

СТАЛИНЕЦ

ОРГАН УПРАВЛЕНИЯ СУХОНОСНОГО ПАРОХОДСТВА
И БАСЕЙНОВОГО КОМИТЕТА СОЮЗА РЕЧНИКОВВоскресенье
28
мая
1944 г.
№ 41 (933)
Цена 15 коп.

Шире размах четвертой военной навигации! Все наши силы на выполнении майского плана перевозок. Стахановским трудом окажем еще больше помощь фронту в разгроме врага!

О массово-политической работе на судах

Четвертая военная навигация в разгаре. Многие пассажирские и бумажные суда плавают больше месяца, успешно выполняют план перевозок, добиваются экономии топлива, смазки, борются за рациональное и разумное использование каждого часа времени.

Однако общие показатели в работе пароходства отнюдь неутрачены. Об этом свидетельствует публикуемая сегодня сводка о ходе грузо-перевозок по состоянию на 26 мая. Приведенные цифры заставляют бить тревогу. Сейчас надо привести в движение все рычаги с тем, чтобы в ближайшее время выправить положение и ликвидировать отставание в перевозках.

Одним из действенных и могучих средств мобилизации речников на разрешение хозяйственных задач является, конечно, массово-политическая работа среди плавсостава, развертывание на судах полнокровной не только производственной, но и политической, культурной жизни.

Незадолго до навигации, в первые дни, как она открылась, на пароходах, кое-что сделано в этой области: избраны судкомы, редколлегия стеногазет и боевых листков, обсуждены и приняты социалистические обязательства. Первомайский приказ товарища Сталина был основой основ всех этих практических дел, главным материалом беседчиков, агитаторов, чтецов.

Тем не менее количество состоявшихся на судах бесед, лекций, докладов, собраний, выпущенных стеногазет и боевых листков, не означает, что с массово-политической работой на пароходах обстоит благополучно. Больше следует сказать — этот участок является запущенным и требуется, чтобы партийные, комсомольские, профсоюзные группы и организации флота и берега приковали к нему максимум своего внимания.

На каждом судне есть прилично отремонтированный красный уголок.

Но к красным уголкам по-настоящему никто рук не приложил, стены их, как правило, толые, библиотечек, газет и журналов не увидеть. Роль красноулицев не поднута на надлежащую высоту, они не чувствуют ответственности за порученное дело, не всегда понимают важность его.

В бассейне на предприятиях и в учреждениях есть крупные по своему количественному составу партийные и комсомольские организации, как например, в управлении пароходства, на Вологодском заводе, на пристани Вологда; в их рядах состоят руководящие товарищи, вполне могущие и обязаны вести массово-политическую работу с плавсоставом. Для формальности парторганизации прикрепляли своих товарищей к судам. Все это хорошо. Однако практически ничего не делается. По сему поводу продолжают лишь разговоры...

Следует серьезный счет предъявить некоторым территориальным партийным организациям, в частности, Тотемскому и некоторым другим райкомам партии, которые, несмотря на прямое указание Обкома ВКП(б), обязывающее их бывать на судах, интересоваться жизнью команд, проводить членские беседы и лекции, никакой массово-политической работы с речниками не ведут.

Форм и методов массово-политической работы на судах очень много, для их использования нужно одно: умение и желание. Выполнение плана грузоперевозок надо прежде всего обеспечивать политически, на этой основе добиваться хозяйственных успехов, ибо лишь тогда они будут прочны. Важность и необходимость массово-политической работы среди плавсостава движется еще тем обстоятельством, что на суда с открытием навигации пришли сотни новых людей, впервые приобщившись к речному транспорту.

Сводка о ходе грузоперевозок

за 25 и 26 мая

Суточное задание 25 мая пароходством выполнено по тоннам на 135,1 проц., по тонно-километрам на 134,2; за 26 мая — на 167,8 — 165,9 проц.

Майский план грузоперевозок на 26 мая выполнен по тоннам — на 72,7 проц., по тонно-километрам — на 65,4 проц.

Майский план грузоперевозок пристанями выполнен: пристанью Вологда по тоннам — на 82,9 проц., по тонно-километрам — на 74,4 проц., Печатино — на 86,6 — 69,9 проц., Тотма — на 45,1 — 59,3 проц.

На полях совхоза и подсобных хозяйств

По состоянию на 25 мая план сева зерновых и овощей совхозом «Заречье» и подсобными хозяйствами линии выполнен (в процентах):

Совхозом «Заречье» — на 36,8, подсобными хозяйствами — пристани Печатино — на 55,7, пристани Вологда — на 44,4, пристани Тотма

— на 30, Тотемской верфи — на 24, Вологодского судоремонтного завода — на 10, пристани Каргополь — на 50.

Таким образом, первенство в весенне-посевной кампании занимают подсобные хозяйства пристаней Вологда, Каргополь и Печатино.

СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЕ СОРЕВНОВАНИЕ РЕЧНИКОВ

Пароход „Крылов“ досрочно выполнил майский план

Великая Отечественная война предъявила огромные требования к речному транспорту. Дело победы советского народа над немецко-фашистскими захватчиками обязывает нас, работников флота, напрячь все свои силы, обеспечить четкую работу судов.

Начиная четвертую военную навигацию, коллектив пассажирского парохода «Крылов» поставил своей задачей из месяца в месяц перевыполнять планы грузоперевозок, экономить топливо и смазку. Прошло 26 дней мая. Пора подвести итоги нашей работы и социалистического соревнования.

К утру 25 мая пароход «Крылов» сделал 14 рейсов, курсируя по линии Вологда—Тотма и обратно. Истекшие дни мая принесли нам победу. Коллектив судна раньше на 7 дней выполнит на 104 проц. майское задание. До конца месяца будет перевезено сверх плана еще несколько сот пассажиров и десятки тонн груза.

В чем «секрет» успешной работы команды парохода «Крылов»?

На самоотверженный труд воодушевляет нас первомайский приказ Верховного Главнокомандующего Маршала Советского Союза товарища Сталина и блестящие победы героической Красной Армии. В ответ на

призыв вождя на судне широко развернулось повзвонное и индивидуальное социалистическое соревнование. Большую роль сыграла агитационно-массовая работа.

На пароходе разработан и регулярно ведется график показателей повзвонного соревнования. В графе «задано» указывается на каждую вахту в отдельности техническая скорость, сколько нужно дать тонно-километров и нормы расхода топлива, в графе «выполнено» подводятся итоги. Все члены команды имеют индивидуальные социалистические обязательства.

В результате заметно возросла ответственность, как командного состава, так и рядовых работников за порученное дело. На пароходе появились передовые вахты, лучшие стахановцы, с каждым днем укрепляется воинская дисциплина. Коллектив сейчас окреп, он на деле показывает свою работоспособность и организованность.

Первенство в вахтовом соревновании в мае прочно завоевано вахтой первого пом. капитана, инвалида Отечественной войны т. Левинского. На Доску почета занесены имена лучших стахановцев: матросов тт. Родионова и Савельевой, штурманских тт. Здуховой и Бураковой, кочегара т. Соколова. В наметавшей чистоте содержится клас-

сы и каюты и принимает активное участие в погрузочно-разгрузочных работах проводница т. Макарева.

Большим авторитетом на судне пользуется матрос т. Родионов, пытавший все тяготы и лишения фронтовой жизни, потерявший боях с врагом часть трудоспособности, он без остатка отдает все силы на своем посту. Тов. Родионов дисциплинирован на судне так как будучи в рядах Красной Армии этому учит и остальных.

На судне неплохо обстоит с традиционной массовой работой. Регулярно проводятся общие собрания команды, производственные совещания, беседы и чтение газет. Обсуждаются краткий уголок, где имеются планы, планы и некоторые другие материалы. На производственных совещаниях обсуждаются итоги отдельных рейсов, ход выполнения индивидуальных обязательств, проводятся беседы о кунце Уставов о дисциплине и службе на речном транспорте.

Коллектив «Крылова» делает все чтобы добиться еще лучших результатов в своей работе. Возмнести для этого мы имеем.

М. ПРЕЛОВСКИЙ,

капитан парохода «Крылов».

От Советского Информбюро

ОПЕРАТИВНАЯ СВОДКА ЗА 26 МАЯ

В течение 26 мая на фронтах существенных изменений не произошло.

За 25 мая в воздушных боях и огнем зенитной артиллерии сбито 18 самолетов противника.

Удары нашей авиации по транспортам противника в Баренцовом море

Нашей воздушной разведкой в Баренцовом море был обнаружен конвой противника в составе пяти транспортов, пяти миноносцев и других кораблей охраны. Авиация флота в ночь на 26 мая произвела несколько массированных бомбоштурмовых и торпедных ударов по судам противника. В результате этих ударов потоплены два немецких транспорта общим водоизмещением до 15 тысяч тонн, один миноносец и один сторожевой корабль. Нанесены серьезные повреждения транспорту и другим кораблям противника. В воздушных боях по предварительным данным сбито 10 немецких самолетов. Семь наших самолетов не вернулись на свои базы.

Юго-восточнее города Станислав батальон пехоты противника ночью атаковал наши позиции в районе одной высоты. Отдельным группам немцев вначале удалось проникнуть в траншеи переднего края нашей обороны. Решительной контратакой бойцы Н-ской части отбросили противника и восстановили положение. В траншеях осталось 50 вражеских трупов. Захвачены пленные. Наша авиация вела активные действия по коммуникациям противника. Советскими летчиками уничтожено 3 паровоза, более 30 вагонов, 20 автомашин и на ряде участков разрушены железнодорожные пути.

Северо-западнее города Тирасполь происходила артиллерийско-минометная перестрелка. Советские разведчики выяснили, что в одной балке накапливается немецкая пехота.

Сильным огнем налетом по этой балке наши артиллеристы уничтожили до трех рот гитлеровцев.

На одном участке 2-го Украинского фронта снайпер т. Бочаров, находясь в засаде за передним краем нашей обороны, за день уничтожил 24 немцев. Через два дня на этом участке наши разведчики избили убитого немецкого офицера дневник. В этом дневнике имеется следующая запись: «Сегодня нас особенно превозжил русский снайпер. Многие погибли от его пули. 18 рядовых, при убитом офицере. Погиб командир роты. Отто Крюгер. Русский, видимо, меткий стрелок. Почти все пули попали в лоб или в глаз. Кто этот безвестный стрелок?» Запись датирована как раз тем днем, когда снайпер т. Бочаров вел огонь из засады.

Латвийский партизанский отряд «Виестус» за две недели победил под откос четыре немецких эшелона. Одним поездом был взорван в тот момент, когда он проходил по железнодорожному мосту. Взрывом разрушен мост, паровоз с вагонами упал в реку. Погибло более 100 гитлеровцев. Движение поездов на этом участке было прекращено в течение трех суток.

Немецкое верховное командование издает бюллетень «Сообщения о боях». В № 87 этого бюллетеня за 1941 год в разделе «Вопросы ответов» был опубликован следующий вопрос немецкого ефрейтора: «Нельзя ли заставить плененных польских солдат воевать против России и тем самым сохранить кровь многих немцев?». Редакция бюллетеня ответила тогда ефрейтору: «Пленные польские солдаты, находясь в Германии на различных работах. Мы привыкли к ним, как к рабочим, которым не надо платить, и очень довольны. Но не хотим предостеречь от бездумности. Полякам нельзя доверять оружие, ибо они обратят его против нас». Несмотря на такое категорическое заявление, гитлеровцы, начиная с весны 1942 года, начали гонять поляков в немецкую армию. Не от хорошей жизни гитлеровцы пошли на такой шаг. Огромные потери немецко-фашистских войск советско-германском фронте вынудили Гитлера искать людские пополнения для замены своих потерь и перемолотых дивизий. Очистившие патриоты Польши не хотят служить немцам.

Н. И. Черемисин

За новые способы перевозки леса*)

Представим, что лесовоз прибыл в пункт назначения. Как его разгрузить? Освобождение лесовоза от древесины будет занимать не более одного часа, если при отправлении из записи вязочный материал снят.

Древесина, доставленная на место, выпускается к лесотаске открыванием задних звеньев (ворот) лесовоза. Если же вязочный материал (провода, цинковые или стальные комплекты) не будут сняты с места, он в данном случае целиком выпускается из лесовоза и сжигается на лесостоянке.

После освобождения лесовоз должен быть собран для обратной буксировки. Эта операция потребует усилия трех-четырех человек в течение 40 минут.

Таким образом, общий простой лесовоза в пункте назначения продолжается не более 2-х часов. За это время пароход, который привел грузный лесовоз, может получить продовольствие, материалы и перейти для буксировки порожнего лесовоза.

После освобождения лесовоза от груза, звенья его нужно обязательно собрать вплотную друг к другу и уложить между собой имеющимися цинками.

Озлы должны быть заложены в отверстия уток, что будет служить поперечным креплением лесовоза, когда он находится порожним, и скреплены с каждой уткой цинками.

*) См. «Сталинец» от 9 и 26 мая.

Вручение переходящего
Красного знамени

Первое место в числе соревнующихся предприятий бассейна в апреле завоевал коллектив Печаткинских судоремонтных мастерских. На-днях коллективу вручили переходящее Красное знамя управления пароходства и бассейнового комитета речников.

Зам. председателя баскомреча тов. Второв, вручая переходящее Красное знамя, призвал коллектив не успокаиваться на достигнутых успехах, сейчас же развернуть работу по подготовке хозяйства к предстоящему судоремонту, шире развернуть социалистическое соревнование по профессиям, обеспечить четкую и бесперебойную работу флота в период навигации.

Только в таком случае допускается буксировка порожних лесовозов, а буксируя несколько таких единиц, формировка и укладка между собой должна производиться обязательно в кильватер. Причем на обратный путь лесовоз может брать на образуемую площадь автомашины, сельскохозяйственный инвентарь, заменяя тем самым палубные баржи.

В собранном виде лесовоз можно по технической терминологии называть «Речная платформа». Накрыв эту платформу брезентом, представляется возможность перевозить хлебные и другие сухогрузы, заменяя, таким образом, баржи-зоптовки.

При перевозке грузов на «Речной платформе» (порожний лесовоз в собранном виде) можно допустить сухой борт 5—6 сантиметров. Значит, загрузиться он будет на 45 см. и поднимать груза до 30 тонн. Для того, чтобы волны не забегали на палубу, на крайних бортовых, первых от носа звеньях, устанавливаются откидные щиты на шарнирах, подобно откидным бортам железнодорожной платформы или грузовой автомашины.

Высота откидных бортов приблизительно 50 см., которые будут предохранять груз вообще от волн, в частности от колесной волны встречных пароходов.

Вот, что коротко следовало сказать о приемах выгрузки лесовозов. В очередной статье поговорим о перевозках лесоматериалов в лесовозах по Кубенскому озеру.

Тов. Бобров, директор мастерских, от имени коллектива мастерских заверил, что рабочие и инженерно-технические работники предприятия отдадут все силы на помощь Красной Армии.

— Наряду с качественным ремонтом флота, — говорит т. Бобров, — коллектив мастерских добился экономии средств и материалов на сумму 100 тысяч руб. Около 80 проц. рабочих и служащих премированы.

Коллектив мастерских обязался в сжатые сроки закончить ремонт оборудования, цехов, повысить темпы на ремонте барж и докования судов.

С. ПЕРИКОВ.

Работайте еще лучше

(Письмо фронтовика речникам Сухоны)

Дорогие товарищи речники! Шлю вам свой пламенный красноармейский привет и желаю успехов в вашей жизни и труде. В 1941 году фашистский зверь вероломно напал на нашу Родину и нарушил мирную жизнь советского народа. Началась Отечественная война.

Я оставил транспорт и ушел на фронт с оружием в руках истреблять фашистских гадов. За три года не раз приходилось лицом к

лицу встречаться с коварным врагом и кровью своей защищать каждую пядь родной земли.

Доблестная Красная Армия нанесла ряд поражений врагу, он смертельно ранен. Но чтобы окончательно добить его от вас требуется еще большая помощь фронту. Работайте напряженнее, во время перевозите грузы, необходимые Красной Армии для победы!

Н. С. ЯЗЕНКОВ.

ПОПРАВКА

По вине редакции нашей газеты в перепечатанной статье «Правды» «Больше грузов речному транспорту» («Сталинец» № 38) в 13 строке 8-го абзаца пропущено слово «На-»

чина с 11 строки, абзац следует читать: «Московско-Окское пароходство должно перевести два с половиной миллиона кубометров дров» Дальше как в тексте.

В ПОМОЩЬ СУДОВОМУ КОЧЕГАРУ

ПРОЦЕСС СЖИГАНИЯ ДРОВ В ТОПКЕ

В четвертую военную навигацию, когда все усилия советского народа направлены к тому, чтобы «...полностью очистить нашу советскую Родину от немецко-фашистских захватчиков и добить раненого немецкого зверя в его собственной берлоге» (Сталин), — перед коллективом нашего бассейна стоят огромной важности задачи.

Чтобы выполнить и перевыполнить задание по грузоперевозкам, необходимо каждому пароходу в течение всей навигации плавать безаварийно, на полной мощности, на высоких скоростях, с предельной нагрузкой и с наименьшей, при этом, затратой топлива и материалов.

Все это зависит, прежде всего, от того, насколько кочегар и механик полно и своевременно выполнят правила ухода за котлом, насколько хорошо знают процесс сжигания дров в топке.

На сей счет мы хотели бы дать несколько советов.

Для того, чтобы нормально и на полном давлении работал котел, требуется наилучшее, или как говорят, полное сжигание топлива в топке и равномерная подача воды во внутрь котла. Полное же сгорание топлива зависит от правильной закладки дров, от своевременной подачи очередной порции топлива и от правильной регулировки поступления свежего воздуха, от чистоты колосниковой решетки, дымогарных труб и основной камеры котла.

Загрузка очередной порции дров должна производиться понемногу, не допуская полного прогорания. Набивать дровами топку до отказа не следует. В верхней части ее всегда надо оставлять небольшое пространство для того, чтобы летучие горючие вещества, выделяющиеся из топлива, могли свободно перемешиваться со свежим воздухом и полностью сгорать.

Поленья дров укладываются по возможности плотнее одно к другому. Наиболее толстые и сырые из них следует забрасывать в заднюю часть топки, а тонкие и сухие — класть на переднюю часть колосниковой решетки. Сжигание дров должно вестись таким образом, чтобы горение их происходило одновременно на всей площади колосниковой решетки. Особенно трудно бывает поддержать правильное горение на передней части колосниковой решетки, когда дрова сырые.

В этих случаях надо развести горение на передней части решетки сухими, мелкими дровами и образо-

вавшийся от них уголь при очередной шуровке ни в коем случае не сдвигать в заднюю часть топки. Заброска очередной порции дров должна проходить быстро. Во время шуровки поддувало и регистр в дымоходной трубе нужно держать открытыми, а сифон — выключать.

При несоблюдении этого в топку будет попадать много свежего воздуха, вследствие чего температура в топке понизится и горение ухудшится. Обивать угли с горящих поленьев сильным встряхиванием дров во время шуровки не следует. Нужно лишь слегка уплотнить горящие поленья ударами шуровки сверху и положить на них свежую порцию дров.

Для полного горения топлива требуется определенное количество кислорода, который подводится в топку со свежим воздухом через поддувало. Надо помнить, что недостаток свежего воздуха, а следовательно кислорода, ведет к неполному сгоранию топлива и те составные части его, не успевающие сгореть, через дымоходную трубу выносятся в атмосферу.

Наоборот, при избытке свежего воздуха, дрова сгорают полностью, но часть тепла пойдет на нагревание этого избыточного воздуха и вместе с ним, не передавшись стенкам котла и воде, тоже уйдет в атмосферу. Поэтому, для полного сжигания топлива и наиболее экономной работы котла, свежего воздуха в топку должно поступать строго определенная доза. Насколько хорошо кочегар умеет регулировать доступ воздуха, настолько хорошо и выгодно будет работать паровой котел.

Сразу же после введения в топку котла свежих дров из них начинают усиленно выделяться летучие горючие вещества. Для сжигания их, воздуха требуется больше. Поэтому, сразу же после шуровки нужно усилить доступ воздуха путем более полного открытия поддувала и усилением тяги в трубе, открытием регистра. Если этого мало, следует включить сифон.

После того, как летучие вещества выделяться из топлива, начинается горение котла, для сжигания его, воздуха требуется меньше. Доступ воздуха нужно ограничить, выключив сифон, прикрыв поддувало и регистр. К концу же горения воздуха требуется все меньше и меньше. Наблюдать и контролировать правильность и полноту сжигания топлива практически и

удобно по цвету пламени и по дыму, выходящему из дымоходной трубы.

При правильном и полном сгорании топлива пламя должно, заполнять всю отопную камеру, так, что если смотреть с фронта топки, то отдельные дымогарные трубы сквозь пламя почти не видать. Пламя должно быть светло-желтое, без дымных пятен и завихрений. Яркий светлый цвет пламени и умей свидетельствует об избытке свежего воздуха, а красный и с дымными пятнами указывает на недостаток воздуха. В этом случае нужно отрегулировать поступление воздуха.

Цвет дыма, выходящего из трубы при нормальном горении, должен быть слегка сероват. Густой черный дым сигнализирует о неполном сгорании, из-за недостатка свежего воздуха, доступ которого нужно увеличить. Бесцветный дым из трубы указывает на неправильное горение, из-за избытка воздуха и доступ его надо ограничить, прикрыв сифон и поддувало.

Пользоваться сифоном для усиления тяги нужно лишь в крайних случаях, так как сифон для своей работы требует солидного расхода топлива и пара. Регулировать силу тяги и доступ свежего воздуха нужно научиться посредством поддувала и регистра, т. е. использовать силу естественной тяги. Чтобы эта тяга оказалась наиболее эффективной нужно ликвидировать все щели и неплотности в дверках и фронтовом листе топки, в дверках и стенках дымохода и дымоходной трубе. Особенно требуется следить за внутренними стенками дымохода, за тем, чтобы они плотно прилегали к угольникам дымохода, чтобы не было подсоса воздуха через дверку и стенки зольной коробки.

Для того, чтобы свежий воздух мог из поддувала проходить только через слой топлива, нужно, чтобы боковые колосники плотнее прилегали к стенкам топки. Зазоры колосниковой решетки, через которые проходит воздух, всегда должны быть чистыми от золы. По мере надобности их следует прорезать снизу особым резцом. В поддувале нельзя скапливать большого количества золы. Полезно оставлять в поддувале небольшой слой догорающих углей. Это будет способствовать предварительному подогреву воздуха и лучшему горению топлива. (Продолжение, следует).

НОРМЫ И УЧЕТ РАСХОДА ТОПЛИВА

Что должен знать механик судна

Нормы расхода топлива и смазки на судах в навигацию 1944 года устанавливаются ежемесячно, по каждому пароходу на один валовой судно-час эксплуатации и остаются в пределах фактических расходов прошлого года. Корректировка норм расхода топлива и смазки по фактическим результатам работы производится группой теплотехники механико-судовой службы, в зависимости от изменения ходового времени, технической скорости, коэффициента использования грузоподъемности судна и нагрузки в тоннах на одну лошадиную силу мощности.

При организации на судах повзвешенного социалистического соревнования можно пользоваться нормами топлива и смазки на один час ра-

боты, указанными в транзитном на навигацию 1944 года, уменьшив их на 5 проц. На судах, где установлены новые теплотехнические, или проведены какие-либо теплотехнические, модернизационные мероприятия, нормы расхода топлива будут соответственно изменены.

Для суднажения о результатах использования топлива на судне, капитан обязан ежемесячно, не позднее 24 час. календарного первого числа, сообщать по селектору, телефону или телеграфу сведения о расходах топлива, смазки и о количестве часов в ходу, на маневрах, на стоянках под парами и без паров. Письменный отчет и

времени с приложением квитанций на принятое топливо высылать в МСС к 5 числу следующего месяца.

Премирование судовых команд за экономно топлива будет производиться поквартально, при условии своевременного представления отчета и полного наличия квитанций на принятое топливо. В противном случае вопросы о премировании рассматриваться не будут.

Капитанам и механикам судов при подсчете затрат рабочего времени необходимо обращать внимание на то, чтобы все данные строго соответствовали выпискам из путевого журнала. Сроки аренды и временного приезда указывать в отчетах отдельно.

И. ШАРАПИН.