

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

БОЛЬШЕВИК АМУРА

28 февраля
1948 года
Суббота
№ 16 (1189)
Год издания 11-й
Цена 15 коп.

Орган Управления Верхнеамурского Речного
пароходства и Баскомреча

„У нас есть еще много недостатков,
которые происходят от нашей небрежности и от нашей некультурности в работе.

С этим... надо вести упорную борьбу“.

(М. И. КАЛИНИН).

„Без элементарной культуры на производстве нельзя обеспечить дальнейший подъем нашей промышленности и транспорта“

(Из резолюции 18-й конференции ВКП(б))

НАВЕСТИ ЧИСТОТУ И ПОРЯДОК НА ПРОИЗВОДСТВЕ

Чистота и порядок на производстве во многом способствуют успешному выполнению нового пятилетнего плана, дальнейшему и быстрейшему движению вперед нашего народного хозяйства, нашей экономики.

«Без чистоты и порядка немислима нормальная работа современного предприятия. Грязь есть неизбежный спутник и источник расхлябанности, распатанности дисциплины, разболтанности, отсутствия порядка на заводе, фабрике, железной дороге. Без элементарной культуры на производстве нельзя обеспечить дальнейший подъем нашей промышленности и транспорта» (из резолюции XVIII конференции ВКП(б)). Это ясное указание восемнадцатой партийной конференции зачастую забывают на наших предприятиях, не ведут повседневной борьбы за поддержание чистоты и элементарного порядка в предприятиях, сживаются с грязью, захлапленностью, недостатками.

Разве допустимы такие факты, когда стекла окон в цехах Благовещенской верфи месяцами не моются и не протираются? Когда в механическом цехе завода имени Ленина пыль со станков и верстаков неделями не стирается, когда в механическом цехе завода под ногами токарей имеются лужи. В кузнечном цехе завода трудно пройти не споткнувшись о наваленные кучи готовых изделий.

Не мало у нас имеется фактов нерадивого и нехозяйского отношения к народному добру, когда готовые детали, сырье, материалы, инструмент часто валяются где попало, портятся ржавеют, приходят в негодность. Разве можно назвать хозяйским отношением к добру руководителей завода имени Ленина, которые хранили деревянные модели под открытым небом в результате чего они от снега, дождя, сырости и мороза поломались и пришли в негодность. Такие факты не единичны. Они говорят о том, что у нас еще не организована в должной степени борьба за чистоту и порядок на производстве. Надо немедленно покончить с этим.

Партийные и профсоюзные организации предприятий, хозяйственные руководители, мастера и начальники цехов обязаны навести и поддерживать чистоту и элементарный порядок в предприятиях и учреждениях бассейна.

Выполняют от полутора до трех норм

Коллектив 2-го технического участка пути деятельно готовится к навигации третьего года новой пятилетки.

Выполняя свои обязательства, всесторонне в ответ на призыв ленинградцев замечательно трудятся работники Бурхановского затона. Кузнец тов. Горбунов, электросварщик тов. Смирнов, токарь тов. Андриев ежедневно выдвигают от полутора до трех норм.

Коллектив затона борется за то, чтобы отремонтировать путейский флот на 5 дней раньше срока.

Когда с недостатками сживаются

Еще недавно механический цех завода имени Ленина по чистоте и порядку по праву считался одним из лучших на предприятии. По чисто выбеленным стенам красовались вывешенные заботливыми руками рабочих лозунги и плакаты, портреты передовиков предприятия; повсюду виднелись следы заботливого хозяйствования.

То время минуло. Теперь в цехе — грязь и бескультурье. Стены покрыты толстым слоем пыли, повсюду навалены груды металла, на верстаках — обрывки ветки.

Обо всем этом справедливо отмечалось в цеховой стенгазете «Маяк» и выпущенной «Молнии». Беспорядок, царящий в цехе, был высмеян в помещенной в стенгазете карикатуре. Все это, казалось бы, должно было заставить руководителей цеха принять энергичные меры к устранению имеющихся недостатков. Но на деле этого не случилось.

Более полумесца на полу, под ногами, у верстака слесаря тов. Гриднева валялись детали штурвальной машины.

Возле некоторых станков блещут лужи.

— Работаясь с мокрыми ногами, — справедливо возмущается токарь тов. Бурдуковский. — Когда руководители цеха создадут нам нормальные условия для работы?

Его поддерживает токарь тов. Лобач.

— Сколько раз, — говорит он, — обращаюсь я и к мастерам и к начальнику цеха с просьбой убрать от станка ненужный хлам. Просьбы мои ни к чему не привели.

— Когда в последний раз в цехе производилась уборка?

— Что-то и не припомним, — отвечают рабочие. В цехе есть подеобные рабочие, но чем они занимаются остается тайной. Мастерам приходится самим перебирать детали из литейного цеха в механический.

Предложения о наведении порядка в цехе, об его освещении и т. д. в период производимого в январе общественного смотря организации труда и производства внесли многие рабочие. Ничего в этой области не

сделано. На заводе эти вопросы незаслуженно считаются «мелочами».

— Захлапленность раньше была куда больше, — глубокомысленно рассуждает мастер цеха тов. Чирикалов. Но стоит посмотреть на его внешность, чтобы убедиться в обратном. Перепачканный мазутом и сажой лицо мастера покрыто густой щетиной, тавно раздразнившейся с бритвой. На подпятой шапки во все стороны смотрят непокорные вихры.

— Побрейтесь, Филипп Харитонович, приведите себя в надлежащий порядок. На Вас, как на мастера, должны равняться рабочие, а Вы к станку подпустите боязно — перепачкаете его, — говорит, обращаясь к мастеру, тов. Чирикалову, зашедший в контору цеха директор завода тов. Родионов. Веседа директора с мастерами показала, что вопросы культуры производства в механическом цехе преданы забвению. Станки и верстаки здесь не вытираются по неделям.

— Нет веточки, — оправдываются мастера. Но дело совершенно не в этом.

— С недостатками да-го сживаются, — чистосердечно сознался мастер тов. Чирикалов.

Об этом же самом говорят факты.

Дело дошло до того, что некоторые рабочие механического цеха чистосердечно полагают:

— Без грязи и мусора в нашем цехе, видимо, не обойтись.

За появление подобных «теорий», в первую очередь, повинны начальник цеха тов. Савельев, занявший в этом вопросе позицию постороннего наблюдателя и технорук цеха тов. Цепришев.

Нужно, чтобы не только в механическом, но и во всех цехах завода имени Ленина, была немедленно же начата борьба за повышение культуры производства, за чистоту и образцовый порядок.

Успех в этом может быть достигнут лишь в том случае, если сами мастера станут требовательнее и к себе и к подчиненным.

Е. БОГОРОДСКИЙ.

За культуру труда

Нормальная работа любого современного предприятия немислива без чистоты и порядка на нем.

Вопросам культуры труда и производства в нашей стране уделяется исключительное значение. Об этом свидетельствует постановление 18 конференции ВКП(б).

Факты говорят, что этому вопросу на предприятиях нашего бассейна уделяется далеко недостаточное внимание.

На участке № 2 пристани Благовещенск полы диспетчерской покрыты грязью, на стенах и потолке пыль, повсюду паутина и копыть. Ури для окурков в помещении нет. В антисанитарном состоянии содержится бачок с питьевой водой.

Кузнечный цех завода имени Ленина завален готовыми поковками, деталями, материалами. Все это разбросано как и где попало, наведением порядка никто не занимается.

В котельном помещении силовой Благовещенской верфи из-за плохого качества фланцевых соединений паропроводов и водопроводов в помещении пар, темнота, сырость. Стены черны от пыли и копоти. Окна от грязи перестали пропускать свет. Главный инженер верфи тов. Косицын смотрит на это как посторонний наблюдатель.

Повысилось и число несчастных случаев. 25,5 процента их произошло из-за невнимания администрации предприятий бассейна к состоянию оборудования и инструмента. Борьбы с захлапленностью и беспорядком на большинстве предприятий не ведется. Должно быть уделено большое внимание и состоянию освещения, ограждений станков и других защитных средств, устройству технического наблюдения за производством.

Общественные комиссии по охране труда, инспекторы, завкомы и пристанкомы должны немедленно включиться в работу по поднятию культуры труда и производства.

Это позволит нам успешно выполнить план новой сталинской пятилетки.

А. НИКУЛИН.

Улучшить хранение смазочных материалов

Роль смазочных материалов для нормальной работы паровых машин и двигателей внутреннего сгорания общезвестна.

Работа трущихся частей и механизмов без периодической и регулярной их смазки невозможна и может привести лишь к их преждевременному износу.

Серьезное значение имеет хорошо организованное хранение смазочных материалов. На складах же ВАУРПа оно поставлено из рук вон плохо. Смазочное, как правило, содержится в недолжном состоянии. Приказ Министра речного флота Союза ССР о содержании и выдаче смазочного в пароходстве систематически нарушается.

На складе пристани Суражевка бочки со смазочным стоят открытыми. В них падает пыль и мусор. В одну из бочек с потолка обвалилась земля. Благородни-

кое-как отобрав грязь, продолжал выдавать смазочное.

Не лучше хранится смазочное на пристани Благовещенск. Бочки со смазочным там не закрывают, цистерны недостаточно чисты, смазочное загрязняется.

При получении масел механики судов обязаны лично убедиться в их доброкачественности. Только после этого механики могут давать указания подчиненным о получении. Людям мало разбирающимся в качестве и сортах масел, доверять их указания не следует.

Заменять масла нужных, но отсутствующих сортов другими сортами можно только с разрешения круизного и линейного аппарата механико-судовой службы. Последнее в свою очередь получает разрешение от начальника МСС.

Приказ Министра речного флота Союза ССР за № 375 от 31 декабря 1947 года «Об улучшении снабжения и использования смазочных масел в хозяйстве Министратва речного флота» требует строго осуществлять на предприятиях нашего бассейна. Главная роль в этом должна принадлежать судовым механикам и членам их команд.

В эту навигацию сортность и высококачественность смазочных материалов будет играть особо важную роль. Высококачественные смазочные материалы позволяют механикам судов, ронившим по примеру механика Бурлакова продлить межремонтные периоды механизмов, лучше сохранить машины и тем самым привести суда на зимовку без задержек в заводском ремонте.

Н. БОГДАНОВСКИЙ,
механик-наставник.

Обмер ответственных деталей главной машины

Приказом министра речного флота № 265 от 1943 года введено в действие «Положение о ежегодных обмерах и записи износа ответственных деталей судовых механизмов».

Целью обмера ответственных деталей является: а) определение величины износа; б) анализ причин износа; в) выработка мероприятий по их устранению.

Ежегодный периодический обмер и учет его результатов дает возможность определить характер износа детали. Определение износа, в свою очередь, дает возможность судить о дальнейшей пригодности этой детали к эксплуатации. Это обеспечивает правильное составление ремонтных ведомостей.

С момента введения в действие «Положения» прошло много времени. Все же в процессе работы повторяются следующие непермальные случаи.

а) приказ обязывает механиков судов производить замеры ежегодно в период разборки машины. Некоторые механики, не уделяя внимания обмеру лично, не подготавливают детали к обмеру в период консервации. Это вызывает лишние работы по разборке механизмов специально для обмера (пароход «Крылов», судоремонт 1947—48г.).

б) некоторые механики недостаточное внимание уделяют учету результатов обмера. Поэтому в ремонтные ведомости записываются детали не требующие ремонта. Так, например, в судоремонт 1947—48 гг. механик парохода «Свободный» записал проточку ЦВД главной машины. Якобы, на цилиндр было наложено ограничение Регистром. Обмером и анализом установлено, что износ цилиндра не превышает норм допуска, а выполнение данной работы лишнее и даже вредное. Выполнение ее было отменено.

в) плохо изучаются причины износа. В

результате одни и те же причины выводят из строя отремонтированные или вновь изготовленные детали. На пароходе «Новосибирск» в судоремонт 1946—47 гг. была произведена расточка ЦВД из-за наличия продольных задирин. В судоремонт 1947—48 гг. при обмере выявлено что в рабочей части этого же цилиндра вновь имеются сплошные продольные задирки.

Анализ ежегодного износа ответственных деталей судов ВАРНА показывает, что на судах, где этому мероприятию уделяется должное значение, тем износ деталей значительно меньше. К таким судам можно отнести пароход «Чичерин» (механик тов. Петров). Опыт механика установлен, что детали, наиболее трудно доступные в обслуживании (для смазки) имеют увеличенный износ. Из-за этого получаются перекосы, которые влекут быстрый износ других деталей, находящихся в общем соединении. Тов. Петров эти детали берет под особый контроль, уделяет на них особое внимание.

В результате такого контроля со стороны механика тов. Петрова за период его работы на судне ответственные детали не имели заводского ремонта. А по результатам замеров 1947—1948 гг. последние имеют незначительный износ (в норме допуска).

Обслуживание флота методами механиков Киселева и Бурлакова требует от судовых команд тщательного изучения механизмов и отдельных деталей в период эксплуатации. Обмер ответственных деталей, определение износа, выявление причин этого износа, а также выработка мероприятий по их устранению является неотъемлемым признаком их метода.

Н. ЛИТОВЧЕНКО,
старший техник динамометрической партии.

Будет ли сдан в срок „Саратов“?

Механик парохода «Саратов» тов. Чекурин не на шутку озабочен. До срока сдачи судна в зимней готовности (10 марта) осталось менее двух недель, а куда не кинь взгляд всюду недоделки.

— Срочно нужно привезти заварку фундамента питающих помп, — говорит механик, — из-за этого задерживается монтаж трубопровода. Плохо у нас и с бандажом цилиндра высокого давления. Он был отлит в первой половине февраля, а к обточке его приступили в ночь с 22 на 23 февраля и оказалось, что литые браки. Теперь ждем когда бандаж будет отлит вновь.

Фундамент под брашпиль заказан заводу еще летом прошлого года и не отлит до сих пор. По поводу этого фундамента ме-

ханику недавно сообщили, что решено не отливать его, а сделать сварной железный, но когда приступят к изготовлению, неизвестно.

Вкладыши кривокофа главной машины отлиты более полумесяца тому назад, а к обработке их еще и не приступали.

Вот, в основном, причины, мешающие приступить к сборке главной машины. Немногим лучше обстоит дело и по корпусу судна. До сих пор не сделана электросварка кривокофа. Из-за этого задерживаются плотничные работы, как-то установка привальных брусьев и обрешетовка кривокофа. Не приварены на «Саратове» также и буксирные арки.

М. ИВАНОВА.

Улучшить путь верховьев рек Зей и Селемджи

Часто судоводители, плавающие в верховьях Зей и Селемджи жалуются на плохую обстановку, наличие карчей, захламленность прижимов реки.

В Зейском техническом участке обстановкой и берегоочистительными работами руководят начальник обстановки т. Кучеренко, подчиненный начальнику участка т. Михайлову.

На верхней Зее в навигацию 1947 года к работе по берегоочистлению приступили 10 июня. Квалифицированные рабочие т. Курочкин и Рыбак, распоряжением т. Кучеренко были посланы на ловлю сохатых, повар и десятник физического участка в работе не принимали. Работу по очистке берегов, ремонту знаков выполняли шесть молодых рабочих. 21 июля артель вернулась в г. Зей и была направлена на сенокос, затем на заготовку леса, на распиловку дров для Кучеренко. Артель в 10 человек все это время получала твердые оклады по статье дноочистительных работ.

Не многим лучше работает артель на Селемдже. В зимний период из-за отсутствия транспорта работы откладывались на март и проведены лишь на нижней Селемдже. В результате ремонт обстановки заканчивают к концу навигации, а суда ходят по необстановленной реке. Начальник участка т. Михайлов вместо приобретения транспортных средств, малой механизации, требовательности к подчиненным встал на путь обмана. В своих сводках он пишет, что участок заготовил десятки кубометров леса в тех местах, где этого сделать невозможно. Очистку просеков у судоводительных знаков т. Михайлов записывает как берегоочистительные работы выше пункта Потехино. Все это постижимо лишь инженерному перу т. Михайлова. Планы обстановки берегоочистения по сводкам перевыполняются, а карчи в Потехинском кривоку не уменьшаются. На ветер выбрасываются 150.000 рублей государственных средств.

г. Зей.

Василий ГУЛИКОВ,

Обзор стенных газет

Газета должна опираться на актив

В слесарно-монтажном цехе завода имени Ленина вышел очередной (четвертый) номер стенной газеты — орган партийно-комсомольской и профсоюзной организации плавсоостава.

В последнем номере освещаются два важных вопроса — о тридцатилетии Советской Армии и о подготовке к навигации третьего года новой пятилетки. В передовой статье рассказывается о том, в каких трудных условиях для нашей страны Ленин и Сталин создавали Советскую Армию. В боях с врагами наша армия выросла и возмужала, она приобрела богатый опыт, оснащена первоклассной техникой и стала могущественной армией в мире.

Исполняющий обязанности механика парохода «Иркутск» тов. Храмов в статье «Срывают выполнение социалистических обязательств» — рассказывает, что в зиму 1947—48 гг. пароходу «Иркутск» дается средний ремонт. Чтобы ускорить работы наша команда взяла на себя обязательство выполнить ряд заводских работ. Но выполнение этих работ во многом зависит от того, как успешно завод выполнит наши заказы. Завод не учел наши обязательства. Больше того — он задержал такую крупную работу как центровка валов главной машины. Этим самым механический цех затормозил выполнение наших обязательств.

Капитан парохода «Алексей Толстой» тов. Шелапугин критикует в газете литей-

ный цех за систематическое допущение брака в работе.

В газете помещены и другие материалы: о перевыполнении обязательств работниками плавсоостава по выполнению заводских работ, о рабочем контроле, о работе заводского магазина. Газета «Речник» привлекает внимание читателей не только своим хорошим содержанием, но и неплохим оформлением. В этом нужно отдать должное редактору газеты тов. Марченко, а также художнику тов. Завьялову. Газета написана доходчивым языком, ее с охотой прочтут большинство рабочих.

Газета «Речник» не лишена и недостатков. Если изжить их, она будет выглядеть еще лучше. В этом номере помещено две заметки одного автора. Это уже недостаток. К участию в газете необходимо привлечь как можно больше актива. Нельзя допускать того, чтобы газету писали только одни члены редколлегии. В газете редко выступают стахановцы, передовики производства. Они не делятся через газету опытом своей работы, не рассказывают благодаря чему они достигают успехов в работе. В этом недостаток. Газета недостаточно освещает ход социалистического соревнования на судоремонте, мало критикует тех, кто не выполняет своих обязательств.

Редколлегия необходимо вести систематическую работу со стенными газетами, опираться на этот актив. Тогда газета станет лучше, чем она есть.

Перегретый пар и его преиспещества

Одним из мероприятий, способствующих экономии топлива, является перегрев пара. Перегревание — это процесс повышения температуры пара при постоянном давлении. При перегреве пара увеличивается его удельный объем и повышается теплоемкость. Один килограмм перегретого пара может совершить больше механической работы, чем один килограмм насыщенного. Перегретый пар меньше конденсируется. Прежде чем конденсироваться он должен охладиться до температуры насыщенного пара, т. е. потерять теплоту перегрева.

Перегрев пара дает значительную экономию в расходе топлива. Установлено что повышение температуры пара на каждые 5—8°C даст в современных паровых машинах экономию топлива на 1 процент. Ясно, что перегретый пар значительно

повышает экономичность судовой паросиловой установки. Но, несмотря на это, некоторые механики нашего пароходства пренебрегают установкой пароперегревателя только потому, что при этом на них возлагается дополнительная ответственность по обслуживанию паросиловой установки.

На пароходах «Чичерин», «Орджоникидзе», «Баганович» установлены пароперегреватели. По теплотехническим нормам они дают значительную экономию топлива. На пароходах «Мазурук», «Томск», «Муром» отсутствуют пароперегреватели. Здесь постоянно допускают перегрев топлива.

При работе на перегретом паре цилиндры требуют высококачественной смазки. Во время войны из-за недостатка качественных смазочных материалов на ряде

наших судов пароперегреватели были сняты. В настоящее время наша промышленность полностью удовлетворяет потребность в качественных смазках. Поэтому необходимо все снятые пароперегреватели восстановить. В текущий судоремонт на пароходах «Томск» «Батуми» вновь устанавливаются пароперегреватели, а на пароходах «Сталинград», «Ленинград», восстанавливаются.

В настоящее время в огнетрубных котлах распространены пароперегреватели: пучковые, устанавливаемые в дымоходах, кустовые, устанавливаемые в зольниках паровых котлов, секционные Шмидта, устанавливаемые в дымогарных трубках. Но кустовые и пучковые прокоздки и загромождают дымоходы, отрицательно действуют на тягу к тому же не представляют возможным получить температуру перегрева свыше 240—250°C. Пароперегреватели Шмидта, располагаемые в дымогарных трубках — зоне более высоких температур

— позволяют достигать температуры пара в 300—320°C, но отрицательно действуют на тягу. Этот тип пароперегревателя с успехом применим в котлах, где диаметр дымогарных трубок более 75 мм. Очистка дымогарных трубок здесь разрешается легче.

Перед судовыми механиками и перед теплотехниками нашего пароходства стоит задача выработать такой тип пароперегревателя, который бы не нарушал нормальной работы котла, позволял достигать более высокую температуру перегретого пара, был прост по конструкции и изготовлению, надежным в работе и прост в обслуживании. Большую помощь в этом может оказать технический совет плавсоостава, направив мысль механиков на разработку конструкций пароперегревателя.

Е. ЧЕРБИКОВ,
инженер-теплотехник.

Ответ. редактор Ф. В. СВИНКИН.