

БОЛЬШЕВИК АМУРА

Орган Управления Верхнеамурского Речного
пароходства и Баскомреча

7 МАРТА
1948 года
Воскресенье
№ 13 (1191)
Год издания 11-й
Цена 15 коп.

Завтра —

Международный женский
день 8 марта

Да здравствуют советские женщины, верные патриотки социалистической Родины!

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЖЕНСКИЙ ДЕНЬ

Сегодня Международный женский день — 8 марта.

В этот день миллионы советских женщин, успешно борющихся за укрепление мощи советского государства, за неуклонный подъем промышленности и сельского хозяйства, за быстрый рост советской науки и техники, подытоживают большой и славный путь, пройденный ими под руководством партии Ленина—Сталина.

Женщине в СССР предоставляются равные права с мужчиной во всех областях хозяйственной, государственной, культурной и общественно-политической жизни. Так гласит 122 статья Конституции СССР. И наша советская женщина широко воспользовалась предоставленным ей правом. В нашей стране, впервые в истории классового общества, женщины стали активной силой государства. Лучшие дочери советского народа избраны в Верховные органы власти. В Верховный Совет СССР избрано 277 женщин, в Верховные Советы союзных и автономных республик — более 1700 женщин.

Беспримерными в истории человечества были трудовые подвиги женщин в суровые годы Великой Отечественной войны. Десятки тысяч женщин добровольно пошли на фронт. За мужество и отвагу в боях с фашистскими захватчиками около 120 тысяч советских женщин награждены орденами и медалями, около 8 тысяч советских женщин отмечены медалью «Партизану Отечественной войны», сотни тысяч женщин имеют награды за оборону советских городов. Шестидесяти двум славным дочерям советского народа присвоено звание Героинь Советского Союза.

Советские женщины не остались в стороне, когда наш народ приступил к осуществлению грандиозных задач послевоенной пятилетки. Миллионы советских женщин с небывалым подъемом трудятся в эти дни на всех участках социалистического строительства.

Велика роль женщины в советской стране. Им есть чем гордиться. В нашей стране свыше 760 тысяч женщин-педагогов, более 100 тысяч женщин — врачей, свыше 33 тысяч женщин работает в научно-исследовательских институтах.

Речники-верхнеамурцы с гордостью отмечают в этот день заслуги женщин, занятых на речном транспорте. Кто из них не знает знатного машиниста парохода «Ленинград» тов. Медведеву, грузоператора пристани Благовещенск тов. Гаеникову, слесаря тов. Почекунину, болторезчицу тов. Костыреву, нагревальщицу тов. Мяги и десятков других.

Горячей любовью отвечают советские женщины на заботу о них партии и правительства. В день 8 марта они еще теснее сплочаются свои ряды вокруг партии Ленина—Сталина и дают клятву отдать всю свою энергию, все свои творческие силы на благо любимой Родины.

Честь и слава советским женщинам — героическим строительницам социализма!

ЕЕ ВОСПИТАЛА РОДИНА

В 1935 году Татьяну Костыреву постигло горе. Умерли родители, и она осталась одна. Но так уж устроена наша страна, что не погибнуть в ней человеку. Родная советская власть сделала все, чтобы из Татьяны вышел полезный член социалистического общества.

В детском доме, куда была помещена Тая, а затем в ремесленном училище, девочка обрела новый дом.

С благодарностью вспоминает теперь Татьяна годы, проведенные в ремесленном училище, своих учителей и товаров. В числе десятка подруг, она была принята в ряды ленинского комсомола.

Осенью сорок третьего Татьяна в числе товаров окончила ремесленное. Ей была дана характеристика о ее незаурядных способностях и трудолюбии. С волнением переступила впервые девушка порог механического цеха. Здесь ей предстояло работать, стать знатоком своего дела. С тех пор вот уже пять лет работает девушка в механическом цехе, по праву завоевав репутацию лучшей работницы.

В механическом цехе завода имени Ленина ни на минуту не умолкает многоголосный шум напряженного трудового дня. Сквозь переключку трансмиссий, говор резцов, скрежет металла, едва различимое жужжание призмистого болторезного станка. Возле него — низко склоненная фигура девушки. Упрямые, еле заметные складки пролегли в уголках ее губ. Вынув омерзную обработанную деталь, привычным движением вставляет она в патрон угольник шаблона. Предстоит обработать болты нового диаметра. Девушка проверяет

сходятся ли риски шаблона с делениями, нанесенными на кулачках патрона. Быстро вставлена деталь, подведена каретка, включен рубильник. Болт все глубже уходит в планки. Непрерывной спиралью бежит от патрона тонкая блестящая стружка. Немного — и новый болт со свеженарезанной резьбой увеличивает стопу готовых деталей. При норме 400 болтов в смену Татьяна Костырева успевает нарезать их 500—600 штук. Еще нет и полудня, а на ее верстаке, что возле станка, их уже около трехсот.

— Три года назад, на этом станке, — говорит подошедший начальник механического цеха тов. Савельев — работало четверо болторезчиков. Теперь на нем работает двое — Татьяна и ее сменщица. Этим мы обязаны тов. Костыревой. Она отлично овладела специальностью, до тонкостей знает свой станок.

Успехи Татьяны Костыревой не прошли незамеченными.

В прошлом году на вечере, посвященном Международному женскому дню—8 марта, в торжественной обстановке, Татьяну за стахановскую работу наградили почетной грамотой. Бережно, как реликвию, хранит ее девушка.

В этом году имя Татьяны Костыревой вновь внесено в списки отличившихся. Эту честь она заслужила честным и добросовестным трудом на благо любимой Родины.

Так живет и трудится скромная советская девушка, комсомолка Татьяна Костырева.

Е. БОГОРОДСКИЙ.

АННА МЯГИ

На Благовещенскую судоверфь Анна Мяги пришла давно. Труд нагревальщицы заклепок оказался ей не легким, но отступить было не в характере молодой работницы и вскоре она в совершенстве овладела новым мастерством.

Труд ее был замечен и оценен. Слава о нагревальщице заклепок Мяги дошла до Москвы и в 1947 году она была награждена наркомовской премией — именными часами.

С тех пор Анна Мяги неоднократно премировалась министерством речного флота и руководством пароходства. Ее имя занесено в книгу почета горисполкома. Она награждена медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941—45 г.г.»

Работа нагревальщицы трудная и не каждой женщине под силу, — говорят на судоверфи. Из уважения к заслугам Анны Давыдовны ей не раз советовали перейти на легкую работу. Предложили быть табельщицей — отказалась. И на заведывание складом не согласилась.

Сама Анна Давыдовна так объясняет свой отказ:

— Может там и легче, спорить не буду, а только непривычное мне это дело. Шестнадцать лет я работаю нагревальщицей и чувствую себя на этой работе как рыба в воде.

По утрам бригада клепальщиков идет на судо. Целый день они напряженно работают. Вместе с клепальщиками трудится и старейшая работница судоверфи Анна Давыдовна Мяги.

Л. АНТОНОВА.

ВЫПОЛНЯЯ ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА

Постановление Совета Министров Союза ССР от 17 сентября 1947 года о необходимости слияния больницы и поликлиники в единое лечебное учреждение претворено в жизнь почти во всех городах Советского Союза.

Цель этого объединения — повысить квалификацию врачей поликлиники, улучшить медицинское обслуживание трудящихся. Повысить квалификацию врача можно только при работе последнего в стационаре у койки больного.

Больница водников, поликлиника, консультация, амбулатория Благовещенской верфи и завода имени Ленина представляют из себя единое учреждение. Объединение уже дало хорошие результаты.

Теперь в больнице работает четыре терапевта и три хирурга, каждый врач самостоятельно лечит больных и в поликлинике и в стационаре.

Кроме работы в больнице и поликлинике, врачи заняты и на участках. Все поселки, где живут речники, разбиты на участки и к каждому из них прикреплен врач и медсестра. Участковое обслуживание, введенное с 1 февраля, направлено на своевременное и квалифицированное лечение больных. Кроме того, участковый врач проводит также большую профилактическую работу по улучшению санитар-

ного состояния жилищ, выявляет причины заболеваний, лечит на дому негоспитализированных больных.

Врачи Амурского водзавода, работающие в Благовещенске, правильно поняли и оценили условия, созданные им партией и правительством. В ответ на высокую заботу родного государства, они отвечают самоотверженным трудом. Хорошо работает молодой терапевт тов. Морянова, обслуживающая четыре звена — завод имени Ленина, поликлинику, больницу и участок. Тов. Морянова — участница Отечественной войны, орденосеца, способный и вдумчивый врач. Коллектив больницы решил сделать из нее квалифицированного терапевта. Молодой врач тов. Коломеев возглавляет участок судоверфи. Несмотря на дальность расстояния, она ежедневно работает в больнице и амбулатории, пользуется у речников заслуженным авторитетом. В операционном журнале больницы зафиксирован успешный итог первых операций молодых хирургов тт. Чумаканой и Счастливцевой.

Благодаря слиянию больницы и поликлиники, речники получают и будут получать квалифицированную медицинскую помощь. Врачи обязаны еще выше поднять профилактическую работу. Впервые за последние годы, в поликлинике проводится

диспансеризация. Каждый речник пройдет полное медицинское обследование. Это позволит своевременно выявить заболевание и оказать необходимую помощь.

Человек — самый ценный капитал, и задача советского здравоохранения — сохранить этот капитал.

Большие задачи стоят теперь перед коллективом врачей и всеми медицинскими работниками, обслуживающими Верхнеамурское пароходство. Выполнить эти задачи возможно только при полном контакте в работе врачей и всего руководящего состава ВАУРПа.

Необходимо провести решительную борьбу с захлапленностью наших заводов, ликвидировать причины производственных травм, очистить территории общежитий, домов, квартир, привести их в образцовое санитарное состояние. Нужно организовать своевременную явку рабочих и служащих на диспансеризацию. Только при совместных усилиях медицинских работников, управления пароходства и баскомреча, мы сможем успешно разрешить задачи, поставленные перед медиками постановлением Совета министров за № 3244 от 17 сентября 1947 года.

Р. ХОММЕР,
главный врач больницы.

Повысить качество ремонта флота

Приказы Министра речного флота и начальника пароходства обязывают речников Верхнего Амура повысить качество выполняемых работ на ремонтируемых судах. Нужно сознаться, что в этой области не все еще обстоит благополучно. Баржа № 231 дважды сдавалась в зимней технической готовности, и не была принята в следствие плохого качества.

В этом во многом повинны работники деревообделочного цеха. Даже при самом поверхностном осмотре баржи можно обнаружить массу недостатков: повсюду забитые клинья и подкладки, недостаточно закрепленные буксирные мальчики.

На барже № 239 плохо поставлены и укреплены бортовые плахи, недостаточно оставлены пазы для конопати. Как не странно на все эти недостатки работники отдела технического контроля завода имени Ленина не обратили никакого внимания. Не подумал о борьбе с браком и бригадир плотничной бригады тов. Чесноков, возглавлявший на судне указанные работы.

Подобный пример не является единичным: во время приема баржи «Якутия» комиссия обнаружила, что один барабан браншла не возвращается. При выяснении оказалось, что в нем не поставлена в щеке собачка. Виновным в этом был слесарь IV разряда тов. Гриднев. На пароходе «Новосибирск» производился ремонт баллера руля. Сектор руля был насыщен (зазоры) сектор пришлось снять для заварки отверстия и его расточки, т. е. начать работу с начала. Приведенных примеров вполне достаточно, чтобы понять, насколько ответственная работа слесарей и плотников. Они обязаны помнить, что от их работы, будет зависеть работоспособность флота в навигацию 1948 года.

Техническому персоналу завода имени Ленина следует держать тесный контакт с работниками ОТК, тщательнее контролировать выполнение работ.

Н. БОГДАНОВСКИЙ,
механик-наставник

Штурвальная оснастка (Профилактика по борьбе с аварией)

Штурвальная цепь служит для подачи действующей силы от штурвала к рулю. Во время хода судна штуртрос находится в постоянном движении, вследствие чего он подвержен быстрому износу. Наибольшее перетирание штуртроса получается при изгибах. На эти места и должно быть направлено главное внимание.

Уход за штуртросной оснасткой следующий: осмотр цепи, обжигание ее, надорванные или изношенные звенья немедленно удаляются. Штуртросные цепи не красятся, а обычно смазываются. При износе цепи или прута на 20 процентов требуется замена их новыми; для этого на судне необходимо иметь запасные цепи для штуртроса.

Для предупреждения аварии в случае разрыва цепи во время хода судна, необходимо уметь быстро ее соединять.

Штуртрос, как и всякая цепь, ежегодно перед навигацией обжигается на востресе. Затем плетель очищается и осматривается. Сетель чеге нужно все шквы, болты промыть керосином, смазать и вновь поставить на место. Это будет являться залогом безаварийной работы каждого судна.

Н. САЯПИН,
зам. ст. инспектора судоходства

Устранить брак в работе

При ремонте флота, зимующего в затоне завода имени Ленина, значительное время расходуется на переделки. В котельно-сварочном цехе (начальник тов. Разуваев) систематически нарушаются технологические процессы по всем видам производимых работ. Особенно недоброкачественно выполняются этим цехом электросварочные работы. Объясняется это безответственным отношением отдельных мастеров и рабочих к выполнению заказов. В погоне за количеством здесь зачастую забывают о качестве. На все замечания ОТК начальника котельно-сварочного цеха тов. Разуваев не реагирует.

Но еще большее количество брака происходит по вине литейного цеха. Немало драгоценного времени ушло, например, на отливку бандажей для колец поршней парохода «Сучан». Эту работу литейщикам приходилось переделывать шесть раз, а токари тт. Печерский и Лобач в течение 12 суток на станках «ДИП» и «Монарх» были загружены изготовлением заказов для парохода «Сучан». Они затратили на эту работу около 100 человеко-часов, в течение которых на этих станках можно было изготовить немало деталей, необходимых для других судов.

При выточке поршневых колец на пароходе «Саратов» из 6 болванок удалось изготовить 9 колец, вместо положенных 12.

Не менее характерен случай с изготовлением шестерен для парохода «Алексей Толстой». По вине литейного цеха, при выполнении этого заказа был также допущен брак и литье забраковал ОТК.

Из 4 болванок изготовили только 4 кольца, тогда как при нормальном литье следовало выточить 4—5 колец из каждой болванки.

Все это, казалось бы, всерьез должно обеспокоить директора завода имени Ленина, и заставить начальника литейного цеха тов. Крылова перестроить работу своего цеха. Но этого не произошло.

— Почему цех производит такое количество брака?

— Кто же его знает! — с поразительным равнодушием пожмает плечами тов. Крылова. — Мучают нас газовые раковины. Возникают они... и начальник цеха повторяет, повидимому, давно уже надоевшую ей самой историю, извлекаемую на свет всякий раз, когда нужно оправдывать свою никудынную работу. Тов. Крылова не забывает вспомнить и о составлении шихты «на-глазок», и об отсутствии заводской лаборатории, и о том, что заготовочника поставляет цеху бесплатный чугун. Произносится все это равнодушным тоном. В голосе тов. Крыловой нет ни нотки горечи за производственные неудачи, ни слова не сказано ему и о том, какие мероприятия намечены литейщикам для устранения брака. Механики судов предъявляют литейному цеху серьезный счет: они настойчиво борются за досрочную сдачу судов в зимней технической готовности. Брак, допускаемый литейным цехом, мешает им выполнять свои обязательства.

Возможности для повышения качества литья в цехе имеются. Требуется лишь, чтобы начальник цеха тов. Крылова внимательнее прислушивалась к советам старших и опытных производственников, хорошо знающих свое дело.

Серьезнее, чем до сих пор, должна относиться к вопросам качества выпускаемой продукции и дирекция завода. Руководители предприятия обязаны реагировать на все случаи переделок, на многие десятки затраченных часов.

Только при тесном творческом сотрудничестве старых производственников и инженерно-технических работников, повседневном руководстве последних технологическими процессами, хорошо организованной технической учебе молодых производственников, работа литейного и других цехов поднимется на должную высоту, а количество брака в нем будет сведено к минимуму.

И. БОГДАНОВ.

ПИСЬМО В РЕДАКЦИЮ

Наладить дутье

В газете «Большевик Амура» писалось о том, что на верфи не работает паровой молот. Сейчас этот недостаток устранен. Но появился новый тормоз. Кузнец тов. Пятьшин рассказывает, что плохо работает дутье и нагревает недостаточно быстро нагревается. Неоднократно по этому вопросу тов.

Пятьшин обращался к мастеру кузнечного цеха тов. Сазонову, но положение с дутьем так и осталось на мертвой точке. Пора устранить дефекты с дутьем и дать возможность быстрее прогреть крупные детали.

И. ГОРКИН.

Подготовка к навигации

Совещание в Министерстве Речного Флота СССР

25 февраля, в Министерстве речного флота СССР открылось эксплуатационное совещание, посвященное вопросам организации перевозок в навигацию 1948 года. В нем принимают участие работники движения всех речных бассейнов страны.

Открывая совещание, заместитель Министра речного флота СССР тов. А. Н. Вахтуров отметил, что по плану 1948 года речные перевозки должны возрасти по сравнению с прошлым годом почти на 18 процентов. Перед речниками стоит большая задача — снизить себестоимость перевозок на 7,5 процента, улучшить их качество. На речном транспорте имеются огромные внутренние резервы, они дают все возможности, успешно выполнить навигационное задание третьего года послевоенной пятилетки, сократить простой тоннажа в ожидании тяги, повысить путевые скорости движения, резко повысить производительность флота, т. е. перевезти больше грузов для народного хозяйства.

На совещании были заслушаны доклады: заместителя начальника центрального отдела перевозок Министерства тов. Соловьева — «Пути повышения производительности флота», начальника технической группы средне-волжского пароходства тов. Охотникова — «О развитии почин команды парохода «Руслан», которая первой в бассейне составила стахановский план борьбы за уплотнение рабочего времени судна и обязалась выполнить свое пятилетнее задание по перевозкам в 3,5 года.

Кандидат технических наук А. П. Ирхин сообщил о работах центрального научно-исследовательского института речного флота в области улучшения организации движения.

В прениях по докладом выступили: член-корреспондент Академии наук СССР профессор В. В. Звонков, заместитель начальника Камского пароходства тов. Михеев, начальник горьковского эксплуатационного участка пароходства «Волга-танкер» тов. Цыганов, заместитель начальника главвостока тов. Свиридов, капитан нефтевоза «Днепропетровск» тов. Топяев.

В конце заседания выступил заместитель Министра речного флота СССР тов. П. В. Черевко. Он подверг резкой критике недостатки в централизованного аппарата Министерства, поддерживая необходимость полной мобилизации резервов флота.

(ТАСС).

По примеру команды парохода «Руслан»

Патриотический почин команды парохода «Руслан» о выполнении пятилетнего плана в три с половиной года, вызвал горячее одобрение среди речников нашего пароходства. Стахановский план этого судна обсуждается капитанами, механиками и членами команд.

Буксирное судно «Батуми» (капитан тов. Золотухин, механик тов. Дерновой) не только выполнило план двух лет пятилетки, но дало 28,5 процента навигационного плана в счет третьего года пятилетки. Подсчитав свои резервы и те возможности, которые имеются, капитан этого судна также решил приступить к составлению стахановского плана и выполнить пятилетку в четыре года. Для этого нужно, чтобы в навигацию третьего и четвертого года пятилетки судно выполняло навигационные планы на 136 процентов.

Капитан парохода «Ленинград» тов. Попов, капитан парохода «Профинтерн» тов. Обливанцев и другие судоводители также по примеру команды парохода «Руслан» решили приступить к составлению стаханов-

ского плана своих судов и выполнить пятилетку в четыре года.

Инициатива команд передовых судов должна быть горячо поддержана всем коллективом речников. Составляя стахановские планы своих судов команды предъявляют ряд требований к службе движения, механико-судовой службе, отделу кадров, заготовительной конторе и многим другим отделам пароходства и пристаням.

К этим требованиям необходимо отнестись со всей серьезностью и в полной мере удовлетворить их.

Капитаны парохода «Ярославль» тов. Желтоногов и парохода «Томск» тов. Марченко предлагают по провозке плотов организовать сквозные рейсы. Службе движения необходимо учесть это требование.

Судоводители борются за то, чтобы им дали возможность водить караваны круглосуточно. Круглосуточно не всегда возможно работать по той причине — заявляют они, — что путейцы еще не везде хорошо организовали освещение линии.

В связи с составлением стахановских планов судов, многие капитаны, механики

идут в отделы и службы управления пароходства с вопросами, чтобы там им рассказали, какие грузы предполагается перевести в навигацию, где эти грузы, как будет организовано снабжение топливом на линии, как будут организованы погрузочно-разгрузочные работы и с многими другими вопросами.

Работники управления пароходства обязаны дать на эти вопросы исчерпывающие ответы. Больше того, необходимо помочь капитанам и механикам в составлении стахановских планов. Нужно рассказать, что предпринимается со стороны пароходства в деле улучшения работы угольных баз, в усилении ответственности диспетчеров за подбор входов, в бесперебойном снабжении судов материалами, а команд продуктами питания.

По всей нашей стране развернулась борьба за выполнение пятилетки. В нашем пароходстве необходимо создать все условия для того, чтобы речники выполнили пятилетку в четыре года.

Я. АНИСОВ.