

СТАЛИНЕЦ

ОРГАН УПРАВЛЕНИЯ СУХОНОСКОГО ПАРОХОДСТВА
И БАССЕЙНОВОГО КОМИТЕТА СОЮЗА РЕЧНИКОВЧетверг
14
декабря
1944 г.
№ 109 (1001)
Цена 15 коп.

В ходе войны гитлеровцы понесли не только военное, но и морально-политическое поражение. Утвердившаяся в нашей стране идеология равноправия всех рас и наций, идеология дружбы народов одержала полную победу над идеологией звериного национализма и расовой ненависти гитлеровцев.

(И. СТАЛИН).

По-боевому разрешить очередные хозяйственные задачи

Состоявшиеся кустовые совещания производственно-хозяйственного актива в бассейне явились важнейшим организационным мероприятием в разрешении очередных хозяйственных задач. На них подведены итоги минувшей навигации, намечены конкретные пути проведения судоремонта текущей зимой.

Много сделали речники Сухоны для фронта и народного хозяйства страны в навигацию 1944 года. Об этом свидетельствует хотя бы тот факт, что план перевозок выполнен по всем основным показателям. Но советским людям не пристало успокаиваться, тем более, если иметь ввиду наличие существенных недочетов в нашей работе.

Об этих недочетах достаточно говорилось на совещаниях производственно-хозяйственного актива. В ходе прений при обсуждении вопросов повестки дня внесены ценные предложения, направленные на лучшую подготовку к будущей навигации. Совещания приняли развернутые решения.

Теперь дело за одним: по-боевому приступить к проведению в жизнь решений совещаний производственно-хозяйственного актива. Это в одинаковой степени относится и к судоремонтникам, и к эксплуатационникам. Подготовка к навигации должна идти развернутым фронтом, буквально во всех областях хозяйственной жизни пароходства.

По данным на 10 декабря текущих и средний ремонт флота идет впереди графика. Тоже следует сказать о ремонте пристанского хозяйства. Однако успокаиваться нет ни малейших оснований. Суть в том, что на многих судах дела идут крайне неудовлетворительно и никакие средние благополучные цифры в сводках о ходе судоремонта не должны от нас скрыть этого.

Первоочередной задачей, как говорится в решениях совещаний производственно-хозяйственного актива, для всех речников Сухоны является сейчас борьба за досрочное и высококачественное окончание ремонта флота, отставание в работе не должно иметь места ни на одном судне. Нужно обеспечить тесный производственный контакт между нашими промпредприятиями и командами пароходов, занятых на ремонте своих судов.

Решения совещаний производственно-хозяйственного актива ко многому обязывают и эксплуатационников. Для них зима также не должна пройти даром. Их усилия нужно направить к тому, чтобы тщательно проанализировать итоги прошедшей навигации и осуществить нужную подготовку для более успешного внедрения технического плана и графика движения флота в навигацию 1945 года, разработать ясную перспективу борьбы с авариями и простоями судов, улучшения коммерческой деятельности и т. д.

Совещание производственно-хозяйственного актива Вологодского куста

9—10 декабря состоялось совещание производственно-хозяйственного актива речников Вологодского куста по итогам навигации 1944 г. и задачам зимнего судоремонта. На совещании присутствовали руководители отделов и служб управления пароходства, пристани Вологда, Вологодского завода, инженерно-технические работники, стахановцы, капитаны и механики флота, секретарь горкома ВКП(б) тов. Флегонтов, секретарь Молотовского РК ВКП(б) тов. Иванов, инструктор Обкома ВКП(б) тов. Кичев.

С докладом на активе выступил начальник пароходства т. Марков, с докладами—директор Вологодского завода т. Гуляев, и. о. начальника пристани Вологда тов. Гудин.

— Транспорт в дни отечественной войны является важнейшим средством связи между тылом и фронтом,—говорит т. Марков.—

Речники Сухоны делают все, чтобы больше оказать помощи Красной Армии, обеспечивают перевозку народнохозяйственных и оборонных грузов, необходимых для победы над немецко-фашистскими захватчиками.

В ответ на первомайский приказ Верховного Главнокомандующего товарища Сталина, речники дружно включились в социалистическое соревнование за успешное проведение четвертой военной навигации. С этой задачей мы справились неплохо, перевыполнили план по тоннам и тонно-километрам, выполнили ряд специальных заданий военного командования, задание по перевозке пиломатериалов в Москву и на Волгу, на север—нефтепродуктов. Это достигнуто в результате хорошо проведенного зимнего судоремонта 1943—44 года и подготовки пристанского хозяйства.

— Речники Сухоны,—продолжает

докладчик,—несмотря на ряд трудностей, (мелководье во второй половине навигации, недостаток топлива) улучшили работу флота по техническому плану и графику.

Далее начальник пароходства отметил ряд существенных недостатков в работе флота и пристаней. Не было достаточной борьбы с простоями судов под погрузкой и выгрузкой на причалах клиентуры. Не будь этих простоев, речники Сухоны могли бы перевезти грузов больше на 49,8 тысяч тонн на расстояние 200 километров.

Другим существенным недостатком следует считать аварийность. Правда аварий в этом году, по сравнению с навигацией 1943 года, было меньше но все же ущерб от них пароходству причинен значительный. Анализ показывает, что аварии, в большинстве своем, совершены из-за несоблюдения правил плавания и правил технической эксплуатации флота, неудовлетворительного состояния пути, по халатности командиров судов и т. д.

Чрезмерно большие простои флота под погрузкой топлива. За навигацию они составили в 5 раз больше плановых, привели к выводу из эксплуатации на период навигации двух пароходов мощностью по 150 сил каждый. Низкое техническое состояние несамоходного флота, имеется ввиду водотечность, привело к снижению технической и путевой скорости, к недогрузу барж. Отразилось на выполнении плана затраты дополнительной тяги в Нижней Сухоне и недостаточная борьба диспетчерского аппарата и работников пристаней в использовании флота по техническому плану.

Начальник пароходства т. Марков обратил серьезное внимание на хозрасчет, на финансовый результат работы пароходства. Несмотря на перевыполнение плана перевозок имеется большой перерасход средств. Пароходству предъявлены претензии клиентуры за утрату древесины и сухогрузов.

Остановившись на работе с кадрами, отмечая лучшие коллективы судов, бригады грузчиков, стахановцев военного времени т. Марков указал на факты нарушения воинской дисциплины.

Нарушителями является, главным образом, молодежь, недавно пришедшая на транспорт. Задача партийных, профсоюзных и комсомольских организаций постоянно заниматься вопросами укрепления воинской дисциплины.

Во втором разделе доклада—о задачах зимнего судоремонта и пристанского хозяйства начальник пароходства сказал, что план ремонта в бассейне на 1 декабря идет выше графика, как по самоходному, так и несамоходному флоту. Он призвал участников актива мобилизовать все силы на успешное

Телеграмма Народного комиссара тов. Шашкова участникам совещания производственно-хозяйственного актива Вологодского куста

9 декабря, в связи с совещаниями производственно-хозяйственного актива в бассейне, от народного комиссара тов. Шашкова на имя начальника пароходства т. Маркова получена следующая телеграмма:

„В навигацию 1945 года Сухонскому пароходству будут предъявлены большие требования по перевозкам народно-хозяйственных и оборонных грузов. Наркомречфлот выражает уверенность, что собравшийся производственно-хозяйственный актив Вологодского узла всесторонне и тщательно обсудит итоги работы за прошедшую навигацию, наметит конкретные мероприятия по обеспечению высококачественной и своевременной подготовки к навигации будущего года, чем поможет хозяйственным руководителям пароходства выполнить поставленные перед ним большие задачи.

Передайте участникам производственно-хозяйственного актива пожелание руководства наркомата успешной работы и безотлагательного практического проведения разработанных мероприятий.

Народный комиссар речного флота **З. Шашков**“.

В ответной телеграмме, посланной тов. Шашкову участниками производственно-хозяйственного актива Вологодского куста, говорится:

Народному комиссару речного флота тов. Шашкову

Производственно-хозяйственный актив Вологодского куста, собравшись на совещание по итогам навигации 1944 года и задачам зимнего судоремонта по-деловому, тщательно и всесторонне обсудил эти важнейшие вопросы, наметил конкретные задачи по выполнению решения Государственного Комитета Обороны и директивных указаний наркомата по подготовке к предстоящей навигации.

Совещание актива заверяет Вас, что речники Сухоны, воодушевленные докладом товарища Сталина о XXVII годовщине Октября и включившись в межбассейновое социалистическое соревнование, преодолевав все трудности военного времени досрочно и с высоким качеством завершат подготовку всего хозяйства к навигации 1945 г. с тем, чтобы с честью выполнить высокие требования страны, предъявляемые пароходству по перевозкам народнохозяйственных и оборонных грузов.

ПО ПОРУЧЕНИЮ СОВЕЩАНИЯ ПРЕЗИДИУМ: Н. МАРКОВ, начальник пароходства, А. ФЛЕГОНТОВ, секретарь ГК ВКП(б), А. ВТОРОВ, баскомреч, П. ГУЛЯЕВ, директор Вологодского завода, С. КИЧЕВ, Обком ВКП(б), П. ПАТЮКОВ, капитан парохода „Ненец“, А. ГОРШКОВ, кузнец Вологодского завода, П. ПОПОВ, капитан парохода „Достоевский“, ИВАНОВ, секретарь Молотовского Райкома ВКП(б), С. ЛИХАЧЕВ, начальник котельного цеха Вологодского завода.

(Окончание см. на 2-й стр.)

Совещание производственно-хозяйственного актива Вологодского куста

(Окончание. Начало см. на 1-й стр.)

проведение судоремонта. Коллективу Вологодского завода следует в кратчайший срок ликвидировать отставание по среднему ремонту барж и ускорить выполнение трудоемких работ по паровому флоту. Нужно шире практиковать метод кузнеца т. Горшкова по упрощению технологии обработки деталей, организацию потока и серийности, организацию специализированных бригад, поднять выше роль рационализации и изобретательства, вести жестокую борьбу за экономию средств и материалов, добиваться дальнейшего поднятия производительности труда рабочих предприятий и саморемонтников.

В основе всей нашей работы, заканчивая доклад говорит т. Марков, должны быть указания товарища Сталина, данные в докладе о 27-й годовщине Октября.

* *

По докладу начальника пароходства т. Маркова и содокладам тт. Гуляева и Гудина развернулись оживленные прения. Всего выступило 22 человека.

Первым взял слово капитан парохода „Урицкий“ т. Марков.

— Пароходство,—говорит он,—перевыполнило государственный план перевозок. Можно бы добиться более высоких показателей, если бы не было крупных недочетов. Каждый год в бассейне не достает топлива. В прошлую навигацию это ощущалось особенно остро. Под бункеровками приходилось простаивать часами, собирать иногда дрова по полену, самим разделять долготы. При этом, кочегары не в состоянии были поддерживать нужное давление пара, не выдерживалась техническая скорость. В зиму 1944—45 года лесоскладки необходимо оборудовать площадками.

Тов. Марков указал на то, что не подготовлялись воза. Команды были вынуждены формировать их в трех-четыре пункта, на бук-

сировку расходовалось лишнее время. Во второй половине навигации ухудшилось дело коллективного питания. Судоконанды недополучали продукты нецентрализованных фондов, в сентябре и октябре почти не отоваривались талоны на дополнительное снабжение. Работникам торговли нужно сейчас подумать, как лучше обслужить плавсостав в навигацию 1945 года.

Начальник финансового отдела пароходства т. Трапезников обратил внимание актива на хозяйственный расчет, рассказал о финансовых результатах работы за навигацию. Перерасход средств оказался весьма значительным, на средства, затраченные сверх норм, можно было бы построить свыше 10 барж. На использование тяги затрачено денег свыше плана 4,2 проц., на эксплуатации непарового флота—58,5 проц.

— Плохо беспокоятся о хозрасчете руководители приставей и промпредприятий,—заявил т. Трапезников.—В мае на рейде пристани Вологда было обнаружено 27 судов и 15 плашкоутов, на которые не были оформлены соответствующие документы. Пароходство предъявило пристани счет за простой их в сумме 29 тысяч руб. На Вологодском заводе заказы зачастую выполняются в кредит, а на пристани Вологда к услугам клиентов предоставлялся подъемный кран. По этой причине Вологодский завод имеет дебиторскую задолженность 189 тысяч рублей, а пристань — 88 тысяч.

— Наряду с выполнением навигационного плана,—сказал начальник механико-судовой службы т. Шарапин,—достигнуты не плохие результаты по технической эксплуатации флота. Первый и второй инспекторские осмотры показали, что суда в основном содержатся на уровне предъявленных требований. Многие капитаны, механики и шкипера во время

плавания провели профилактический ремонт.

Вместе с этим т. Шарапин перечислил суда, где плохо поставлен уход за механизмами, корпусами и надстройками. Пароход „Достоевский“ семь раз был на ремонте в период навигации, простоял свыше тысячи силосуток, парохол „Добрянка“—900 силосуток. Судоводители—капитаны и их помощники—не оберегают баржи от повреждений в пути. Это привело к тому, что на многих баржах сломаны рули, вырваны кнехты, нанесены повреждения ошве о береговые предметы.

Говоря о задачах зимнего судоремонта т. Шарапин указал на необходимость повышения технического состояния флота, с тем, чтобы поднять класс регистра ограниченно годных судов. Руководителям ремонтных пунктов следует шире практиковать опыт работы кузнеца т. Горшкова в упрощении технологии обработки деталей. Нужно принять все меры к тому, чтобы на Вологодском заводе закончить с отставанием среднего ремонта барж, ускорить обработку трудоемких деталей.

— В период подготовки к судоремонту,—говорит в своем выступлении начальник Заготтехснабконторы т. Черкудинов,—были приняты все меры к обеспечению ремонтных пунктов необходимыми материалами. Главный инженер завода т. Гоголев сказал, что у них нет круглого сортового железа, чугуна, красной меди и недостает баббита. Неправильно. Сортовое железо размером от 10 до 110 мм. есть. Дело в том, что Гоголев не пришел и не посмотрел его. Что касается красной меди, то ее можно тоже найти. На баббит же завод дал заниженную заявку—1400 кг. тогда, как его требуется еще не менее тонны. Кроме того, на заводе не внедряются заменители.

Тов. Черкудинов указал, что руководители завода недооценивают отчетность об израсходованных

материалах, показывают завышенные остатки. В одном из отчетов указано: завод имеет 20 тонн миллиметрового кровельного железа, фактически его оказалось не более одной тонны. Наркомат, видя большой остаток миллиметрового железа откзал в кровельном.

Начальник лесной конторы т. Лисицын рассказал активу о том, почему не хватило топлива в конце навигации. Собственная заготовка дров обеспечивает флот бассейна на 15 проц., остальную часть дров поставляют организации Наркомлеса, которые не выполняют свои обязательства, дрова дают низкого качества.

Правильно заметил т. Лисицын, что сейчас же надо мобилизовать инженерно-технические силы на изыскание способов эффективного сжигания сырого топлива в паровых котлах, руководствуясь опытом знатного машиниста депо Вологда Героя Социалистического труда т. Болонина.

В конце совещания выступили секретарь горкома ВКП(б) т. Флегонтов, инструктор Обкома ВКП(б) т. Кичев, которые указали на главные недостатки в работе флота в навигацию 1944 года, призвали коллектив Вологодского куста в сроки и с высоким качеством отремонтировать флот, руководствуясь в своей повседневной работе указаниями товарища Сталина, данных им в докладе о XXVII годовщине Октябрьской революции.

По вопросам повестки дня производственно-хозяйственный актив принял развернутое решение.

* *

В ходе работы совещания актива лучшим стахановцам Вологодского завода, капитанам и механикам судов были вручены Почетные грамоты управления пароходства и бассейнового комитета речников, команде парохода „Ненец“—переходящее Красное знамя за успешную работу на судоремонте.

В. Новожилов.

В помощь судоремонтнику

О ВЫМОРОЗКАХ

Выморозки, как известно, позволяют зимой ремонтировать и окрашивать подводную часть корпуса судна, осматривать, ремонтировать и сменять рули, гребные колеса, гребные винты, избавляют от необходимости летом ставить суда в док.

Прежде, чем начать выморозочные работы, тщательно уберите снег с площадки, где наметили сделать выморозочные колодцы, выколите изо льда воздушные пузыри.

Очень важно правильно нанести на льду границы чаши судна и колодцев. Граница чаши судна должна проходить вокруг его корпуса в 1,5—2 м. от бортов и пера руля, а у гребных колес—в 0,5—1 метра от обноса. Граница наружной кромки колодцев должна пройти примерно в 0,75 м. вдоль бортов корпуса судна и пера руля. Границы чаши и колодцев наносятся не раньше, чем лед достигнет толщины 0,25—0,3 м.

Выборку льда из выморозочного колодца производят короткими и острыми пешнями постепенно, тонкими слоями, и осторожно, чтобы

не проколоть лед, иначе выморозку затопит водой.

Чем определяется толщина оставшегося слоя льда при выборке? Размерами колодцев и самой выморозки. При колодце 1х1 м. и при метровой глубине выморозки толщина слоя льда должна быть не меньше 5 см; при той же глубине выморозки, но при размерах колодца 2х2,5 толщина льда будет уже 12 см.

Ональвайте чашу судна. Окальвание освобождает ее и выморозку от напряжений, вызываемых в ледовом покрове изменениями температуры воздуха, горизонта воды и другими причинами. Майну (борозду), определяющую границу чаши судна, следует восстанавливать по мере ее замерзания.

Предохраняйте выморозку от затопления поверхностной водой. Для этого наращивайте вокруг выморозочных колодцев и по перемычкам между ними ледовый валик высотой в 10—15 см.

Что делать, если при выборке льда все же проколешь выморозку? Всегда имейте наготове металлические или деревянные проб-

ки, несколько плоских металлических предметов, ведро, поваренную соль и асбестовый картон. Небольшой прокол затыкайте деревянной, а еще лучше—металлической пробкой, обмотанной асбестовым картоном. Если прокол нельзя заткнуть пробкой, забейте его жужгой со снегом и сверху прижмите плоским металлическим предметом; в теплую погоду ставьте на забитое жужгой отверстие ведро с солью, смешанной со снегом (20 проц. соли и 80 проц. снега). Смесь соли и снега сильно понижает температуру среды, окружающей ведро.

Если затопило колодец, немедленно засыпьте его снегом и мелким льдом. Когда поверхность колодца замерзнет на глубину 30—40 см., снова вымораживайте.

Успех выморозочных работ зависит, как уже говорилось выше, от скорости намерзания слоя льда. Что делают опытные судоремонтники, чтобы ускорить намерзание? Они либо подсовывают под выморозку льдины, либо набивают в выморозку жужгу, либо применяют для охлаждения поверхности льда в выморозке вентиляторы и т. д.

Рекомендуем, как наиболее полноценный, первый из способов.

Однако пользоваться им можно не всегда, а лишь когда есть уверенность, что подсунутая ледяная карта плотно прижмется и примерзнет к нижней плоскости ледовой поверхности. Чтобы карта лучше примерзала, переверните ее.

Для ускорения выморозки вентилярованием применяют или естественный ветер, направляемый на поверхность выморозки щитами и парусами, или искусственную вентиляцию—электровентиляторы и вытяжные трубы теплового действия. Подсчитано, что продувание со скоростью в 1 м сек. позволяет наращивать лед на 16 проц. быстрее, со скоростью в 5 м сек.—на 43 проц., а со скоростью в 7 м сек.—на 51 проц. быстрее.

Если выморозку надо выполнить очень быстро или сделать глубокой, рекомендуем применить предложенные автором и одобренные Техническим советом Наркомречфлота выморозочные „корсеты“. Это—ящики, стенки и днища которых представляют трубчатые решетки—батареи охлаждения. „Корсет“ разбирается на отдельные секции, что облегчает его транспортировку и установку.

Проф. И. Коновалов.
(„Речной Транспорт“).