

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

БОЛЬШЕВИК АМУРА

Орган Управления Верхнеамурского Речного
пароходства и Баскомреча

22 Июля

1947 года

Вторник

№ 69 (1122)

Год издания 10-й

Цена 15 коп.

ОБРАЗЦОВО ГОТОВИТЬСЯ К ЗИМНЕМУ СУДОРЕМОНТУ

В зиму 1947—48 годов коллективу речников нашего пароходства предстоит выполнить ответственные работы по дальнейшему повышению технического состояния флота. Известно, что объем судоремонта в наступающую зиму будет не меньше, чем в прошедший судоремонт. Задача будет успешно решена при том условии, если речники, наряду с выполнением плана грузоперевозок, серьезно возьмутся за подготовку к зимнему судоремонту.

По нужно отметить, что на предприятиях нашего пароходства и в первую очередь на заводе имени Ленина нет еще борьбы и настоящей мобилизованности коллектива на образцовую подготовку к зиме. Это предприятие отстает от графика почти по всем видам подготовки к зиме. В затоне завода по сей день стоят суда, срок ремонта которых истек еще в прошлом году. Это углярки №№ 160, 207, 188, пароход «Карл Либкнехт», шаланда № 6 и другие. Объясняется это тем, что на заводе пустили на самотек дело по выполнению трудоемких работ на судах, а график министерства не стал законом для руководителей завода.

В подготовке к зиме по сведениям на 20 июля завод отстает с ремонтом таких объектов, как силовое хозяйство, готовность которого вместо 49 процентов, составляет 43 процента. На предприятии медленно идет установление нового оборудования, здесь до сих пор не приступили к установлению продольно-стропального станка, ничего не делается и по установке листопрямильных вальцов. Завод тормозит подготовку к зиме и других наших предприятий. Так, здесь не выполнен заказ Благовещенской судовой верфи на недостающие детали к паровому молоту.

Необходимо немедленно приступить к переоборудованию углярок № 207 и 188, а также приступить к работам на барже «Албазин», пароходах «А. Макаров», «А. Толстой», «Амурский 1», шаланде № 6. Окончание этих работ до начала судоремонта значительно облегчит начало зимнего ремонта.

Следует также более организованно и четко работать заготовительной конторе (начальник тов. Колесников). Такие материалы, как мелкие гвозди, олифа, толь, газовые трубы и многие другие в заготовительной конторе имеются только на бумаге. А ведь все эти материалы нужны, как сейчас — при выполнении работ по лунинско-киселевским методам ухода за судами, так нужны будут и для предстоящего судоремонта.

Хорошая подготовка предприятия к зиме является залогом успешного проведения судоремонта. Это в конечном итоге обеспечит успех грузоперевозок в третьем году новой сталинской пятилетки. Задача здесь немалая. Нужно побеспокоиться, чтобы вовремя и с хорошим качеством отремонтировать стапанный парк, подготовить к зиме помещения, обеспечить предприятие топливом, лесом, материалами, отремонтировать жилые здания, полностью подготовить для судоремонта инструмент и смежные детали.

Верхнеамурцы! Встретим 30-ю годовщину Великой Октябрьской социалистической революции новым подъемом социалистического соревнования. Образцово подготовимся к предстоящему зимнему судоремонту!

По призыву экипажа буксировщика „С. Орджоникидзе“

Обсудив инициативу команды парохода «С. Орджоникидзе», первой подхватившей почин Василия Матросова, коллектив парохода «Новосибирск» решил последовать примеру передовиков и дополнительно к ранее взятым на себя обязательствам, в оставшийся период навигации обязуется выполнить в счет будущего зимнего судоремонта:

1. Вновь отремонтировать инжектор;
2. Сменить и установить 30 метров трубопровода к инжектору и брашпиль;

3. Полностью отремонтировать брашпиль и отремонтировать насос «Вортингтон»;
4. Отремонтировать все отопление, сменив 15 метров труб;
5. Сэкономить 10 процентов топлива и 5 процентов смазочных материалов.

Последовать нашему примеру призываем команду парохода «Комсомольск».

По поручению команды:

ШЕМЯКИН — капитан парохода,
ДАВЫДОВ — механик парохода,
КУЗИН — предсуднома.

Техническая учеба на судне

Я провожу занятия по техминимуму с палубной командой. Помимо занятий с матросами я задался целью подготовить и трех рулевых.

Первая тема нашего занятия была посвящена устройству судна, затем товарищи были ознакомлены с деталями корпуса. На следующем занятии я ознакомил команду с правилами ухода за корпусом и надстройкой, мерами профилактики и т. д.

Большой интерес вызвали две последующие темы: рулевое устройство судна и якорное устройство. Якорная часть была разобрана очень подробно. Разбирая преимущества якорей, мы более подробно остановились на якорях типа Холла, адмиралтейском, Тротмана и Мартина.

Как правило, после каждого занятия я провожу устный опрос. Прочные, хорошо усвоенные знания, показывают при этом матросы Померанцев, Воропаев и Матвеевичев. Хорошо усваивает судовую технологию и самый юный член нашей команды — юнга Рузайкин.

Помимо общих занятий я провожу дополнительные беседы в красном уголке, а иногда и прямо в кубрике с тт. Померанцевым, Карповым и Бурковым. Каждый из них, хоть сейчас, сможет сдать техминимум рулевого.

А. ГРИГОРЬЕВ,

старший помощник капитана парохода
«Дзержинский».

ПОощРЕНИЯ И ВЗЫСКАНИЯ

Начальник пароходства приказом № 134 премировал за хорошее техническое содержание судов в эксплуатации полумесячным окладом команды пароходов: «Профинтерн», «Дзержинский», «Комсомольск», «Зенит», «Иркутск», «Хабаровск», баржи «Варшава» и газохода № 10.

Команде парохода «Сибиряк», палубной команде парохода «Томск» и командам

барж №№ 306, 303, «Зырянка», «Одесса», хорошо содержавшим свои суда, но не проводившим работ по лунинско-киселевскому методу, начальник пароходства в премии отказал.

За неудовлетворительное содержание механизмов на пароходе «Томск», начальник пароходства освободил от занимаемой должности механика этого судна Москалева.

КАК МЫ РАБОТАЕМ

Работы производили не считаясь со временем — на стоянках, после несения вахт, ночью. Установку «Вортингтона» мы, например, производили ночью. Встречались и трудности. Нехватало труб для установки «Вортингтона». Их мы изыскивали в отходах, собирали по затону.

В мае вместо 21 человеко-часа лунинско-киселевских работ, машинная команда выполнила 200 человеко-часов. Успешно работала машинная команда и в июне. Вместо 64 человеко-часов она выполнила 207. За это время мы отремонтировали и установили аварийный насос «Вортингтон», рулевую машину, выполнили и другие работы, всего на 400 с лишним человеко-часов, превысив задание более, чем в четыре раза.

Работа далеко не закончена. В оставшийся период навигации, команда отремонтирует кулисное движение, сменил и подгонит втулки, затратив на это не менее 300 человеко-часов.

Напряженно трудясь, мы находим время и на занятия по техучебе и для проведения политзанятий. Не реже раза в неделю

Награда министра

Токарь Хабаровского судоремонтного завода тов. Семенов в 1946—1947 гг. выполнил четыре годовых нормы, а токари Москаленко и Денисовский по три годовых нормы.

Министр речного флота СССР тов. Шапков наградил тов. Семенова почетной грамотой Министерства речного флота и месячным заработком, а тт. Москаленко и Денисовского значком «Отличник соревнования МРФ» и месячным заработком.

Не дают материалов

Еще до ухода в первый рейс мы знали, какие работы по ремонту судна сможем произвести в навигационный период. Но мы и не предполагали, что заготовителя совершенно самоустранится от снабжения нас нужными материалами.

Пароход наш старый, ходит по Амуру уже сорок лет. Замки у каят поизносились, то и дело ломаются ключи. На изготовлении ключей у нас заняты 1-й помощник механика тов. Безруков и масленщик тов. Безбородов. Прежде чем изготовить ключ им приходится много времени тратить на поиски материала. Чего бы проще обеспечить судно готовыми колодками ключей, но до этого никто не додумался.

Стекла в иллюминаторах мы ставили, изыскивая на месте, щиты в носовом и кормовом трюмах перделывали из старых, тачки отремонтировали тоже. Но вот нужно изготовить 4 пары носилок и делать их не из чего.

Давно пора приступить к ремонту тента. Парусина у нас есть, но нет ни гвоздей, ни олифы и приступить к ремонту нельзя.

Команда у нас подобралась хорошая. Люди хотя и чтобы судно выглядело образцово, горят желанием достойно встретить тридцатую годовщину Великой Октябрьской социалистической революции, но берег плохо помогает им выполнить взятые обязательства.

М. КОЛУПАЙ,
боцман парохода «Дзержинский».

беседуем о правилах ухода за паровыми котлами, за механизмами. В занятиях активно участвуют кочегары тт. Сапожников, Яковенко и другие. Результаты технической учебы не замедлили сказаться. Качество работы повысилось. Недавно тов. Яковенко за хорошую работу был награжден денежной премией.

Часто читаю команде журналы и газеты, рассказываю обо всем происходящем в Советском Союзе и за рубежом.

Коллектив нашего судна не остался в стороне от патристического движения матросовцев. Узнав о инициативе команды буксировщика «С. Орджоникидзе», первой среди судов Верхнего Амура подхватившей почин Василия Матросова, коллектив нашего судна решил дополнить взятые ранее обязательства и в оставшийся период навигации выполнить ряд работ в счет будущего зимнего судоремонта.

Пусть это будет нашим скромным подарком приближающемуся всенародному торжеству — 30-й годовщине Великой Октябрьской социалистической революции.

ДАВЫДОВ,
механик парохода.

Инженерам и техникам есть над чем поработать!

(С совещания, обсудившего почин технолога Иванова)

Технолог Кировского (на Урале) завода положил начало замечательному движению среди инженерно-технических работников — социалистическому соревнованию за улучшение технологических процессов обработки деталей. Тов. Иванов разработал новый технологический процесс обработки одной детали для трактора. При обработке по старой технологии, рабочий изготовлявший эту деталь, не выполнял норму и задерживал работу целой группы рабочих. Технолог Иванов создал новую технологию и помог освоить ее рабочему. Выработка рабочего возросла, выпуск деталей увеличился, деталь не стала больше дефицитной и завод сможет с превышением выполнить свои обязательства, взятые к 30-й годовщине Великого Октября.

Советская техническая интеллигенция своим творчеством помогает родной стране поднимать производительность труда рабочих, увеличивать выпуск продукции и улучшать ее качество, ускорить строительство объектов сталинской пятилетки, сэкономить сотни тысяч государственных средств.

Инженерно-технические работники страны вносят свою лепту в выполнение обязательств, взятых страной в связи с приближением тридцатилетия Великой Октябрьской социалистической революции.

Начинание технолога Иванова подхватили технологи, инженеры, техники, мастера на предприятиях всей страны. Перебираются, совершенствуются технологические процессы не только обработки отдельных деталей, а работы целых станочных линий, цехов, строительства судов.

Так, на заводе «Лейнская кузница», встал вопрос о сокращении цикла постройки судов. Технологи Шаширов, Казанцев, Вишневецкий, Гукин с конструкторами и мастерами разработали и внедрили новый метод производства и сборки деталей. В результате трудоемкость изготовления корпуса снижена на пять тысяч часов. На Серпуховском напильничном заводе строжка некоторых деталей заменена фрезерованием — трудоемкость снижена в три раза.

Нет предела приложению творческого труда технической интеллигенции ни в одной отрасли промышленности. Если на передовом, технически оснащенном по последнему слову техники Кировском заводе, тов. Иванов нашел применение своему творчеству, то у нас, на Амуре, на наших предприятиях, возможностей для творческой и изобретательской работы непочатый край.

Об этом говорили мастера и инженеры на совещании, созванном при пароходстве. Остается одно — инженерам, мастерам, технологам начать разрабатывать новые технологические процессы, управлению пароходства добиваться внедрения их в производство. Баскомеч должен разработать условия соревнования технологов, вовлечь в него всех инженерно-технических работников бассейна и действительно вести его.

А. П. МАМАЕВ начальник столоарно-плотничного цеха

Стандартизировать детали.

Хочу сказать о стандартизации деталей. Наш цех производит обстрочные работы по дереву на ремонтируемых судах. Коспущь барж. Есть у нас на Амуре серии однотипных барж. И вот, если взять хотя бы рубки таких барж, то они далеки от однотипности — они разнотипны. Если бы не было этой разнотипности в постройке рубок, то мы, зная, что нам зимой предстоит ремонтировать баржу из какой-то серии, могли заранее готовить детали штурвальной рубки и жилых помещений. Но этого нет. Почему? Потому что чертежи на большинство барж представляют из себя просто картинку. Они не имеют обозначения размеров. А поэтому все делается «по месту», разными мастерами по-разному.

Посмотрим на мебель наших судов. Она разная и по фасону, и по общему размеру, и по размеру отдельных своих деталей. Если рабочему приходится ремонтировать десяток стульев с одного парохода, то нужно заготавливать каждую одноименную деталь, требующуюся на эти десять стульев десяти размеров. Не лучше ли было создать единый тип мебели, стандартизировать все детали? Безусловно, лучше.

Заняться вопросами стандартизации необходимо немедленно и вводить ее уже в предстоящем судоремонте.

А. К. ДОЛГОПОЛОВ — мастер инструментального цеха ПОДДЕРЖИВАЯ ПОЧИН ТЕХНОЛОГА ИВАНОВА

Патриотический почин технолога Александра Иванова есть дополнение замечательному начинанию закройщика Василия Матросова. Оба они помогают увеличивать производительность труда и быстрее выполнить план новой сталинской пятилетки.

Над чем я работаю в настоящее время? После того, как в цехе было успешно внедрено в производство мое приспособление по изготовлению напильников из стали № 3, я приступил к работе над приспособлением для станка по насечке пил, и делаю также сверло-метчик для сверловки и нарезки гаек. При внедрении этого приспособления процесс изготовления гаек ускорится на 15 процентов.

Поскольку наши инженерно-технические работники по почину Александра Иванова включились в социалистическое соревнование, они обязаны оказать стахановцам реальную помощь. Есть над чем поработать

Н. Н. БОГДАНОВСКИЙ — механик-наставник ПЕРЕНЕСТИ ЗИМНИЙ РЕМОНТ НА ЛЕТО

Технолог Иванов, осуществляя свои технологические расчеты, приближает время выполнения обязательств, взятых страной в честь 30-й годовщины Октября.

На флоте по почину нижеамурцев поднялось движение за выполнение зимнего ремонта судов в летнее, навигационное время. Распространение этого почина на все суда Верхнего Амура даст нам возможность быстрее выполнить план 2-го года

Ф. М. МЕНИЧЕНКО — директор Благовещенской судовой верфи ПОВЫСИТСЯ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ ТРУДА

Технолог Александр Иванов еще раз подчеркнул нам, какими должны быть на нашем советском производстве инженерно-технические работники, как активно они должны бороться за выполнение и перевыполнение плана и как обязаны оказывать повседневную и всестороннюю помощь рабочим по внедрению новых методов труда.

Никак нельзя терпеть дальше того, что наш несамоходный флот ремонтируется кустарным способом. До сих пор не разработан технологический процесс, который бы стал обязательным для всех. Каждый хозяйственник, начальник цеха, бригадир проводят ремонт так, как им хочется. Пора нам избавиться от такой организации труда. Баржи нужно ремонтировать по определенному принципу. При таком условии

В. Ф. ВОЛЫНЕЦ — начальник механико-судовой службы СОЧЕТАТЬ ПРОИЗВОДСТВЕННЫЙ ОПЫТ С ТЕХНИЧЕСКИМ РАСЧЕТОМ

Нет такого участка работы, где бы содружество инженера и рабочего не нашло себе применения. Возьмите к примеру судоремонт.

Здесь многие вопросы требуют разработки технологических процессов. Кое-что у нас есть. Но это только опыт, не подтвержденный точным техническим расчетом. Такое положение нередко ведет к браку. Взять хотя бы ремонт деревянного флота. Он у нас ведется исключительно по опыту рабочего мастера. Так, о подеме судов существуют различные мнения — высота подема твердым техническим законом не установлена. Исполнители работ производят подъем судна так, как это им выгодно. От этого страдает и производительность труда конопатчиков и качество. А ведь

нашим инженерам и техникам. Взять, к примеру, вопрос о припуске. В нашей кузнице делают такой припуск, что токарям приходится наточить гору стружки, прежде чем достичь нужного размера детали. А сколько на все это уходит времени. Был бы припуск меньший, и токари увеличили производительность своего труда.

Очень медленно у нас внедряются в производство рационализаторские предложения. Пока рационализаторское предложение пройдет все инстанции, начиная от тов. Мешкова, который ведает сбором рационализаторских предложений и кончая работниками конструкторской группы — пройдет месяц, а то и больше.

Теперь, когда по почину технолога Александра Иванова началось социалистическое соревнование инженерно-технических работников, всем этим недостаткам нет места на производстве.

новой пятилетки. Задача линейного аппарата и инженерно-технических работников пароходства в этом движении и сводится к роли технолога Иванова. Быстро и без раскаты определить детально, какой ремонт нужно и можно провести летом, выявить его максимальный объем, сроки проведения и добиться выполнения.

Чем больше отремонтируем летом, тем успешнее справимся с зимним ремонтом.

улучшится качество ремонта и мы значительно больше сэкономим средств и материалов, а рабочие, занятые на ремонте несамоходного флота, особенно наша молодежь, быстрее будет осваиваться с практической работой на производстве и повышать свою квалификацию.

Всем известно, что труд котельщика один из тяжелых. Пора нашим инженерно-техническим работникам подумать над тем, как облегчить труд котельщика и увеличить его производительность.

Нет сомнения, что социалистическое соревнование инженерно-технических работников значительно ускорит технический прогресс на предприятиях речного транспорта и увеличит производительность труда.

всем известно, как дорого обходится нам водотечность деревянного несамоходного флота.

Не разработан полностью и технологический процесс ремонта котлов — его методы и распределение этапов работы по временам года. Отсутствие технологического процесса на ремонт котлов привело к тому, что нынче мы несколько пароходов не выпустили в навигацию в срок.

Каждый инженерно-технический работник судоремонтных баз и отделов управления пароходства должен взять на себя конкретное обязательство — разработать новый технологический процесс на определенном виде ремонтных работ, сочетать его с опытом передовых производственников, дополнить техническими расчетами и помочь провести его в жизнь.

В пионерском лагере

На днях состоялось открытие пионерского лагеря ВАРПа в Натальино. Ребята, приехавшие отдыхать во вторую смену, под руководством своих вожатых подготовили много номеров художественной самодеятельности. Большой интерес вызвала у них военная игра «Борьба за флаг». Шумно и весело прошли аттракционы: «Разбей горшочек», «Индийский бокс» и «Бег в мешках».

Весело отдыхают в лагере имени капитана Гастелло дети верхнеамурских речников. Любители спорта деятельно готовятся к предстоящим соревнованиям по легкой атлетике и волейболу. Победителям в соревнованиях будут присвоены звания чемпионов лагеря.

Много ребят занимается в кружке лепки, которым руководит старшая пионервожатая тов. Архипова.

Новые песни разучивает хор под руководством баяниста Чибисова.

В плане работы лагеря намечено на 24 июля проведение костра, посвященного биографиям вождей народа В. И. Ленина и товарища Сталина.

30 июля состоится традиционный костер сказок.

Выплатите премиальные

Команда парохода «Новосибирск», открывая навигацию, брала на себя обязательство работать слаженно, не иметь простоев, аварий, поломок. Своё обязательство коллектив выполнил с честью. В мае, июне команда с заданием справилась, по итогам работы вышла на одно из первых мест среди судов Верхнего Амура.

Есть приказ министра о производстве дополнительной оплаты командам рейсовых судов, особо отличившимся в работе. Команда парохода «Новосибирск» имеет право на получение до 30 процентов месячных окладов. Этого не может не знать начальник пристани тов. Савин.

С просьбой о выдаче дополнительной оплаты к нему уже не раз обращались капитан парохода тов. Шемякин и его помощники, но все безрезультатно. Третий месяц руководители станции задерживают выплату денег команде, ссылаясь на то, что наше судно не имеет месячных заданий.

Когда же, наконец, тов. Савин выплатит команде парохода «Новосибирск» причитающиеся ей премиальные?

ДАВИДОВ,
механик.

Ответственный редактор Ф. В. СВИНКИН

ОБЪЯВЛЕНИЕ

Ремесленное училище, № 3 Министерства Трудовых Резервов Союза ССР

Производит прием учащихся на 1947—48 учебный год.

Училище готовит:

1. Судовых машинистов,
2. Судовых мотористов,
3. Рулевых-столаров.

Срок обучения 2 года.

Принятые находятся на полном государственном обеспечении.

Принимаются юноши в возрасте 14-15 лет с образованием не ниже 4-х классов НСШ, по состоянию здоровья отвечающие требованиям предъявленным к работникам речного флота.

С заявлением обращаться по адресу: г. Благовещенск, ул. 1905 г., № 2.

К заявлению должны быть приложены:

1. Свидетельство о рождении.
2. Справка об образовании.

Поступающие подвергаются приемным испытаниям по русскому языку и математике. Прием заявлений до 20 августа 1947 г.

Начало занятий с 1 сентября 1947 года.

Дирекция.