

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

БОЛЬШЕВИК АМУРА

Орган Управления Верхнеамурского Речного
пароходства и Баскомреча

16 ноября
1947 года
Воскресенье
№ 106 (1159)
Год издания 10-й
Цена 15 коп.

Советские профсоюзы! Шире разворачивайте социалистическое соревнование за выполнение и перевыполнение, послевоенной пятилетки! Распространяйте опыт новаторов производства! Проявляйте неустанную заботу о повышении материального и культурного уровня жизни рабочих и служащих.

Из призывов ЦК ВКП(б) к 30-й годовщине
Великой Октябрьской социалистической революции

Поддержим почин механика Бурлакова

Сегодня мы публикуем рассказ механика теплохода «Чкалов» Бориса Бурлакова об опыте его работы. Почин этого механика, добившегося постановки своего судна на зиму без заводского ремонта, имеет большое народнохозяйственное значение и заслуживает всяческого одобрения. Он широко подхвачен командами судов в пароходстве канала Москва—Волга и в других бассейнах нашей страны. Поддержать это ценное начинание в нашем бассейне является задачей каждой команды.

Опыт судоремонта прошлых лет в нашем пароходстве показал, что на многих судах всегда находятся лишние работы. Разбирается иногда то, что не нужно. Отдельные механики несмотря на сделанные работы летом раздувают ремонт зимой так, что не укладываются в отпущенные средства и несмотря на это они не достигают улучшения. Примером этого могут служить пароходы «С. Орджоникидзе» и «Каганович».

Пароход «С. Орджоникидзе» (механик тов. Наботов) ежегодно расходует на ремонт машины и механизмов в два раза меньше средств, чем одининый с ним пароход «Каганович». И ежегодно, каждую навигацию пароход «С. Орджоникидзе» работает гораздо лучше, чем пароход «Каганович».

Сейчас механизмы на судах разобраны, начался их ремонт. Каждый механик обязан продуманно организовать так ремонтные работы, чтобы на будущий год поставить судно на отстой без заводского ремонта.

Ремонтировать механизмы строжайше соблюдая технологию, тщательно обмерить детали зимой, наладить за ними отличный уход и постоянное наблюдение летом, вот в чем секрет работы механика тов. Бурлакова.

В навигацию 1947 года ряд судов, как, например, пароходы «Ленинград», «Иркутск», «Хабаровск» и другие значительно перевыполнили летние планы саморемонта. Это позволяет им сейчас сократить объем зимних работ, отказаться от вредной традиции — ремонтировать ради того только, чтобы что-нибудь да отремонтировать.

Творческая инициатива механика Бурлакова учит многому. Там, где другой механик технически менее грамотный, иногда не столь добросовестно относящийся к делу, ради перестраховки стал бы заменять старые части новыми, там Бурлаков проявил себя рачительным хозяином, строго соблюдающим государственные интересы, свято берегущим народную копейку. Тщательно ухаживая за механизмами судна, внимательно изучая состояние и поведение каждой детали, он сумел продлить срок их службы. Шире же внедрим на наших судах этот замечательный опыт.

Хозяйственные и технические руководители, партийные и профсоюзные организации обязаны довести до сознания всех речников нашего бассейна патристический почин механика Бурлакова. Не на словах, а на деле помочь киселевцам в их борьбе за улучшение технической эксплуатации флота, за удлинение срока службы судовых механизмов и деталей и добиться, чтобы после навигации 1948 года в нашем бассейне встали на зиму, не требуя заводского ремонта десятки судов.

Активно бороться за удлинение сроков службы судовых механизмов

МОЙ ОПЫТ

Рассказ механика Бориса Бурлакова

В своем деле я не новичок — на водном транспорте с 1933 года. Был инициатором стахановского движения на судах существовавшего в те годы Московского пригородного пароходства, был за это премирован наркоматом. Зимой 1943—1944 года учился в Московском речном техникуме. Систематически знакомился с технической литературой.

Работая помощником механика, а впоследствии механиком на теплоходах пароходства канала Москва—Волга, я все время интересовался ежегодно производимыми замерами ответственных деталей судовых двигателей. Анализируя цифры замеров, я пришел к выводу, что при надлежащем уходе шейки коленчатых валов, цилиндры втулки и поршни срабатываются весьма незначительно. Это наводило меня на мысль: не является ли во многих случаях традиционный зимний ремонт судов с полной разборкой всех механизмов неоправданной затратой средств, сил и материалов? И не вызывается ли эта традиция перестраховочными настроениями некоторых судовых и групповых механиков, а не действительной потребностью механизмов в ремонте?

Укрепил меня в этом мнении следующий факт, с которым я столкнулся уже будучи механиком теплохода «Чкалов». В зимний судоремонт 1945—1946 г. решено было сменить реверсивную муфту нашего двигателя. По ряду причин этого не сделали и дали муфте только небольшой ремонт. Во время навигации, опасаясь, что старая муфта сдаст, я особенно внимательно следил за ее состоянием, не допуская буксовки и работы без смазки. И что же? Старая муфта ни разу не отказала, на ней не заметно было дальнейшей сработки: больше того, я уверен, что она прослужит еще долго. Следовательно, далеко не всегда нужно менять те или иные детали. Важно

тщательно следить за их состоянием и поведением, заботливым и умелым уходом предупреждать их сработку.

В этих своих мыслях я целиком сошелся с новым механиком-наставником нашего пароходства тов. Коховым. Он поддерживал меня и немало помог мне. Я взял обязательство безаварийно работать в навигацию второго года новой пятилетки, по-киселевски ухаживать за механизмами, чтобы зимой они не потребовали заводского ремонта.

Основу этого мы начали закладывать прошлой зимой. Ремонтировали механизмы, строжайше соблюдая технологию. Замерили все ответственные детали и результаты замеров записали, чтобы в дальнейшем наблюдать за износом деталей. Большое значение для сохранности механизмов имеет чистота в машинном отделении; поэтому заботливо устранялись малейшие подтеки в соединениях. Поскольку главной причиной повышенного износа деталей является некачественность смазки, мы обратили особое внимание на приведение в порядок фильтров и холодильников.

Перед выходом в плавание я составил график ухода за механизмами, предусмотрев сроки и порядок смазки, промывки фильтров и т. д. График я вывесил на видном месте, требовал неуклонного его соблюдения и записи в вахтенный журнал всех проведенных, согласно графику, работ.

Биселевский уход за механизмами обеспечивается правильной расстановкой людей. Я постарался каждую из трех вахт сделать равноценной. Самого слабого из мотористов я назначил в свою вахту, а наиболее опытного передал второму помощнику. Изменил очередность вахт: теперь после меня стал выходить второй помощник, и при передаче вахты я мог его лучше инструктировать.

Мои расчеты целиком оправдались. Благодаря хорошему зимнему ремонту и биселевскому уходу в процессе навигации износ деталей был минимальным. Приведу пример. Мотылевый подшипник второго цилиндра при выходе в первый рейс имел зазор 0,12 мм. В июне, после 479 часов работы, зазор, промеренный микрометром по оттиску, составлял 0,16 мм.; я сделал перетяжку и довел его до нормального. В июле, после 936 часов работы, зазор увеличился до 0,15 мм. Я снова перетянул подшипник, но, так как он хорошо приработался, оставил зазор лишь 0,08 мм. В августе—сентябре зазор увеличился всего на 0,12 мм., хотя к тому времени подшипник проработал около 1400 часов. К моменту постановки теплохода в затор зазор составлял 0,11 мм., состояние подшипника было хорошим при совершенно чистой мотылевой шейке вала.

Крайне незначительный износ имели и другие ответственные детали. Поэтому, поставив судно в затор, я считал возможным отпустить свою команду для работы в цехах и вместе с одним своим помощником обмерил детали, почистил их, устранил мелкие недостатки и собрал механизмы. На одиннадцатый день после постановки «Чкалова» на отстой комиссия пароходства приняла его в эксплуатационной готовности. Это значит, что я с успехом выполнил самое главное из взятых мною к 30-летию Октября социалистических обязательств.

Нынешнее состояние механизмов и навыки киселевского труда, приобретенные командой, вселяют в меня уверенность в том, что мы безаварийно проработаем навигацию 1948 года и будущей зимой снова поставим свой теплоход без заводского ремонта.

Из газеты «Речной транспорт».

В ЦЧ Профсоюза

О почине механика Бурлакова

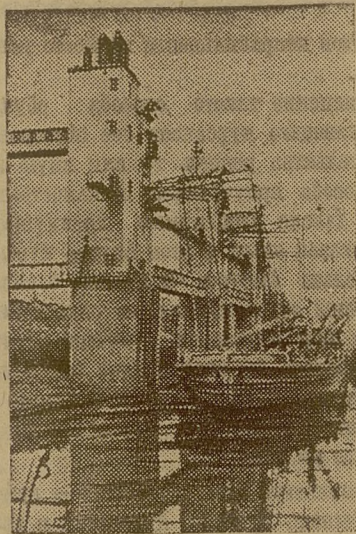
28 октября на заседании президиума ЦК профсоюза рабочих речного транспорта с докладом об опыте своей работы выступил механик теплохода «Чкалов» пароходства канала Москва—Волга Борис Бурлаков. В прениях по докладу выступили: главный инженер Главцентрофлота тов. Чернов, главный инженер пароходства канала тов. Тарадин, механик-наставник того же пароходства тов. Кохов, механик тов. Штатнов, обслуживающий группу судов, в число которых входит «Чкалов», главный инженер Главречпрома тов. Шпалевский, главный инженер Главводпути тов. Натанзон.

Выступавшие подчеркивали большое народнохозяйственное значение почина механика тов. Бурлакова, смело выступившего против укоренившейся на речном транспорте традиции зимнего ремонта судов с обязательной разборкой всех механизмов. В пароходстве канала Москва—Волга его примеру последовали многие механики; нынешней зимой здесь станут совсем без за-

водского ремонта или с весьма незначительным ремонтом 11 теплоходов и пароходов.

— Всесоюзное социалистическое соревнование речников в честь 30-й годовщины Великого Октября, — сказал в заключительном слове ответственный секретарь ЦК профсоюза тов. Никитин, — богато примерами творческой инициативы, животворного советского патристизма трудящихся. Ценное начинание Бориса Бурлакова, активного участника этого соревнования, давшего слово поставить судно на зиму без заводского ремонта и с честью выполнившего обязательство, — одно из ярких проявлений этой патристической инициативы.

Тов. Никитин подробно остановился на задачах профорганизаций пароходств, судоремонтных предприятий и судов в деле пропаганды опыта тов. Бурлакова и помощи киселевцам флота в их борьбе за удлинение срока службы судовых агрегатов, установок и механизмов.



Горьковская область. На мельничный завод № 1 поступает пшеница нового урожая. Зерно выгружается пневматическими установками, что значительно сокращает простои судов.

На снимке: разгрузка самоходной баржи «Украина», Средне-Волжского речного пароходства.

Фото П. Вознесенского Прессклише ТАСС

Быстрее ликвидировать недостатки в организации судоремонта

Что мешает нормальному началу судоремонта

Недопустимая раскаты в начале судоремонта в этом году вызвана, на мой взгляд, следующими причинами: на предстоящие работы завод до сих пор еще не выписал наряды, план-график не спущен, штаты на суда не утверждены. Отдел кадров управления пароходства, в обязанность которого входило быстрое распределение членов плавсостава на судоремонт, эту работу проводит крайне медленно. На судно также до сих пор не укомплектовано слесарями. Для ремонта парохода мне в помощь выделили помощника механика тов. Сукач, а требуется самое меньшее 4—5 человек. Основные работы проводим сейчас на судне: часть арматуры и вентиля не сняты, их приделываем на месте.

Нормальному началу ремонта флота мешало отсутствие на ремонтируемых судах электричества, хотя для его проводки у завода есть все возможности. С этим вопросом я обращался к главному инженеру завода имени Ленина тов. Приходченко.

— Составим план, — ответил последний. И дальше обещаний дело до сих пор не двинулось.

Многие части ремонтируемых машин сняты с судов и занесены в цех плавсостава. Совершенно недопустимо, что поме-

щение последнего ни днем, ни ночью не охраняется. Сторожей все еще подыскивают, а ценные детали механизмов лежат без присмотра.

По примеру прошлого года в период зимнего судоремонта существенную помощь заводу будут оказывать учащиеся ремесленного училища, которые проходят на заводе зимнюю производственную практику. Многие подростки тепло одеты, обуты и вполне могут работать на наружных работах. Но их привлечение к ремонту заставляет желать много лучшего. Сейчас многие из них сплосы и рядом без дела слоняются по заводу, на работу приходят неаккуратно. Труд ремесленников ни кем не учитывается, за состоянием дисциплины ни один из руководителей ремесленного училища не следит. 12 ноября мастер тов. Ефимов пробыл в цехе лишь первую половину дня.

Совершенно не помогают налаживанию работы в цехе и партийно-профсоюзные организации. И в этом также причина того, что ремонт судов в цехе до сих пор должным образом не организован.

Н. ПЕТРОВ,

механик парохода «Чичерин».

Высококачественно проведем ремонт

После постановки своего парохода в затор завода имени Ленина мы немедленно приступили к зачистке и сдаче судна заводу. Приемочная комиссия приняла судно с оценкой на «хорошо». Не задерживаясь, мы одни из первых приступили к ремонту своего парохода.

Учитывая то обстоятельство, что судну в эту зиму должен быть дан средний ремонт, мы решили в первую очередь дать заказы заводу. Поскольку работа еще не полностью загружена работой, то наши заказы принимаются с большой охотой.

Нам уже обварили 14 колесных валков, проточили поперечины главной машины, приступили к центровке вала главной машины.

Наряду с этим мы подобрали работы и для своей команды. Команда разобрала колеса, притерла питательные приборы.

Несмотря на то, что работы по ремонту нашего судна в этот судоремонт предстоят большие, вся наша команда горит желанием провести их как можно быстрее и с хорошим качеством.

В. ДАВЫДОВ,

механик парохода «Каганович».

На перевозе

Зейский перевоз один из лучших объектов пристани Благовещенск. Навигационный план он выполнил на 125,4 процента. Сейчас коллектив Зейского перевоза

приступил к зимнему судоремонту и ремонту пристанского хозяйства. 13 ноября закончена зачистка парохода «С. Орджоникидзе», баржи «Анюй» и понтонов «Амар» и 257.

Некоторые итоги плавания учебного судна

Капитаном на учебном судне «Хабаровск», я работаю с 1-го августа этого года. С первых дней работы мною осуществлен ряд мероприятий, способствующих лучшему прохождению практики курсантов.

Это позволило завершить плавание с гораздо лучшими показателями, чем в навигацию прошлого года.

В плавании практикантам было прочитано несколько лекций. В селе Ново-Воскресеновка я ознакомил курсантов с правилами формирования, оснащения, снабжения, плотов и плавания с ними в условиях Амурского бассейна. С большим вниманием и интересом изучали практиканты нормирующие перекасты.

Присутствующий на судне во время одного из рейсов капитан-наставник тов. Богодайко подробно и обстоятельно рассказывал курсантам о характере реки Средний Амур и о развитии судоходства на реках Амурского бассейна. За время плавания по реке Зей курсанты на практике ознакомились с правилами проводки каравана под

железнодорожным мостом, было проведено краткое изучение реки Зей на участке Благовещенск—Суражевка.

При прохождении практики курсанты зачастую обращались ко мне и механику парохода тов. Новоселову с просьбой осветить ряд вопросов, возникших в процессе плавания. И на каждый из них мы стремились давать исчерпывающие ответы.

Мы постоянно унытывали, что приказ Министра речного флота требует выпуска из речных училищ полноценных специалистов, отлично изучивших штурманское дело.

Детальное изучение рек, использование зрительной памяти запоминание естественных примет (особенно в ночное время) в этом случае должно было сыграть первостепенное значение. Ко всему этому мы и старались приучить курсантов.

Каждому из них неоднократно поручалось держать судно по заданному курсу, проводить судно на хороших плесах самостоятельно, ставить его под погрузку топлива к берегу. Допущенные в действиях

Хорошо отремонтируем судно

Объем работ по нашему судну в нынешнюю зиму большой, пароходу дается средний ремонт. Предстоит сделать центровку валов главной машины, разборку колес, пересадку муфт и другие работы.

С 10 ноября мы начали сдавать заказы заводу, дали заказ на изготовление колесных валков, заказали стопорные вентили паровых котлов и другие работы.

Следует сказать, что задержек по вине завода в этом году нет, наоборот, от меня, как от механика, мастера механического цеха требуют: — «Давай больше им заказов». Особенно большой спрос на токарные работы. Если и в дальнейшем со стороны завода не будет задержек по выполнению наших заказов, то работы по ремонту судна пойдут полным ходом.

И. ЧЕБУНИН,

механик парохода «Иркутск».

В плену „организационных настроений“

В цехе плавсостава завода имени Ленина под табличками с названием пароходов, у верстаков, на которых разложены снятые с судов детали, собралась группа людей. Но не все из них заняты общественно-полезным трудом. Некоторые о чем то оживленно беседуют или просто скусают без дела.

По всему видно, что отдельные из механиков все еще находятся в плену непротитительной раскаты. В этом смысле характерно заявление механика парохода «Муром» тов. Богодайко. На вопрос, как ремонтируется его судно, последний изрек:

— Пока еще организационный период, о ремонте ничего сказать нельзя.

Появление таких «организационных настроений» не случайно. Коллектив цеха все еще остается вне поля работы партийной и профсоюзной организации. Ни коммунистов, ни членов профсоюза, работающих в цехе, до сих пор не собирали, с ними ни о чем не беседовали, здесь нет цехового комитета.

Нужно было поговорить о предстоящих задачах, о плане работ, о социалистическом соревновании, — заявляет начальник цеха тов. Богодайковский, — но никого из руководителей не вижу, словно до нашего коллектива и дела никому нет.

Чем скорей будет покончено с этим упущением, тем будет лучше.

Я. АНИСОВ, Е. БОГОРОДСКИЙ.

Профсоюзная жизнь

Невыполненный пункт договора

В одном из пунктов коллективного договора, заключенного на 1947 год между МБ и администрацией пристани Благовещенск значится, что в течение 1947 года администрация обязуется организовать красные уголки на первом и втором участках пристани. В договоре довольно подробно перечисляется как должны быть оборудованы эти помещения. Тут предусмотрены и стулья, и столы, и шторы, и скатерти, и драпир, и цветы, и тумбочки. В целом на оборудование красных уголков предполагалось затратить пять тысяч рублей. Срок их открытия был назначен на май.

В августе комиссия МБ проверяла выполнение этого пункта договора и констатировала, что на пристани имеется только один красный уголок — на зейском перевозе, оборудование которого далеко не блестящее. В красном уголке отсутствовала даже самая скромная библиотека. С закрытием навигации ликвидировали и этот красный уголок.

Помещение его в период зимнего судоремонта предполагается использовать под мастерскую. Ну, а как же обстоит дело на первом и втором участках? Администрация пристани и не думала что либо сделать в этом отношении. При общеститип рабочих на пристани «Ветка» имеется неплохое помещение, именуемое красным уголком, но никто палец о палец не ударил, чтобы сделать его соответствующим своему назначению и названию. В пустом и уютном помещении не проводятся ни лекции, ни доклады, не собираются в нем и избиратели, чтобы побеседовать о кандидатах в депутаты краевого, областного и городского Советов депутатов трудящихся.

Также неприглядно обстоит дело и на главной пристани, где красный уголок не открывался ни в мае, ни во все последующие месяцы.

До конца 1947 года осталось всего полтора месяца. Администрации пристани не плохо было бы вспомнить о своем обещании. Особенно это важно теперь, когда развернулась предвыборная кампания и красный уголок может являться подлинным очагом культуры, способствовать успешному проведению важнейшей политической кампании.

М. ИВАНОВА.

курсантов неправильности на месте исправлялись.

Применение такого способа обучения заставляющего курсантов без постороннего вмешательства решать ту или иную задачу, способа приучающего к самостоятельности, давало неоценимые преимущества. Как показал опыт, в этом случае курсанты значительно быстрее и лучше осваивали те приемы судовождения, на овладение которыми при пассивном методе обучения потребовалось бы значительно большая затрата времени. При этом неизмеримо возросла ответственность курсантов, за порученное им дело.

В результате этого рулевые — дублеры тт. Кобышев, Игнатов, Дружинин и другие хорошо научились ориентироваться по створам, держать правильный курс судна в любое время суток. Лучшими курсантам за время плавания зарекомендовали себя тт. Хлущин, Педченко, Селезнев, Марченко, Конашев, Васильев и другие.

Навигация 1947 года наглядно подтвердила, что организация учебных рейсов не

только полностью оправдана, но и совершенно необходима.

Сделанное в этом направлении — лишь начало. Нужно добиться, чтобы учебное судно «Хабаровск» полностью отвечало своему назначению. Полностью обеспечить командный и личный состав необходимой технической литературой, инвентарем, инструментом, такелажем. Не меньшее внимание требуется уделить и снабжению судна культурным инвентарем.

Командный состав должен быть подобран из хорошо образованных, опытных, политически развитых и культурных командиров.

Все это должно будет содействовать более успешному решению ответственной и почетной задачи, стоящей перед речными училищами — подготовить полноценных специалистов речного флота, столь необходимых сейчас нашей социалистической Родине.

П. ЖЕЛТОНОВ,
капитан учебного судна «Хабаровск».

Ответ, редактор Ф. В. СВИНКИН.