

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

БОЛЬШЕВИК АМУРА

Орган управления Амурского пароходства
и Баскомреча

10 ИЮНЯ
1948 года
Четверг
№ 41 (1214)
Год издания 11-й
Цена 15 коп.

Каждый член экипажа судна обязан:

Д) БЕРЕЖЬ СОЦИАЛИСТИЧЕСКУЮ СОБСТВЕННОСТЬ, ДОВЕРЕННЫЕ РЕЧНОМУ ТРАНСПОРТУ ГРУЗЫ; ЗАБОТИТЬСЯ ОБ ИСПРАВНОСТИ СУДНА ВО ВСЕХ ОТНОШЕНИЯХ И ОБ ЕГО СОХРАННОСТИ, КАК СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЙ СОБСТВЕННОСТИ СОЮЗА ССР;

Е) ПОВСЕДНЕВНО ПОВЫШАТЬ СВОЮ КВАЛИФИКАЦИЮ, ИДЕЙНО-ПОЛИТИЧЕСКИЙ И ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫЙ УРОВЕНЬ, ИЗУЧАТЬ НОВУЮ ТЕХНИКУ, ПЕРЕДАВАЯ СВОЙ ОПЫТ И ЗНАНИЯ ОТСТАЮЩИМ. ГЛАВНОЙ ЦЕЛЬЮ ВСЕХ СВОИХ ДЕЙСТВИЙ СТАВИТЬ ИНТЕРЕСЫ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЙ РОДИНЫ — СОЮЗА СОВЕТСКИХ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ РЕСПУБЛИК;

(Из Устава службы на судах речного флота Союза ССР).

ШИРЕ РАЗМАХ ЖИЛИЩНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

В нашей стране уделяется большое внимание дальнейшему улучшению быта трудящихся. На коммунальное и жилищное строительство только по РСФСР в третьем году пятилетки предусмотрены ассигнования, составляющие 6 процентов всего бюджета Российской Федерации.

В этом году, стройучасток Верхнеамурского эксплуатационного участка должен построить 19 двухквартирных домиков, для чего потребуется 800 тысяч рублей. В настоящее время в эксплуатацию сдано три дома, что составляет 147,5 квадратных метров жилой площади. Такие темпы строительства крайне неудовлетворительны, нужно как можно энергичнее взяться за строительство жилищ, которые необходимы нашим речникам.

Руководитель стройучастка тов. Завьялов прекрасно знает, что чем быстрее он будет сдавать дома в эксплуатацию, тем лучше станет финансовое состояние этой организации. Неважно оно пока по той причине, что ряд домов недостроены, а средства будут отпущены только после того, когда они будут сданы в эксплуатацию. Поэтому и нужно приложить все усилия и быстрее вести строительство.

В том, что нет надежащих темпов строительства жилищ, повинен не только стройучасток. Нормальная работа этого коллектива зависит и от других организаций, в частности от заготконторы и завода имени Ленина. Стройучастку нужен, кирпич, гвозди, кровельное железо, пиломатериалы. Однако этих необходимых материалов пока нет. На завод имени Ленина еще в середине мая был приведен плот, но здесь только недавно начали выкатку леса на берег, а когда его просушат, да когда начнут пилить. Стройучастку нужен пиломатериал сейчас, так как от этого зависит размах строительных работ. Директор завода имени Ленина, тов. Родионов и главный инженер тов. Приходченко должны поторопиться с распиловкой леса. Ведь не секрет, что во время зимнего судоремонта заводу будет значительно труднее выполнить эту работу.

Удовлетворение жилищно-бытовых нужд речников одна из первоочередных наших задач. Это самый надежный и лучший путь по закреплению кадров на речном транспорте и повышению их производительности труда.

Преодолевая те трудности, которые имеются у работников стройучастка, коллектив во что бы то ни стало должен справиться с поставленными перед ним задачами, доделать домики и сдать их в эксплуатацию. Долг других коллективов, оказать строителям всемерную помощь.

ХРОНИКА

Объединенный пленум Верхнеамурского и Нижнеамурского баскомречей, состоявшийся 4—5 июня в городе Хабаровске, избрал новый состав президиума Амурского баскомреча. Председателем баскомреча избран тов. Корнеев, ответственным секретарем тов. Киричев.

При Верхнеамурском эксплуатационном участке, президиум баскомреча организовал оргбюро линейного комитета из пяти человек в состав, которого вошли тт. Шилов, Крынин, Юрина, Усольцев, Федоров. Председателем оргбюро избран Г. В. Шилов.

ПЯТИЛЕТКУ — В ЧЕТЫРЕ ГОДА

Социалистическое обязательство

Коллектив речников пристани Сретенск Верхнеамурского эксплуатационного участка Амурского речного пароходства на период навигации 1948 года.

Поддерживая призыв рабочих города Ленина, развернуть социалистическое соревнование за выполнение послевоенной сталинской пятилетки в четыре года, коллектив пристани Сретенск, подчитав свои возможности, обязуется выполнить план со следующими показателями:

1. Увеличить в навигацию 1948 года грузооборот пристани по сравнению с 1947 годом на 15 процентов, пассажирские перевозки на 20 процентов.
2. Выполнить навигационный план перевозок народно-хозяйственных грузов досрочно, к 10 октября 1948 года.
3. План погрузо-разгрузочных работ выполнить досрочно к 10 октября 1948 года.
4. Путем более эффективного использования тяги и тоннажа, добиться снижения себестоимости перевозок на 10 процентов. Снизить себестоимость погрузо-разгрузочных работ на 20 процентов.

5. Добиться в период навигации экономии топлива по флоту на 3 процента и смазочных материалов на 2 процента.

6. Ввести систему повахтенного планирования на всех самоходных судах.

7. Применить лунинско-киселевские методы ремонта флота. Выполнить в общем объеме на 2500 человеко-часов ремонтных работ, и содержать флот в период навигации только в хорошем и отличном техническом состоянии.

8. Выполнить установленный пароходством финансовый план по доходам на 120 процентов и строго соблюдать экономию в расходовании государственных средств.

9. В период навигации 1948 года всемерно добиваться улучшения качества перевозок грузов и культурного обслуживания пассажиров.

По всем пунктам настоящего нашего социалистического обязательства вызываем на социалистическое соревнование коллектив речников пристани Суражевка.

Обязательства сформулированы и приняты на общем собрании коллектива пристани.

Премияльная оплата за сохранную доставку плотов

В годы новой пятилетки, нашей стране лес необходим как строительный материал. Доставка леса из лесных участков в большинстве случаев производится водным путем. На Амуре как и на всех реках СССР лес сплавляют судами нашего флота. Доставка плотов судами очень сложная и требует отличных навыков командного состава.

Постановлением правительства от 2 сентября 1945 года установлена премияльная оплата за сохранную доставку плотов к пунктам назначения. Оплата

производится: при расстоянии проводки плота в 150 километров по 8 копеек за каждый кубометр, от 151 до 300 километров по 10 копеек, от 301 до 600 километров по 15 копеек, свыше 600 километров оплачивается по 20 копеек за кубометр.

Премияльная оплата распространяется на капитанов, механиков, помощников капитанов, помощников механиков, дежурных и штурманов.

З. ГАРДАШ,
старший инспектор по труду.

Боевой листок посвящен лучшим людям

На пароходе «Пахарь» (капитан тов. Гранкин, механик тов. Латыш), работающим на Зейском перевозе, вышел очередной номер «Боевого листка». Посвящен он трудовым будням судна, достижениям его коллектива и недочетам.

В передовой статье, одновременно с указанием на важность перевозимых судном посевных и других промышленных и сельскохозяйственных грузов, указывается на необходимость трудиться с полной энергией, чтобы досрочно выполнить план третьего года новой сталинской пятилетки.

Кое-что в этом направлении уже сделано. Успех дела решает коллектив судна, состоящий из трудолюбивых советских людей, твердо решивших выполнить свой трудовой долг.

Показательна в этом отношении заметка «Примерный работник». В ней говорится:

«Не так давно на нашем судне начал работать вторым помощником механика

Виктор Баш. С первых же дней прихода на судно он ревностно принялся за дело. Отличным несением службы — он за короткий промежуток времени успел проявить себя как дисциплинированный и примерный работник».

Заметка призывает всех членов команды равняться на тов. Баш.

«На нашем пароходе, — сообщает автор другой заметки «Борется за чистоту», — работает тов. Семакова. Примерно несая службу матроса, она в то же время успевает выполнять обязанности уборщицы, обеспечивая чистоту на палубе и в жилых помещениях».

Благодаря заботе тов. Семаковой повсюду на судне сейчас господствует чистота и порядок.

В другой информации говорится: «Заслуженным авторитетом среди членов команды пользуется на пароходе «Пахарь» капитан тов. Гранкин. Это волевой командир, постоянно заботящийся о нуждах своих подчиненных. Благодаря его умелому

На достигнутом не остановимся

Команда парохода «Ярославль» рада сообщить, что еще 25 мая свой месячный план судно выполнило на 133,5 процента. Этих успехов мы добились благодаря сплоченной и дружной работе всего коллектива судна.

На достигнутом не остановимся, а будем добиваться еще лучших результатов в работе.

Лучше других по выполнению майского плана отличились члены команды: первый помощник механика Безруков, машинщик Рухлинский, кочегары Шпетный, Коробейников, Первухин, Лепехин, матросы-Бацкионов Непринцев, Воронина, Щербинин и другие.

П. ЖЕЛТОНОВ,
капитан парохода «Ярославль».

Суда перевыполнили месячный план

Флот Верхнеамурского эксплуатационного участка в третьем году новой сталинской пятилетки по сравнению с другими годами значительно раньше приступил к выполнению плана грузоперевозок. Уже одним этим создались условия для перевыполнения плана.

Выполняя свои обязательства по досрочному завершению навигации, многие коллективы судов не только выполняли майский план грузоперевозок, но и значительно перевыполнили его. Успешно закончили выполнение месячного плана как буксирные, так и грузопассажирские суда. Пароход «Ярославль» выполнил майский план на 142 процента, «Журавлев» на 115 процентов, «Серго Орджоникидзе» 103 процента, «Мария Ульянова» 101,2 процента, «Пушкин» 109,8, «Черненко» 100,7 процента.

Из грузопассажирских судов «Роза Люксембург» выполнила план на 147 процентов, «Академик Крылов» на 119 процентов, «Сергей Лазо» на 103 процента.

Перевыполнив майский план, коллективы этих судов по-стахановски работают и в июне.

Е. БОГОРОДСКИЙ.

Трехмесячник рационализации и изобретательства

Рациональный способ выкатки леса

Работники лесопильного цеха активно участвуют в проводимом трехмесячнике по сбору и реализации изобретательских и рационализаторских предложений. Расскажу об одном рациональном предложении нашего цеха.

Прежде для выкатки леса применялись деревянные ступени. При выкатке на ступенях возникало большое сопротивление. Выкатывали одновременно по одному-два бревна.

Немало приходилось затрачивать времени и на устройство самих ступеней, которые то и дело выходили из строя. Не менее двух-трех раз в день рвались разрядки (концы стальных канатов, которыми захватывался с двух сторон выкатываемый лес). Все это приводило к тому, что осенью лес зачастую оставался в воде и с наступлением холодов замерзал. Немало приходилось затрачивать рабочей силы, средств и времени, чтобы выдолбить его из льда. Лес под пилюры шел со льдом и илом. Тупились, а порой и ломались пи-

лы, а материал был низкого качества. Это ухудшало качество судоремонта.

Пришла в голову мысль употребить для выкатки леса железнодорожные рельсы. Их применение намного уменьшило сопротивление. Если при употреблении деревянных ступеней, мотор силой в 14 киловатт мог вытащить не более трех бревен, одновременно, то теперь при применении металлических ступеней, количество бревен возросло до восьми.

При деревянных ступенях, работали паровой и электрический пилы; теперь применяем один электропилиль. При его помощи лес выкатывается одновременно на двух штабелях. Если прежде за день выкатывали 50 кубометров, то теперь, мы выкатываем за смену 120—140 кубометров. В отдельные дни количество выкатанного леса достигает полутораста кубометров.

Н. РУЗАЙКИН,
заведующий складом лесопильного цеха завода имени Ленина.

Изобретение продолжают мариновать

Работы по конструированию вертикальной паровой машины, мною начаты еще в 1938 году. В результате долгих поисков, неудач и открытий непрерывного совершенствования задуманной конструкции, удалось добиться положительных результатов.

Испытания ее, как известно, проводились в паросиловой лаборатории Ленинградского кораблестроительного института, по заданию бюро изобретательства Министерства речного флота, под руководством высококвалифицированных специалистов.

Испытания показали положительные результаты.

Машину было решено считать полезной для внедрения и широко популяризовать, причем отмечались ее оригинальность новизна и простота парораспределительного устройства. Приказом Министра за № 106 от 29 марта 1947 года предлагалось в короткий срок изготовить несколько таких машин и установить их на судах Верхнего Амура. Прошло более года, а дело по изготовлению хотя бы одной машины не двинулось.

Изготовление машины и ее сборка поручены Благовещенскому судоремонтному заводу имени Ленина, где я работаю техником-лаборантом и инспектором по сбору и внедрению рационализаторских предложений. Соглашаясь на эту должность, я надеялся, что мне предоставят возможность работать над изготовлением паровой машины. На деле этого не получилось.

Сроков окончательного изготовления и сборки деталей машины устанавливалось уже несколько, но всякий раз они не выполнялись.

Отдельные детали, побывав по 6—7 раз на станке, выходили неточными и использованы для дела быть не могут.

В чем же причина этого?

— Администрация завода упустила из вида основное — борьбу за качество изготавливаемых деталей. На заводе нет человека, который бы наблюдал и отвечал за их изготовление.

В результате, работа по изготовлению машины завершена примерно лишь наполовину, т. к. большей части изготовленных частей к ней потребуется устранить недостатки и дефекты.

В чем причина их возникновения? Большинство деталей к моей машине, в заводе имени Ленина изготавливаются рабочими впервые. Понятно, что процесс обработки и точность их изготовления, могли быть соблюдены лишь в том, случае

если бы за каждым этапом их обработки наблюдал автор машины.

Укажу на некоторые из дефектов: у вновь изготовленного эксцентрика-золотника, внутренняя кромка оказалась неподрезанной. У крейцкопфного подшипника вместо нарезки в 19 мм. нарезано всего лишь 10 мм. Вторично подрезать и углубить нарез невозможно, т. к. толщина стенки срезана.

Все эти, на первый взгляд «мелочи», казались бы и не столь существенными, если бы их, к сожалению, не накопилось множество.

При окончательной сборке машины, это неизбежно приведет к необходимости переделывать большинство деталей заново.

Много раз я обращался к главному инженеру завода тов. Приходченко, с просьбой предоставить мне возможность участвовать в работах по изготовлению деталей самому, обращал его внимание и на неточность в изготовленных частях машины.

Все мои просьбы и пожелания, оказываются тщетными. Тов. Приходченко дошел до того, что дал мастеру станочного цеха, тов. Фатееву распоряжение никаких моих указаний по изготовлению деталей паровой машины не выполнять, а все вопросы согласовывать непосредственно с ним. Кроме вреда, делу, такое распоряжение тов. Приходченко ничего не достигает. Это, в частности, и явилось причиной многочисленных случаев брака, допущенных при изготовлении деталей к машине, т. к. за отдельными мелкими указаниями рабочий, выполняющий заказ, или мастер всякий раз обращается к главному инженеру возможности не имеет, и в результате работа производится произвольно.

Немало творческих замыслов созрело у меня, но, благодаря консервативности, свившей на заводе прочное гнездо, все они остаются нереализованными.

Тем не менее, в своей работе я не одинок. Большую поддержку и помощь в проводимой мною изобретательской и рационализаторской работе, мне оказывает коллектив конструкторского бюро завода и его начальник тов. Жариков.

И, однако, без содействия администрации завода имени Ленина, проявляющий к моему изобретению до сих пор непростительную косность, нерасторопность и бюрократизм, успех достигнут не будет.

Кто поможет мне успешно завершить начатое?

А. ГАЛАКТИОНОВ,
техник-лаборант завода имени Ленина.

Котлам — должно внимание

Значение ухода за котловым хозяйством судов общеизвестно: там, где ему уделяется должное внимание, предотвращается образование трещин, расстройство швов в котлах и течь дымогарных труб. Особое место по уходу за котлами должно быть отведено чистоте котлов, предотвращению образования на водяных поверхностях нагара котла цапки.

Во все время нахождения котла под парами следует производить внутрикотловую обработку воды противонакипными препаратами — антинакипинами. При этом необходимо помнить, что чистый и исправный котел — залог хорошего парообразования, от которого зависит техническая скорость судна, экономия топлива, а, следовательно, и выполнение плана.

Механики, работающие лужинско-киселевскими методами, проводят и проводят большую работу с паровыми котлами, улучшают фильтрацию воды в теплых ящиках путем постановки в них сменных суточных фильтров, производят регулярный ввод антинакипина в котлы, обеспечив себя антинакипином на весь период навигации. Для правильной подачи антинакипинов в котлы на судне должен иметься специально установленный бачок с трубкой и краном. Последний должен быть включен в линию перед питательным насосом: это помогает легко и правильно дозировать ввод антинакипинов, поддерживать постоянное натронное число, а, значит, и соблюдать чистоту в котлах.

Правила и порядок применения антинакипинов установлены специальной инструкцией Министерства речного флота и механико-судовых служб пароходств.

В момент выпуска антинакипина и в первое время — около получаса после окончания его выпуска следует особенно внима-

тельно следить за уровнем воды в стеклах, так как в этот период наиболее вероятно появление вскипания котловой воды. В целях уменьшения вероятности вскипания и лучшей внутрикотловой обработки питательной воды, выпуск антинакипина следует производить не реже одного раза за вахту. Не реже двух-трех раз в сутки должно также определяться натронное число котловой воды по специальному индикатору, т. е. при помощи лакмусовой бумаги. К сожалению, многие механики нашего пароходства недооценивают всю важность и значение борьбы с накипью и загрязненностью котлов. Механик парохода «Данилин» тов. Ключинский с начала навигации в течение всего мая не вводил в котлы антинакипин, а пользовался только их продувкой. Механик парохода «Профинтери» тов. Крайнев с первого по 22 мая антинакипинов не применял, мотивируя это их отсутствием на судне. Такая же недооценка антинакипинов существует на пароходе «Мазурук», где механиком тов. Енин, на пароходе «Черненко» (механик тов. Таран), на пароходе «Чкалов» (механик тов. Болдырев) и на некоторых других судах.

Речникам Верхнеамурского эксплуатационного участка, всем машинным командам, во главе с механиками, работе по борьбе с загрязненностью воды в котлах следует уделить особое внимание. В этом важном деле не должна быть допущена беспечность. Заботливое отношение к паровому хозяйству, правильная их эксплуатация, постоянное применение антинакипинов удлиняют срок и службы котлов, помогут верхнеамурцам успешнее завершить пятилетний план грузоперевозок.

Н. БОГДАНОВСКИЙ,
механик-наставник.

ПИСЬМА В РЕДАКЦИЮ

Створы, по которым нельзя ориентироваться

При инспекторском осмотре реки Зей, на одном из участков было установлено, что на нем не исключены аварии и брак в работе.

При следовании вверх пароход, «М. Ульянова», имея на буксире грузеную баржу и катер, утром 6 июня сел на мель в районе Черемховского плеса. Лишь благодаря шедшему вслед пароходу «20 лет Комсомола», пароход «М. Ульянова» был снят с мели и мог продолжать свой путь.

Причиной аварии послужило отсутствие

красного бакена. Аналогичный случай произошел с пароходом «20 лет Комсомола». Он сел на грунт на створной линии в то время, как глубина на сигнальной мачте бакенщика Бондаренко была показана 180 см. В действительности на месте посадки судна не оказалось и 125 см. Кроме того, створы на этом участке плохо окрашены и по ним почти невозможно ориентироваться.

М. КОЗЬМИН,
инспектор судоходства.

Штрих в работе путейцев

На одном из перекатов грузопассажирский пароход «Дзержинский» встретился с пароходом «Путеец» — судном второго технического участка пути. Лоцман грузопассажирского судна тов. Фокин решил воспользоваться случаем и спросил у капитана обстановочного судна тов. Пичугина как освещена обстановка на перекате.

Пичугин подернул плечами, развел руками и ответил «не знаю!». Немного по-

молчал, он добавил: «Сходите посмотрите, там узнаете». «Дзержинский», конечно пошел — капитан не мог ждать пока что-то утешительное сообщит им капитан путейского судна.

Этот маленький штрих говорит об «оперативной» работе путейского флота. Если путейцы так будут работать и дальше, то ничего хорошего ждать от такой работы нельзя.

Я. ТИМОФЕЕВ.

Устранить недостатки

Майский план грузоперевозок пароход «Пахарь» не выполнил. Основной причиной этого я считаю отсутствие хорошего контроля за проездом пассажиров. Примерно третья часть их пользуется перевозом бесплатно, т. к. билеты контролерами не отбираются и пассажиры пересаживают Зейю по ранее приобретенным билетам по многораз. Многие из пассажиров при посадке на баржу лезут прямо через борт баржи. Это может привести к несчастным случаям.

Успешней работе Зейского перевоза мешает и другое. Есть приказ начальника пароходства и решение партийных орга-

низаций города о том, чтобы не отрываться пароход «Пахарь» с переправы. Диспетчерский аппарат систематически этот приказ нарушает, сплошь и рядом отрывая наше судно на рейдовые работы. Это неминуемо сказывается на выполнении плана.

Необходимо, чтобы указанные недостатки в работе Зейского перевоза были немедленно устранены.

Г. ЛАТЫШ,
механик парохода «Пахарь».

Ответ, редактор Ф. В. СВИНКИН.