наши юнги несомненно полюбят речной транспорт, и этой задаче— воспитанию из вас патриотов речного транспорта— мы, старые водники, отдадим все свои силы.

Прошла неделя, и партийная организация завода имени Ленина созвала второе собрание юнг совместно с учениками-подростками. На него пришли работники суда и прокуратуры, капитаны и механики.

— Все, ребята, зависит от желаний— сказал собранным молодой бригадир, недавний ученик деревообделочного цеха, Решетов.— Я с членами своей бригады выполняю задания не ниже 120-130 процентов ежемесячно. А все это потому, что ребята трудятся с охотой, в дело вникают, времени попусту не тратят.

Пятнадцатилетний бригадир поделился опытом своей работы.

— Давайте честно трудиться,— сказал он,— скорее осваивать свою специальность, помогать стране громить немецких оккупантов!

Все выступавшие— председатель трибунала тов. Силин, прокурор тов. Павленко, капитаны и механики— отмечали, что заводская молодежь еще недостаточно дисциплинирована, что впереди перед всем коллективом завода, капитанами и механиками стоит задача

воспитания нашего юношества в духе советского патриотизма и железной военной дисциплины.

Мы вправе требовать от молодежи и вежливого обращения с окружающими, и образцовой дисциплины, и прилежания на производстве и в учебе. Но эти качества сами собой не появляются. Их следует воспитывать изо дня в день, терпеливо и настойчиво. И там, где о молодежи проявляют настоящую заботу, где вопросам ее воспитания уделяется должное внимание, молодежь дисциплинирована, а производственные планы регулярно перевыполняются.

Так обстоит дело, например, в деревообделочном цехе. Здесь с молодыми рабочими занимается опытный воспитатель мастер цеха тов. Сушенцов. Недавно он для молодежи своего цеха оборудовал Красный уголок. Стоит только заглянуть сюда, как убеждаешься, что сделал это тов. Сушенцов с большой любовью.

Воспитанием нашего подрастающего поколения должен заниматься весь коллектив речников Верхнего Амура. Долг каждого командира, коммуниста повседневно работать с молодежью. Ведь встречи старых водников с подростками происходят не только на собраниях и совещаниях. Сколько таких «неофициальных встреч» бывает на заводском дворе, на улице, в столовой. Задуманная товарищеская беседа, проведенная капитаном с юнгами в их кубрике, может сыграть решающее значение в укреплении дисциплины на судне.

Большая и почетная задача стоит перед работниками суда и прокуратуры. Кто как не они должны помочь речникам в ознакомлении широких слоев молодежи с советским законодательством? Их более активное участие в воспитательской работе поможет нам много сократить число нарушений и проступков, все еще имеющих место в нашем пароходстве.

ЕВГ. БОГОРОДСКИЙ.

О катерах типа „34“

(В порядке обсуждения)

Моторные катера типа «34» с двигателями Дейтц предназначены были для работы в рыбной промышленности реки Амура. Так, по крайней мере, говорилось в проектных материалах и об этом же свидетельствует форма их корпуса и осадка. Работа их в качестве буксирщиков плотов по реке Зее терпима очевидно лишь только потому, что нет катеров, более подходящих для этой цели.

Командиры катеров часто испытывают опасные неудобства ввиду очень большой осадки этих катеров. Осматривая катера в судоремонт текущего года, мне пришлось убедиться в весьма существенном недостатке обшивки конструкции этих катеров. Командир катера жаловался на сильную шаткость деревянных фундаментов моторов и просил дать совет, как их укрепить.

Фундаменты в самом деле сконструированы нерационально и к тому же нет возможности связать эти фундаменты с корпусом судна. Корпус очень слаб. Гнутый дубовый набор и тонкая обшивка при работе моторов сильно вибрируют и очень быстро расстраиваются. Трещины, а затем и гниль в наборе есть одно из следствий этой вибрации. Совершенно нет каких-либо связующих поясов по скуле набора.

Нет сомнения, что в ближайшее время потребуется полная

смена корпусов этим катерам. И время это— следующий судоремонт. Раз это так, то следует подумать о том, чтобы не повторять ошибок первоначального проекта.

Для этого следует из эксплуатационных соображений изменить форму корпуса, применительно к нашим глубинам, и эксплуатационным скоростям, создав минимальную осадку. Для улучшения при этом работ гребных винтов следует заключить их в направляющие насадки, что даст нам увеличение упора и прирост мощности. Набор следует сделать натесным корабельного типа с усилением в районе машинного отделения. Надежно запроектировать моторные фундаменты, что обеспечит неизменное состояние валовой линии, а значит и сохранность валов гребных и колесчатых. Следует улучшить связь машинного отделения с мостиком, отчего выиграет управление судном. Изменение формы корпуса улучшит жилые помещения и быт экипажа.

Как видим, выгоды из предложения можно извлечь много, но работа серьезная. Желательно выслушать по этому вопросу мнение работников службы эксплуатации и механико-судовой службы.

Конструктор КВЯТКОВСКИЙ.

Ценное приспособление

При работе соляных транспортеров, особенно в сырую погоду, соль, прилипая к барабанам натяжных приспособлений, образует наросты, что приводит зачастую к соскакиванию ленты с барабана, закручиванию ее и обрыву.

Для своевременной очистки барабанов от соли приходилось останавливать работу транспортеров на 10-15 минут. Механик тов. Тарасов и пом. механика участка пристани-ветка т. Докучаев предложили оригинальное приспособление для очистки барабана от соли, действующее при помощи системы рычагов. Приспособление за-

репляется на параллели и, не останавливая транспортера, нажатием рычага механизатор в любой момент может очистить барабан.

В настоящее время такие приспособления изготавливаются и устанавливаются на все транспортеры соляного причала.

З. ШЕРЛЕ,
начальник механизации
пристани Благовещенск.

ЗА РУБЕЖОМ

Расстрел
трех германских
генералов

СТОКГОЛЬМ, 5 марта. (ТАСС). Газета «Маргентдингген» сообщает из Берна: «По приказу Гитлера казнены 3 немецких генерала авиации: генерал-майор Юдгер Фельк и генерал-лейтенант Фукс. В качестве причины указывают на трусость перед врагом. Генералам было поручено во время операции у Невеля вести бой, не считаясь с потерями своих сил, хотя надежды на успех не было. Говорят, что генералы колебались, за что и были преданы военно-полевому суду».

Ответственный редактор
К. А. ЯРУНИН.

НАД ЧЕМ РАБОТАТЬ РАЦИОНАЛИЗАТОРУ И ИЗОБРЕТАТЕЛЮ

Дополнительные устройства для экономии пара, расходуемого рулевой машиной

В настоящее время большинство самоходных судов оборудовано паровыми рулевыми машинами. Несмотря на относительно малую мощность машины, она расходует большое количество пара, главным образом из-за пропуска в распределительных устройствах.

Как известно, перемена направления вращения машины производится изменением паровпуска, т. е. осуществлением в золотниках машины последовательного внутреннего и внешнего паровпуска. Это заставляет использовать в качестве основной конструкции золотника без

перекрыши. При стоянке машины поля золотника неполностью перекрывают паровпускные окна, оставляя щели для пропуска пара. Вследствие этого даже на стоянке имеет место довольно значительный расход пара.

Для устранения этого существенного недостатка применялись и применяются так называемые клапаны экономии, имеющие целью создавать дополнительные препятствия прохождению пара при нейтральном положении спускового золотника. Однако совершенной конструкции этих клапанов пока еще нет. Испытания показывают,

что на некоторых судах, особенно на маломощных и средней мощности, расход пара на штурвальную машину достигает 10-15 процентов паропроизводительности котельной установки.

Необходимо разработать новую конструкцию устройства или так усовершенствовать имеющееся, чтобы действительно, при любых условиях работы, обеспечить весьма значительное снижение расхода пара во время работы штурвальной машины и устранение непроизводительной потери пара при стоянке машины.

При разработке необходимо учесть следующие технические требования:

1. Штурвальная машина работает насыщенным или слабо подсушенным паром.
2. Конструкция устройства должна быть проста в изготовлении, эксплуатации и ремонте.
3. Материалы, применяемые при изготовлении устройства, должны быть не дефицитными.
4. Учесть характерные особенности в требованиях, предъявляемых к работе штурвальной машины.

П. В. ДАНИЛЬЧЕНКО,
главный инженер ВАУРП-а.