

БОЛЬШЕВИК АМУРА

Орган Управления Верхнеамурского Речного Пароходства
и Баскомреча

Выходит по вторникам и пятницам

№ 21 (707)

Пятница, 17 марта 1944 г.

Цена 15 коп.

Поддержим замечательную инициативу железнодорожников!

По постановлению Крайкома ВКП(б) и Крайисполкома в нашем крае проводится общественный смотр готовности колхозов, МТС и совхозов к весеннему севу. Общественный смотр широко развернулся в колхозах и МТС Амурской области. С каждым днем все больше число колхозов и МТС рапортуют крайкому ВКП(б) и крайисполкому о своей готовности к севу.

В горячее время подготовки к весне наши промышленные предприятия не могут стоять в стороне от борьбы за урожай, за хлеб для Красной Армии и страны. Областная газета «Амурская Правда» в номере от 15 марта сообщает о замечательном похине завитинских железнодорожников.

Железнодорожники решили удвоить в дни общественного смотра свою помощь подшефным колхозам и МТС. Выявив в чем нуждаются подшефные села для успешного проведения сева, завитинцы организовали воскресник. На воскресник вышли кузнецы, товари, слесари, электросварщики, служащие. С огромным трудовым подъемом взялись они за изготовление запасных частей к сельхозмашинам, инструмента и запорочного инвентаря для подшефных МТС и колхозов. Изыскав на месте нужные материалы, они изготовили 65 лемехов к плу-

гам, 140 болтов для крепления лемехов, много подшипников к плугам, молотков, ведер и другого инструмента и инвентаря. В подшефные колхозы железнодорожники посылают квалифицированных рабочих для оказания помощи в ремонте сельскохозяйственного инвентаря.

Промышленные предприятия речного транспорта также шефствуют над колхозами и МТС, оказывая им всестороннюю помощь материалами, инструментом, ремонтом сельхозинвентаря, квалифицированной рабочей силой. Но в дни общественного смотра готовности колхозов, МТС и совхозов к севу наша помощь селу должна быть удвоена. Особенно важно, чтобы завод имени Ленина ускориł выполнение заказов по изготовлению сменных частей для сельхозмашин.

**«И ГОРОД НЕ МОЖЕТ
СТОЯТЬ В СТОРОНЕ. В ДНИ
СМОТРА СЕЛУ ПОМОГАЙ ДВОЙ-
НЕ!»**

Товарищи речники! Поддержим замечательную инициативу завитинских железнодорожников! Усилим нашу помощь селу в эти решающие дни подготовки к весеннему севу! Сделаем все, чтобы наши подшефные колхозы и МТС дали как можно больше хлеба стране и фронту!

Наша помощь подшефной МТС

Коллектив Благовещенской судовой верфи на митинге, посвященном обсуждению обращения Артиллерийского завода имени товарища Сталина, взял на себя следующие обязательства по оказанию помощи подшефной Кировской МТС в проведении сельскохозяйственных работ в лето 1944 года.

Мы обязались все заказы подшефной МТС по реставрации деталей к тракторам и сельхозмашинам выполнить к 1 апреля. В этому же сроку изготовить силами рабочих верфи слесарный и измерительный инструмент. Выделить для подшефной МТС разных материалов и кузнечного угля на 5 тысяч рублей. В течение 1944 года произвести реставрацию деталей электросварки для тракторов и сельхозинвентаря на 15-20 тысяч рублей. Послать в подшефную МТС кузнеца для ремонта сельхозинвентаря сроком на 15 дней, а также нормировщика сроком на 5 дней. В течение всего периода сельскохозяйственных работ поддерживать с подшефной МТС живую связь, в частности ко-

ординировать на период весенней посевной и уборочной кампаний одного из работников верфи для проведения агит-массовой работы.

Коллектив судовой верфи честно выполняет взятые на себя обязательства. На 15 марта мы уже отправили Кировской МТС болтов разного размера 115 кг., провода для магнето 12 м., каната пенькового 20 м., шлангов приемных 2 шт., тисов слесарных 2 шт., пыли наждачной 3 кг., соды каустической 5 кг., труб газовых 15 кг., угля кузнечного 3 тонны, электродов 32 кг., оловянного припоя 2 кг., домкратов 2 шт., одну ванну-зонт и один радиатор. За это же время реставрировано звездочек для тракторов—4, катков на два трактора, гусениц для восьми тракторов и четыре крышки для блоков моторов.

Коллектив судовой верфи еще больше усилит свою помощь подшефной Кировской МТС, чтобы сделать ее передовой в нашей области. **А. БЕКРЕЕВ,** секретарь партбюро Благовещенской судовой верфи.

На фронтах отечественной войны

(Обзор военных действий за время с 8 по 14 марта 1944 года)

Наши войска на Украине развивали успешное наступление и нанесли противнику ряд тяжелых поражений.

Войска 3-го Украинского фронта, перейдя в наступление, переправились через реку Ингулец и прорвали сильную оборону немцев по западному берегу этой реки. За четыре дня наступательных боев наши войска продвинулись вперед от 30 до 60 километров и расширили прорыв до 170 километров по фронту. Развивая успех, советские части освободили от немецко-фашистских захватчиков сотни населенных пунктов и, форсировав реку Днепр в нижнем течении, 13 марта, в результате уличных боев, овладели городом Херсон — крупным узлом железнодорожных и водных коммуникаций и важным опорным пунктом обороны немцев у устья реки Днепр.

С 6 по 12 марта включительно, войска 3-го Украинского фронта уничтожили 115 немецких танков, 64 самоходных орудия, 390 орудий разного калибра, 230 минометов, 950 пулеметов, 68 бронемашин и бронетранспортеров, 58 тракторов и 3830 автомашин. Противник оставил на поле боя более 20 тысяч трупов солдат и офицеров.

За это же время войска 3-го Украинского фронта захватили 87 танков, 50 самоходных орудий, 338 полевых орудий, 142 миномета, 1077 пулеметов, 8200 винтовок и автоматов, 48 бронемашин и бронетранспортеров, 121 трактор и тягач, 5342 автомашины, 27 паровозов, 242 ва-

гона и 63 разных склада. Взято в плен свыше 2500 немецких солдат и офицеров.

Войска 2-го Украинского фронта, возобновив наступление, прорвали сильную оборону немцев на широком фронте, разгромили уманьско-христиновскую группировку противника, в составе одной артиллерийской, шести танковых и семи пехотных дивизий. За пять дней наступательных боев, советские части истребили свыше 20 тысяч немецких солдат и офицеров и взяли более 2500 пленных. По предварительным данным, войска 2-го Украинского фронта захватили свыше 500 танков и самоходных орудий, из них более 200 вполне исправных «тигров», «пантер» «фердинандов», 600 полевых орудий, свыше 12 тысяч автомашин, более 50 складов с вооружением, боеприпасами и другим военным имуществом.

По показаниям пленных, захваченная материальная часть принадлежала 11, 13, 14, 16, 17 немецким танковым дивизиям и танковой дивизии СС «Адольф Гитлер». На эти соединения немецкое командование возложило задачу приостановить наступление советских войск. Однако, под ударом советских подвижных соединений и пехоты, немцы были вынуждены бросить свою боевую технику и бежать.

Бойцы и офицеры Красной Армии проявили в этих боях величайший героизм и мужество. В условиях полного бездорожья и непролазной грязи советская пехота на отдельных направлениях с боями преодолевала за сутки расстояния в 20-30 километров.

Войска 1-го Украинского фронта, в результате обходного маневра в сочетании с фронтальной атакой, 9 марта овладели городом и железнодорожным узлом Староконстантинов — важным опорным пунктом немцев на Проскуровском направлении.

За истекшие семь дней наши войска на Украине освободили от немецко-фашистских захватчиков город Умань, железнодорожные узлы Христиновка и Долинская, город Широкая Балка (на северном берегу Днепровского лимана), а также 39 районных центров Тернопольской, Каменец-Подольской, Винницкой, Киевской, Кировоградской, Николаевской и Одесской областей.

Стремительно продвигаясь вперед, советские войска на ряде участков вышли к реке Южный Буг.

Войска 3-го Украинского фронта в районе населенных пунктов Березнегатое-Снигиревка окружили крупную группировку немцев в составе нескольких дивизий. Противник предпринимал неоднократные попытки вырваться из окружения, но был отбит, потеряв при этом убитыми до 10000 солдат и офицеров. Нашими войсками захвачено более 300 орудий разного калибра и взято в плен свыше 4 тысяч немецких солдат и офицеров.

За время с 7 по 13 марта наши войска на всех фронтах подбили и уничтожили 508 немецких танков. В воздушных боях и огнем зенитной артиллерии сбито 358 самолетов противника.

ОБЗОР МЕЖДУНАРОДНЫХ СОБЫТИЙ

Блестящие победы Красной Армии, продолжающей гнать немецких захватчиков на запад, воодушевляют на борьбу поработанные гитлеровцами народы.

Об усилении партизанской борьбы сообщают из Франции. В горах Верхней Савойи происходят бои между французскими патриотами и карательными отрядами немцев и их прислужников. О мужестве народных мстителей Франции свидетельствует следующий случай. В одной из деревень области Вар отряд из 9 французских партизан вел в течение многих часов бой с 200 гитлеровцами и уничтожил 40 немцев. Как сообщает иностранная печать немецкие изверги за время оккупации расстреляли 38 тысяч французов, 75 тысяч отправлено в германские концлагеря. Всего за это время арестовано 400 тысяч французов. Несмотря на террор и преследования, сопротивление оккупантам усиливается, все чаще нападают французские партизаны на немецкие казармы, организуют взрывы на желез-

ных дорогах, электростанциях и других важных в военном отношении предприятиях. Они убивают гитлеровских солдат и офицеров и предателей французского народа.

В северных районах Италии, занятых немцами, бастует 6 миллионов рабочих. Они требуют отмены объявленной фашистскими властями мобилизации. Они требуют прекращения насильственной отправки рабочих в Германию и немедленного освобождения арестованных товарищей. На ряду с этим, отряды итальянских партизан ведут непримиримую борьбу против гитлеровских оккупантов и итальянских фашистов.

В Югославии части народно-освободительной армии умело и мужественно борются за освобождение родины. Они нанесли немцам поражение на участке фронта между Загребом и Карловацем. Близ г. Травника партизаны разгромили немецкую колонну. В восточной Боснии партизаны прорвали важную железнодорожную линию между

Сараево и Вышеградом. В Загребе, главном городе Хорватии, в связи с налетом союзной авиации произошли крупные народные волнения. Население выступило на демонстрации против немецких оккупантов и их прислужников, возглавляемых предателем Павеличем. Воспользовавшись паникой, охватившей фашистов во время налета, многие рабочие и служащие бросили работу и покинули город, что вызвало приостановку производства на предприятиях.

О массовом бегстве рабочих с предприятий, подвергающихся налетам союзной авиации, сообщают из Германии. В связи с этим гитлеровцы выражают большую тревогу, так как производство на немецких военных заводах резко сокращается.

За истекшую неделю англо-американские самолеты продолжали бомбить различные города Германии, направляя свой главный удар на авиационные заводы противника. Многие из этих заводов полностью либо частично выведены из строя.

Л. ВОЛЫНСКИЙ

Технический план и его роль в работе пароходства

Ответственные задачи по перевозкам грузов и оперативным заданиям Командования в дни Отечественной войны чрезвычайно повысили роль речного транспорта и ответственность его командиров. На ряду с этим отсутствие стройной системы обеспечения государственного плана перевозок средствами транспорта создавало условия без контрольной работы пароходств, снижало качество оперативного руководства работой флота со стороны диспетчерского аппарата, снижало ответственность руководящих работников за наиболее эффективное использование флота как решающее условие выполнения плана перевозок.

Коренным недостатком прежней системы руководства флотом и берегом было то, что на речном транспорте существовали отдельные, ничем между собой несвязанные нормы на отдельные операции по обслуживанию флота. Это создавало значительное неудобство в руководстве флотом и берегом и приводило к тому, что из поля зрения упускались многие ничем нерегламентированные процессы, снижающие эффективность, достигнутую при работе по нормированным процессам.

Возросшие в дни войны требования к речному транспорту вызвали необходимость создания единой системы планирования и руководства движением флота и работой пристаней, т. е. такой системы, которая охватывала бы всю многогранную эксплуатационную деятельность пароходства.

Уже в навигацию 1943 года приказом Народного комиссара речного флота союза ССР тов. Пашкова за № 41 от 2 марта 1943 года, изданного на основе учета положительного опыта работы по техническому плану «Волготанкера», технический план работы флота был введен в действие по всей системе Наркомречфлота. Что же такое технический план работы флота? Технический план — это и есть та стройная система руководства работой флота и берега, которая позволяет произвести полный охват планированием и нормированием всех элементов работы флота, полный охват нормированием всего цикла оборота флота во всех его деталях, нормированием, технически обоснованным, доведенным до всех работников, связанных с движением и обслуживанием флота.

Встает вопрос, почему же эту новую систему руководства эксплуатационной деятельностью пароходства, которая включает в себя руководство работой флота, пристаней с их механизацией, заводов, вспомогательных служб и отделов, орд, зыготконторы, лесовязаторы и т. д. называют техническим планом работы флота? Только потому, что в конечном итоге продукцией транспорта является перемещение грузов и пассажиров — тонно-пассажирско-километровая работа, которая создается только флотом, его транспортным ид-

ВЫРЕЖИ И СОХРАНИ

ром, а все остальные звенья пароходства призваны служить обеспечению этой основной задачи.

Из чего состоит технический план?

Технический план состоит из трех основных частей:

1. Графика движения флота.
2. Технологических процессов обработки флота на пристанях.

3. Собственно технического плана, составленного на базе норм графика движения флота и технологических процессов обработки флота на пристанях и являющегося основным обобщающим звеном, нормирующим весь цикл оборота флота.

Разбор в деталях каждого из трех основных элементов технического плана будет дан в следующих номерах нашей газеты.

Основным критерием, признаком, по которому дается оценка работы пароходства по техническому плану (помимо выполнения плана перевозок) является качество планирования и оперативного контроля за работой флота, качество учета и анализа работы флота по техническому плану с последующей разработкой и реализацией конкретных мероприятий по ликвидации выявляющихся недостатков, мешающих нормальной работе флота.

Вполне понятно, что технический план, являющийся большой организующей силой, сам по себе еще не может решить успех выполнения государственного плана грузоперевозок. Выполнение плана грузоперевозок решают люди, кадры, умеющие работать по техническому плану. Нельзя представлять себе дело так просто, что лишь одним официальным введением и действием технического плана можно вдруг разрешить все стоящие перед речным транспортом задачи. Жизненность технического плана возможна только при условии активной борьбы всей массы речников за выполнение его норм, за полное и безусловное использование всей материально-технической базы, которой располагает пароходство для выполнения плана грузоперевозок. Надо добиться того, чтобы весь личный состав флота и берега во всех деталях знал нормы технического плана. Надо организовать широкое социалистическое соревнование за безусловное выполнение и перевыполнение этих норм.

Останавливаясь на недостатках работы нашего пароходства по техническому плану в навигацию 1943 года, следует указать на следующие основные недостатки.

В пароходстве были разработаны графики движения флота на навигацию 1943 года, но они применялись формально, не было достаточного контроля за их выполнением, а также не было и достаточной борьбы

за то, чтобы создать необходимую материальную базу для их выполнения. Поэтому графики в большей своей части оставались достоянием одной диспетчерской пароходства.

В пароходстве были разработаны карты технологических процессов обработки судов у причалов, но эти карты не были доведены до пристаней и судов и также оставались достоянием только тех, кто их разрабатывал.

В пароходстве был разработан и в целом весь технический план работы флота, ежедневно составлялся и направлялся в ВОСПЦУРФ Наркомречфлота отчет по 12 формам учета. Но дальше учета да анализа и разработки мероприятий, дело, за редким исключением, также не шло.

Все это явилось прямым результатом того, что с самого начала своего внедрения технический план не был широко популяризирован, не было организовано детальное изучение его в среде руководящих работников, не говоря уже об ознакомлении с техническим планом всей массы речников.

Вторым основным недостатком нашей работы по техническому плану являлось то, что внедрение его не находило своего логического завершения. Технический план, строго нормирующий и регламентирующий все звенья работы пароходства, в то же время должен базироваться на наиболее полном использовании существующей материально-технической базы.

Работники управления пароходства, анализируя работу флота по техническому плану, разрабатывали мероприятия, направленные на укрепление и совершенствование этой базы, намечали организационно-технические мероприятия, направленные на улучшение ее использования, но на этом дело и заканчивалось. Разработанные мероприятия в большинстве своем оставались невыполненными. Это являлось также прямым результатом того, что технический план работы флота в прошлом году был достоянием только небольшой группы работников, непосредственно занимающихся этим делом.

Таковы основные недостатки, которые имели место в работе нашего пароходства в навигацию 1943 года. И прежде всего с устранения этих недостатков мы и начинаем внедрение технического плана на навигацию 1944 года.

На основе учета полученного опыта за прошедший период и указаний кустового эксплуатационного совещания Верхнеамурского пароходства безусловно добьется более высокой культуры в своей эксплуатационной деятельности, обеспечит работу флота по техническому плану, а следовательно будет иметь и более лучшие результаты выполнения государственного плана грузоперевозок.

М. И. ТРЯСУЧЕВ,
начальник службы эксплуатации пароходства.

НАД ЧЕМ РАБОТАТЬ

РАЦИОНАЛИЗАТОРУ И ИЗОБРЕТАТЕЛЮ

Надежное форсирование тяги и дутья паровых котлов с малой затратой энергии

Для работы паровых котлов на низкосортном топливе, каковым являются угли кивдорайчихинские и частично артемовские, при предъявленных технических требованиях строгой регламентации всех показателей работы судна, является необходимость обеспечить форсирование тяги. Существующие способы и методы форсирования тяги, сводящиеся обычно к применению пародутьевых устройств (диффузоры, сифоны) или к установке вентиляторов дутья и дымососов, являются недостаточно экономичными, ввиду необходимости затрачивать на их действие много энергии. Если учесть, что в настоящее время не изготавливаются быстроходные движки, могущие работать на одном валу с вентилятором, то станет ясным, что пользование ременной передачей и даже редуктором (п/х типа «Ленинград») требует большого внимания со стороны обслуживающего персонала. К тому же они не надежны в работе, ввиду отсутствия качественных ремней и шарикоподшипников нужного размера. Существующие на судах пароструйные приборы, разных конструкций, весьма не экономичны, устанавливались без расчетов, с большими принудками на создание возможно лучшей тяги. Практически же расход пара доходит до 25 процентов служебной затраты энергии.

Попытка применять вентиляторы в качестве дымососов,

не дала положительных результатов ввиду тяжелых условий работы дымососов, имелись случаи выхода из строя вентиляторов и передач.

Поэтому одним из основных средств создания нужной тяги применяют, несмотря на неэкономичность, пароструйные сифоны.

Необходимо, с учетом вышеизложенного, разработать и предложить конструкцию устройства для форсирования тяги и дутья паровых котлов, обеспечивающих надежность работы и малую величину служебной затраты тепла.

При разработке необходимо иметь в виду, что:

1. Устройство должно работать как на холодном воздухе с температурой плюс 20 градусов С, так и на горячих топочных газах с температурой до 350 градусов С и обеспечивать служебную затрату тепла при форсировке топки, достигающую до 1 млн. калорий на квадратный метр колосниковой решетки в час, — не более 3-4 процентов.

2. Конструкция устройства должна быть проста в изготовлении, обслуживании и надежна в действии.

3. Оригинальность двигателя против применявшихся, если он понадобится для движения.

П. В. ДАНИЛЬЧЕНКО,
главный инженер пароходства.

ПО СЛЕДАМ НАШИХ ВЫСТУПЛЕНИЙ

В РЕДАКЦИЮ ГАЗЕТЫ «БОЛЬШЕВИК АМУРА»

Факты применения сырого леса в судоремонт 1943-44 года, указанные в статье «Выше качество судоремонта!», помещенной в газете «Большевик Амура», № 18, от 8 марта с. г. целиком подтверждаются. Это происходит по той причине, что лес для судоремонта поступил на завод имени Ленина в последние дни навигации и, несмотря на то, что в распиловке бревен приступили немедленно и распилили лес в максимальнорезультативные сроки, пиломатериалы все же полностью просушить естественным способом не представилось возможным, а паровой сушилки на заводе не имеется.

Для избежания порчи изделий от рассыхания все вновь поставленные деревянные части грунтуются олифой.

Для избежания применения сырого материала в будущем необходимо доставить заводу имени Ленина плоты в начале навигации с тем, чтобы можно было своевременно распилить лес и сложить в штабеля. В этом случае к началу судоремонта мы будем иметь достаточно выдержанные пиломатериалы.

Д. И. СКВИРСКИЙ,
начальник механико-судовой службы пароходства.

„Не повышайте голос!“

Под таким заголовком в нашей газете, в № 15, за 10 февраля был помещен маленький фельетон. В фельетоне писалось о невнимательном, грубом отношении работников магазина № 1 к покупателям. Заместитель начальника пароходства по рабочему снабжению тов. Филатов сообщил, что факты, ука-

занные в газете, полностью подтвердились. Продавщица Орлова за грубость с покупателями с работы в магазине уволена. Кроме того, принимаются другие меры к упорядочению работы магазина.

Ответственный редактор
К. А. ЯРУНИН.