

На хлебном конвейере

Коллектив Красноармейской пристани с честью несет вахту мира. Особенно ярко видны его успехи на перевалке хлебных грузов. Скоростная загрузка судов стала правилом.

В первый декаде августа теплоход «Ташкент» портники загрузили за 9 часов 40 минут вместо 40 часов по норме, «Денисоград» стоял у причала меньше 7 часов вместо 31 часа, «Грузия» обрабатывалась 12 часов 25 минут вместо 48, а «Литва» — 6,5 часа вместо 31 часа. Вчера быстрее нормы были загружены барки №№ 1019, 1131, 1018 и другие. В целом на загрузку судов, побывающих у хлебного причала за первые десять дней августа, потребовалось затратить 762 часа, фактически на их загрузку ушло лишь 200 часов.

Средняя выработка грузами бригады тов. Егоровой составила за первую декаду августа 187 проц. нормы, т. бригады Епарской — более двух норм. На 60 — 75 процентов превысили задания бригады механизаторов тов. Чубакова, Капитонова и Воробьева. Еще выше производительность труда у лебедок тов. Чернокожевой, Орландиной, Воронковой и других.

Августовский плав в повтора раза выше штатского, однако производственная мощность хлебного причала так велика, что с прежним числом людей повышенное задание первой декады без особого напряжения перевыполнено на несколько процентов.

И все же перегрузка единодушно заявляет, что они сделали далеко не все, что можно было отгрузить зерна еще больше, но будь дополненных похв на стороны железнодорожников станции Сарепта.

Систематические разрывы в плане грузовых вагонов не позволяют пристанему причалу работать ритмично. Если, скажем, 2 августа из-за отгрузки выпадают из 130 проц., то на следующий день — лишь на 111,2 проц., затем — на 106,8 проц., а 5 и 6 августа причал не смог выполнить и суточного задания. В эти дни разрывы в подаче вагонов достигли 6 и 7,5 часа. Помимо этого в течение двух дней фактически не работали. Всего же за декаду из-за отсутствия вагонов на причале потеряно полторы суток, которых хватило бы на загрузку 4—5 тепловозов.

Портники спрашивают, жалуются на станцию Сарепту. Но и железнодорожники есть оправдание: падальные станции тщетно пытаются изымать из пароходства передачи вагонов, потому что в хлебных магистралях, приывающих на станцию, имеются вагоны с зерном до 4 концессии. При этом часть зерна вообще не приходит к отправке водой. Железнодорожники приходится тратить много времени на сортировку груза и извещение вагонов. Чтобы сократить простон причала, на него подают 3 или 4 вагона вместо восьми, лишь падалью используя его мощность. Как видно, вагоны для хлебных магистралей железнодорожники собирают с разных станций и без сортировкидвигают на Сарепту.

Необходимо потребовать от Министерства путей сообщения, чтобы либо на узловых станциях основных направлений, по которым хлеб идет на Волгу, производилась сортировка вагонов, либо что Ставрополь был организован специальный сортировочный пункт. Наблюдающаяся сейчас «смесь» вагонов в одном составе совершенно непереносима.

Необходимо уговорить также взвешивать порожние вагоны, так как это задерживает оформление сопроводительных документов на груз. По этой причине весомотложиков, заряженных зерном в том числе, зерно быстрее нормы, пространяется, ожидая отгрузки, в промежутке от 5 до 10 часов, хотя уйти в рейс они должны были намного раньше.

Подобных примеров немало.



Участники стахановской вахты мира, лучшие диспетчеры Котласского диспетчерского участка (слева направо): тт. В. В. Тюканин, А. Ф. Громоздова, Н. Я. Большаякова и В. И. Брюхов подписывают новые, повышенные обязательства. Фото П. Вышкина.

Упорядочить использование флота

Но так давно по реке Урал вниз и вверх или суда, раздавались зычные гудки. Но сейчас здесь тихо. Беспорядочно, в несекущих местах, группами и в одиночку стоят газоэлеваторы, баржи. И приколе — почти половина флота, а те суда, которые и плавают, загружены на 60 — 70 процентов.

При наличии больших возможностей организации нормальной работы флота план перевозок Уральским пароходством в первом полугодии выполнен на 93 процента.

11.200 тонн грузов было перевезено.

В составленном графике движения судов впереди появилась неразбериха.

До них пор неизвестно, сколько хлебного урожая должно перевезти пароходство. Управление малых судов при Совете Министров Казахской ССР планирует 6000 тонн, а главный пункт Заготовки предвидит только 950 тонн. Уточнить план рукою кондитора пароходства не желают.

Что же случилось? Почему середини навигации простояла на Урале флот?

На этот вопрос в управлении пароходства вразумительного ответа вы не получите. Всю вину на сырье плана грузоперевозок здесь стараются переложить на клиентуру. В самом деле, флот простоял в большинстве своем из-за отсутствия грузов. Но известно простая истинка: всякие дела надо организовать. Пароходство ничего не организует для привлечения грузов на воду.

Пароходство обязано было перевезти 2210 тонн груза, принадлежащего консевому № 103. Этот груз прибыл на станцию Уральск еще весной. Дирекция завода вынуждена была перевозить его отсюда на автомашинах за 175 километров. Между тем пароходство не предложило заводу своих услуг.

Но и железнодорожники жалуются на станцию Сарепту. Но и железнодорожники есть оправдание: падальные станции тщетно пытаются изымать из пароходства передачи вагонов, потому что в хлебных магистралях, приывающих на станцию, имеются вагоны с зерном до 4 концессии. При этом часть зерна вообще не приходит к отправке водой. Железнодорожники приходится тратить много времени на сортировку груза и извещение вагонов. Чтобы сократить простон причала, на него подают 3 или 4 вагона вместо восьми, лишь падалью используя его мощность. Как видно, вагоны для хлебных магистралей железнодорожники собирают с разных станций и без сортировкидвигают на Сарепту.

Необходимо потребовать от Министерства путей сообщения, чтобы либо на узловых станциях основных направлений, по которым хлеб идет на Волгу, производилась сортировка вагонов, либо что Ставрополь был организован специальный сортировочный пункт. Наблюдающаяся сейчас «смесь» вагонов в одном составе совершенно непереносима.

Необходимо уговорить также взвешивать порожние вагоны, так как это задерживает оформление сопроводительных документов на груз. По этой причине весомотложиков, заряженных зерном в том числе, зерно быстрее нормы, пространяется, ожидая отгрузки, в промежутке от 5 до 10 часов, хотя уйти в рейс они должны были намного раньше.

Подобных примеров немало.

Справедливые претензии пассажиров

Всем известно, что в Северном бассейне куплено, что в поезде отправляется о пассажирах. Об этом не плохо заботятся о пассажирах.

То, кто не смог уехать, решил осуществить свое намерение в следующий выходной день.

...Пришла долгожданная суббота 5 августа. Желающих ехать по Северной Двине было много. К приезду из поездки пассажиров снова подошел «Степан Разин».

— Почему опять одинокое судно? Да большой пароход линии Архангельск-Котлас? — возмущались пассажиры.

Таким образом, и на сей раз десятки пассажиров остались на берегу.

Но в Северном бассейне настоящей заботы о пассажирах не проявляется ее и УРС пароходства.

Последний ничего не сделал, чтобы улучшить работу судов рестораторов и буфетов. Наши пароходы они работают крайне неудовлетворительно. Внешне из Архангельска на пароходе «Пушкин» не смогли даже получить ужин. Кроме воли и колбасы, в ресторане ничего не оказалось.

В буфете парохода «Сольвычегодск», шедшего из Сыктывкара, пассажиры не смогли ни побывать, ни позагорать. Буфетчик не смог им предложить даже чаю.

Работники парохода «Фрунзе» были испорченными.

Работники пристани обвиняли пассажиров в том, что «Фрунзе» стал на кото-зист-

зину кипятку о том, чтобы он хавал груз... говорит инженер тов. Анкудинов, ведущий организаций грузоперевозок.

С ним соглашается заместитель начальника пароходства тов. Мокшин.

Сейчас в Западном Казахстане горячая пора — уборка урожая. Тысячи машин и пакетов везут зерно на элеваторы, заготовительные пункты. Всю в стране, на пароходство стоят в стороне от этого важного государственного дела. Но река еще не перенесла ни одного центнера хлеба.

До них пор неизвестно, сколько хлебного урожая должно перевезти пароходство. Управление малых судов при Совете Министров Казахской ССР планирует 6000 тонн, а главный пункт Заготовки предвидит только 950 тонн. Уточнить план рукою кондитора пароходства не желают.

Что же случилось? Почему середини навигации простояла на Урале флот?

На этот вопрос в управлении пароходства вразумительного ответа вы не получите. Всю вину на сырье плана грузоперевозок здесь стараются переложить на клиентуру. В самом деле, флот простоял в большинстве своем из-за отсутствия грузов.

Но известно простая истинка: всякие дела надо организовать. Пароходство ничего не организует для привлечения грузов на воду.

Пароходство обязано было перевезти 2210 тонн груза, принадлежащего консевому № 103. Этот груз прибыл на станцию Уральск еще весной. Дирекция завода вынуждена была перевозить его отсюда на автомашинах за 175 километров. Между тем пароходство не предложило заводу своих услуг.

П. НАЗАРОВ.

УРАЛЬСК.

Всем известно, что в Северном бассейне куплено, что в поезде отправляется о пассажирах. Об этом не плохо заботятся о пассажирах.

То, кто не смог уехать, решил осуществить свое намерение в следующий выходной день.

...Пришла долгожданная суббота 5 августа. Желающих ехать по Северной Двине было много. К приезду из поездки пассажиров снова подошел «Степан Разин».

— Почему опять одинокое судно? Да большой пароход линии Архангельск-Котлас? — возмущались пассажиры.

Таким образом, и на сей раз десятки пассажиров остались на берегу.

Но в Северном бассейне настоящей заботы о пассажирах не проявляется ее и УРС пароходства.

Последний ничего не сделал, чтобы улучшить работу судов рестораторов и буфетов. Наши пароходы они работают крайне неудовлетворительно. Внешне из Архангельска на пароходе «Пушкин» не смогли даже получить ужин. Кроме воли и колбасы, в ресторане ничего не оказалось.

В буфете парохода «Сольвычегодск», шедшего из Сыктывкара, пассажиры не смогли ни побывать, ни позагорать. Буфетчик не смог им предложить даже чаю.

Работники парохода «Фрунзе» были испорченными.

Работники пристани обвиняли пассажиров в том, что «Фрунзе» стал на кото-зист-

зину кипятку о том, чтобы он хавал груз... говорит инженер тов. Анкудинов, ведущий организаций грузоперевозок.

С ним соглашается заместитель начальника пароходства тов. Мокшин.

Сейчас в Западном Казахстане горячая пора — уборка урожая. Тысячи машин и пакетов везут зерно на элеваторы, заготовительные пункты. Всю в стране, на пароходство стоят в стороне от этого важного государственного дела. Но река еще не перенесла ни одного центнера хлеба.

До них пор неизвестно, сколько хлебного урожая должно перевезти пароходство. Управление малых судов при Совете Министров Казахской ССР планирует 6000 тонн, а главный пункт Заготовки предвидит только 950 тонн. Уточнить план рукою кондитора пароходства не желают.

П. НАЗАРОВ.

УРАЛЬСК.

Всем известно, что в Северном бассейне куплено, что в поезде отправляется о пассажирах. Об этом не плохо заботятся о пассажирах.

То, кто не смог уехать, решил осуществить свое намерение в следующий выходной день.

...Пришла долгожданная суббота 5 августа. Желающих ехать по Северной Двине было много. К приезду из поездки пассажиров снова подошел «Степан Разин».

— Почему опять одинокое судно? Да большой пароход линии Архангельск-Котлас? — возмущались пассажиры.

Таким образом, и на сей раз десятки пассажиров остались на берегу.

Но в Северном бассейне настоящей заботы о пассажирах не проявляется ее и УРС пароходства.

Последний ничего не сделал, чтобы улучшить работу судов рестораторов и буфетов. Наши пароходы они работают крайне неудовлетворительно. Внешне из Архангельска на пароходе «Пушкин» не смогли даже получить ужин. Кроме воли и колбасы, в ресторане ничего не оказалось.

В буфете парохода «Сольвычегодск», шедшего из Сыктывкара, пассажиры не смогли ни побывать, ни позагорать. Буфетчик не смог им предложить даже чаю.

Работники парохода «Фрунзе» были испорченными.

Работники пристани обвиняли пассажиров в том, что «Фрунзе» стал на кото-зист-

зину кипятку о том, чтобы он хавал груз... говорит инженер тов. Анкудинов, ведущий организаций грузоперевозок.

С ним соглашается заместитель начальника пароходства тов. Мокшин.

Сейчас в Западном Казахстане горячая пора — уборка урожая. Тысячи машин и пакетов везут зерно на элеваторы, заготовительные пункты. Всю в стране, на пароходство стоят в стороне от этого важного государственного дела. Но река еще не перенесла ни одного центнера хлеба.

До них пор неизвестно, сколько хлебного урожая должно перевезти пароходство. Управление малых судов при Совете Министров Казахской ССР планирует 6000 тонн, а главный пункт Заготовки предвидит только 950 тонн. Уточнить план рукою кондитора пароходства не желают.

П. НАЗАРОВ.

УРАЛЬСК.

Всем известно, что в Северном бассейне куплено, что в поезде отправляется о пассажирах. Об этом не плохо заботятся о пассажирах.

То, кто не смог уехать, решил осуществить свое намерение в следующий выходной день.

...Пришла долгожданная суббота 5 августа. Желающих ехать по Северной Двине было много. К приезду из поездки пассажиров снова подошел «Степан Разин».

— Почему опять одинокое судно? Да большой пароход линии Арх

ПИСЬМА ЧИТАТЕЛЕЙ

Соревнование путейцев и устаревшие измерители

Призвание технических участков — обеспечить глубоководный безаварийный путь, постоянно улучшать и удешевлять его содержание. На выполнение этих задач должно быть направлено все внимание путевых коллективов. И мы видим, что путейцы принимают на себя повышенные социалистические обязательства, организуют соревнование вахт, судов, технических участков, чтобы обеспечить выполнение предъявляемых к ним требований.

Мне хочется здесь сказать о том, что мешает развитию соревнования среди путейцев. В нашем путевом хозяйстве плавовые измерители не помогают соревнованию и rationalизации, не мобилизуют путейцев на максимальное использование механизма.

Начнем с земснаряда спаряя. Считается, что тот земснаряд работает лучше, который больше уделяет грунта. Поэтому коллекция спаряя принимает все меры к тому, чтобы максимально использовать земснаряды по времени и технической производительности.

Земснаряд вымощен менять тратить часов на букировки — ведь во время их обеи грунта не увеличивается, зато лучше иметь наборный багерометальный запас, который позволяет увеличивать количество извлекаемого грунта. Не выходит команда малые слои и пельшое опускание рамы. Коллектив земснаряда мало заинтересован в ускорении разработки линии переката. Промышленная система не заинтересована в его поддержании заданных глубин: он получает профиль для первоначального задания обеи извлекаемого грунта. Как видим, творческая мысль не мобилизуется на усовершенствование разработок. Вот почему одни из передовых методов в разработке переката применяются охотно, а другие — игнорируются. Так например, работа спаряя сверху вниз с серией, сокращающая время на производственные остановки и увеличивая количества рабочих часов, поощряется. Напротив, другие, не менее эффективные методы не находят признания. К числу таких, в частности, относится работа папильонажного земснаряда не по всей ширине профиля.

Все стимулируют первоначальное плавание и залазы измерителей работников плавоизынчения и взрывных партий. Работа первых исчисляется тоннами извлеченных промытых. Становится понятным, почему до сих пор наши карчевальщики не имеют у себя транспортных рам, хотя предложение о транспортной раме внесено и утверждено еще три года назад. Суть в том, что команда не заинтересована в транспорте, ведь ее план — извлечение из воды наибольшего количества карьера, шлака, камней и других промытых. Несомненно, это нефтью привнесет большую пользу.

Вторая специальность судовых радиостанций

Группа инженерно-технических работников Астраханского завода имени Ленина провела хорошую инициативу: она нефтистует над судовыми радиостанциями, покоящимися североморской профессии.

Практические занятия заводских разработчиков с радиостанциями происходят во время стоянок нефтеразведки на стапели завода на плавной котло- или моточистке.

В августе на стапели завода стоял теплоход «Красноярск». Радист-электрик этого судна Аркадий Рубцов — инициатор социалистического соревнования судовых радиостанций Волжанкара. В обязательстве самого това. Рубцов есть пункт о том, что он не добьется первоначального плана. И мы видим, что передко практикуется работа на малых скоростях, чтобы удлинить ходовое время судна, допускаются ненужные пробеги, потому что, выполнив первоначальный план, команда не выдержит планового коэффициента и, следовательно, ее работа будет признана плохой. Но если судно не достигнуто заданных скоростей, обеспечит плановый коэффициент, команда обеспечены премиальные.

Совсем не учтывается качество работы измерительных партий. Они могут превысить план, могут значительно отставать, могут давать любое количество и качество — все равно им гарантирована только их основная ставка. Поэтому в технике наших изысканий не чувствуется прогресса, почему из года в год повторяются ошибки и те же ошибки в работе измерительных партий? Да потому, что система оплаты их работников устарела. Предположим, матрос-гребец, усовершенствовал систему весел и уключин, благодаючи чему вместо четырех гребней в лодке стало работать только две, а свое выработанное и выполняют другое дело. Этот матрос-гребец за свое усовершенствование никакого поощрения не получает.

Не стимулируют первоначальное плавание и залазы измерителей работников плавоизынчения и взрывных партий. Работа первых исчисляется тоннами извлеченных промытых. Становится понятным, почему до сих пор наши карчевальщики не имеют у себя транспортных рам, хотя предложение о транспортной раме внесено и утверждено еще три года назад. Суть в том, что команда не заинтересована в транспорте, ведь ее план — извлечение из воды наибольшего количества карьера, шлака, камней и других промытых. Несомненно, это нефтью привнесет большую пользу.

С. ВЕДЕНИН,
инструктор бассейнового комитета профсоюза речников.

Обтирка — не мелочь

На первый взгляд вопрос об обтирке не заслуживает серьезного внимания. Но это далеко не так. Обтирочный материал играет важную роль при производстве, и поэтому количество и качество обтирки, выываемой из воды избыточного количества карьера, шлака, камней и других промытых, а при транспортировке, а также в цехах или на суда, — далеко не пустота.

На Балаковском судоремонтном заводе, например, так мало доброкачественной обтирки, что ее выдают буквально антикарбоном досками — 150 граммов в пачке на неделю. Недавняя часть материала, имеющегося на заводе обтирочным, представляет собой не что иное, как мелкие обрезки, получаемые со штабелей фабрик. Работник забирает в горсть такие обрезки, а когда обтирает станок, обрезки вспыхивают, засоряют оборудование.

Производственные показатели должны быть даны также, чтобы их понимал каждый работник, чтобы каждый сам мог подсчитать выполненную им работу. О том, как важно соблюсти эти условия, показывает пример, когда для карчевальных, работающих на Верхней Кильме, был установлен строгий измеритель: чтобы выполнить план традиции, требовалось набрать путем приведенных исчислений 50.000 квадратных метров. Для непрофессиональных исполнителей эта цифра была понятной, ее величина неоднажды, при всем том на карчевальных сохранилась маечная ставка зарплаты. В результате карчевальщики план выполнили на 20—25 проц. Пришло производственные показатели изменились, перестроил и систему оплаты. И что же? Результат получили разительный. Карчевальные экипажи начали плавать, работники сами стали подтягивать неравных, вилоты по старине краин, своим силами исправлять недостатки, получаемые со штабелей фабрик. Работник забирает в горсть такие обрезки, а когда обтирает станок, обрезки вспыхивают, засоряют оборудование.

На Саратовском судоремонтном заводе санитарный врач забраковал 5 тонн обтирочного материала, как совершенно нежелательного. Четверть тонны обтирки было забраковано в Куйбышеве.

На Саратовском судоремонтном заводе санитарный врач забраковал 5 тонн обтирочного материала, как совершенно нежелательного. Четверть тонны обтирки было забраковано в Куйбышеве.

Часто в качестве обтирочного материала приобретается антикарбонтарий старый. Так было с обтиркой, хранившейся на складе материального снабжения Волжского грузового пароходства. Можно себе представить, что получилось бы, если такая обтирка, мицовая каким-либо образом салитарный надзор, попала бы на производство.

Средневолжский водэдрив уже не раз ставил этот вопрос вперед руководителями грузового пароходства, и перед Глазирчиком, и перед ЦБ профсоюза речников. Нижеупомянутый перенес пока не видно. До

Д. ЗИНОВЬЕВ,

главный санитарный врач Средневолжского водэдрива.

Средневолжский водэдрив уже не раз ставил этот вопрос вперед руководителями грузового пароходства, и перед Глазирчиком, и перед ЦБ профсоюза речников. Нижеупомянутый перенес пока не видно. До

Д. ЗИНОВЬЕВ,

главный санитарный врач Средневолжского водэдрива.

Средневолжский водэдрив уже не раз ставил этот вопрос вперед руководителями грузового пароходства, и перед Глазирчиком, и перед ЦБ профсоюза речников. Нижеупомянутый перенес пока не видно. До

Д. ЗИНОВЬЕВ,

главный санитарный врач Средневолжского водэдрива.

Средневолжский водэдрив уже не раз ставил этот вопрос вперед руководителями грузового пароходства, и перед Глазирчиком, и перед ЦБ профсоюза речников. Нижеупомянутый перенес пока не видно. До

Д. ЗИНОВЬЕВ,

главный санитарный врач Средневолжского водэдрива.

Средневолжский водэдрив уже не раз ставил этот вопрос вперед руководителями грузового пароходства, и перед Глазирчиком, и перед ЦБ профсоюза речников. Нижеупомянутый перенес пока не видно. До

Д. ЗИНОВЬЕВ,

главный санитарный врач Средневолжского водэдрива.

Средневолжский водэдрив уже не раз ставил этот вопрос вперед руководителями грузового пароходства, и перед Глазирчиком, и перед ЦБ профсоюза речников. Нижеупомянутый перенес пока не видно. До

Д. ЗИНОВЬЕВ,

главный санитарный врач Средневолжского водэдрива.

Средневолжский водэдрив уже не раз ставил этот вопрос вперед руководителями грузового пароходства, и перед Глазирчиком, и перед ЦБ профсоюза речников. Нижеупомянутый перенес пока не видно. До

Д. ЗИНОВЬЕВ,

главный санитарный врач Средневолжского водэдрива.

Средневолжский водэдрив уже не раз ставил этот вопрос вперед руководителями грузового пароходства, и перед Глазирчиком, и перед ЦБ профсоюза речников. Нижеупомянутый перенес пока не видно. До

Д. ЗИНОВЬЕВ,

главный санитарный врач Средневолжского водэдрива.

Средневолжский водэдрив уже не раз ставил этот вопрос вперед руководителями грузового пароходства, и перед Глазирчиком, и перед ЦБ профсоюза речников. Нижеупомянутый перенес пока не видно. До

Д. ЗИНОВЬЕВ,

главный санитарный врач Средневолжского водэдрива.

Средневолжский водэдрив уже не раз ставил этот вопрос вперед руководителями грузового пароходства, и перед Глазирчиком, и перед ЦБ профсоюза речников. Нижеупомянутый перенес пока не видно. До

Д. ЗИНОВЬЕВ,

главный санитарный врач Средневолжского водэдрива.

Средневолжский водэдрив уже не раз ставил этот вопрос вперед руководителями грузового пароходства, и перед Глазирчиком, и перед ЦБ профсоюза речников. Нижеупомянутый перенес пока не видно. До

Д. ЗИНОВЬЕВ,

главный санитарный врач Средневолжского водэдрива.

Средневолжский водэдрив уже не раз ставил этот вопрос вперед руководителями грузового пароходства, и перед Глазирчиком, и перед ЦБ профсоюза речников. Нижеупомянутый перенес пока не видно. До

Д. ЗИНОВЬЕВ,

главный санитарный врач Средневолжского водэдрива.

Средневолжский водэдрив уже не раз ставил этот вопрос вперед руководителями грузового пароходства, и перед Глазирчиком, и перед ЦБ профсоюза речников. Нижеупомянутый перенес пока не видно. До

Д. ЗИНОВЬЕВ,

главный санитарный врач Средневолжского водэдрива.

Средневолжский водэдрив уже не раз ставил этот вопрос вперед руководителями грузового пароходства, и перед Глазирчиком, и перед ЦБ профсоюза речников. Нижеупомянутый перенес пока не видно. До

Д. ЗИНОВЬЕВ,

главный санитарный врач Средневолжского водэдрива.

Средневолжский водэдрив уже не раз ставил этот вопрос вперед руководителями грузового пароходства, и перед Глазирчиком, и перед ЦБ профсоюза речников. Нижеупомянутый перенес пока не видно. До

Д. ЗИНОВЬЕВ,

главный санитарный врач Средневолжского водэдрива.

Средневолжский водэдрив уже не раз ставил этот вопрос вперед руководителями грузового пароходства, и перед Глазирчиком, и перед ЦБ профсоюза речников. Нижеупомянутый перенес пока не видно. До

Д. ЗИНОВЬЕВ,

главный санитарный врач Средневолжского водэдрива.

Средневолжский водэдрив уже не раз ставил этот вопрос вперед руководителями грузового пароходства, и перед Глазирчиком, и перед ЦБ профсоюза речников. Нижеупомянутый перенес пока не видно. До

Д. ЗИНОВЬЕВ,

главный санитарный врач Средневолжского водэдрива.

Средневолжский водэдрив уже не раз ставил этот вопрос вперед руководителями грузового пароходства, и перед Глазирчиком, и перед ЦБ профсоюза речников. Нижеупомянутый перенес пока не видно. До

Д. ЗИНОВЬЕВ,

главный санитарный врач Средневолжского водэдрива.

Средневолжский водэдрив уже не раз ставил этот вопрос вперед руководителями грузового пароходства, и перед Глазирчиком, и перед ЦБ профсоюза речников. Нижеупомянутый перенес пока не видно. До

Д. ЗИНОВЬЕВ,

главный санитарный врач Средневолжского водэдрива.

Средневолжский водэдрив уже не раз ставил этот вопрос вперед руководителями грузового пароходства, и перед Глазирчиком, и перед ЦБ профсоюза речников. Нижеупомянутый перенес пока не видно. До

Д. ЗИНОВЬЕВ,

главный санитарный врач Средневолжского водэдрива.

Средневолжский водэдрив уже не раз ставил этот вопрос вперед руководителями грузового пароходства, и перед Глазирчиком, и перед ЦБ профсоюза речников. Нижеупомянутый перенес пока не видно. До

Д. ЗИНОВЬЕВ,

главный санитарный врач Средневолжского водэдрива.

Средневолжский водэдрив уже не раз ставил этот вопрос вперед руководителями грузового пароходства, и перед Глазирчиком, и перед ЦБ профсоюза речников. Нижеупомянутый перенес пока не видно. До

Д. ЗИНОВЬЕВ,

главный санитарный врач Средневолжского водэдрива.

Средневолжский водэдрив уже не раз ставил этот вопрос вперед руководителями грузового пароходства, и перед Глазирчиком, и перед ЦБ профсоюза речников. Нижеупомянутый перенес пока не видно. До

Содружество научных работников и судоремонтников

В № 55 газеты «Речной транспорт» от 11 июля с. г. мы прочитали статью главного инженера Поволжского судоремонтного завода тов. Озерова об изучении технического состояния флота. Статья занималась нас, сотрудников Центрального научно-исследовательского института речного флота. Мы решили установить связи с заводом, ознакомиться с его опытом. Меня командировали в Новгород.

Должен сказать, что на этом заводе действительно проводится серьезная техническая работа. Механизмы и корпуса всех судов, поставленных на ремонт, подвергаются гидравлическому обследованию. Благодаря кропотливым расчетам документация на ремонт отражает действительное техническое состояние судов. Бюллетени этих документов передаются на суда, что несомненно помогает капитанам и механикам повысить культуру эксплуатации, более правильно определять потребность в ремонте. Систематически следят за работой флота, проходящего ремонт в Новгороде, заводская администрация насыщает ценный материал технического портфеля, который может служить для дальнейшего глубокого изучения состояния флота.

Инициатором этой подобной работы, направленной к удлинению срока службы судов, является тов. Озеров. Ему удалось хорошо организовать дело, несмотря на то, что рукоюющего технического персонала на заводе немногого.

Тщательные наблюдения за состоянием судов ведут также работники технического надзора Новгородской пристани. В частности, старший инспектор тов. Миронов, человек с большим опытом, вдумчиво подходит к определению ремонта, заботится о ликвидации всяческих излишеств, если такая ликвидация не идет в ущерб главному — повышению технического состояния того или иного судна, его безотказности в работе.

Научные работники института установили тесный контакт с передовыми рабочими Новгорода. Тов. Озеров обязался систематизировать и обработать материалы своих наблюдений по ремонту стальных кораблей. Тов. Миронов составляет сейчас в первом приближении нормы допустимых износов деталей деревянных барж. Со своей стороны сотрудники ЦНИИРФ в поряdkе содружества, поделятся с новгородцами своим опытом работы над темой «Удлинение межремонтных сроков службы кораблей и настройка речных стальных и деревянных судов».

Р. КЛАМАН,

ст. научный работник ЦНИИРФ.

Летний отдых детей

Печорский бассейновый комитет профсоюза речников уделы в этом году большую внимание организации летнего отпуска детей речников. Около 200 детей речников отдохнуло за два месяца в Печорском пионерлагере.

Хорошее питание, правильный режим, чистый лесной воздух быстро укрепили здоровье ребят. 120 ребят дошкольного возраста отдохнули в летнем санатории. Все путевки в санатории выдавались бесплатно, значительная часть путевок в пионерский лагерь также была выдана бесплатно.

И. БУРОВ.

По следам наших выступлений

«ЛИБЕРАЛЬНОЕ ОТНОШЕНИЕ К АВАРИЙЩИКАМ»

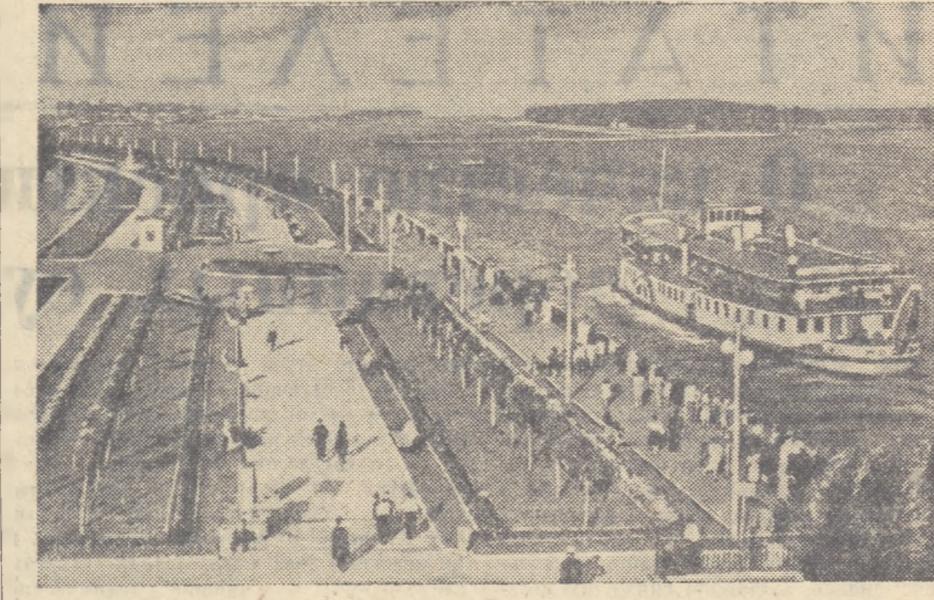
Из Московско-Окского пароходства редакции сообщили, что корреспонденция, напечатанная в № 61 «Речного транспорта» от 1 августа с. г., обсуждалась на специальному совещании при начальнике пароходства.

В связи со восхвалением газетой факты по пароходству издан приказ, в котором предусмотрены мероприятия по усилению борьбы с аварийностью.

Начальником пароходства тов. Масляковым дано указание об использовании строго по назначению капитанов-наставников, линейных механиков и шкиперов-наставников.

На виновых в неправильном документальном оформлении аварий наложено взыскание.

И. БУРОВ.



Набережная реки Дон в Ростове-на-Дону.

Фото А. ШТЕИНКОВА. (Фотохроника ТАСС).

Маленький фельетон

Бюрократы и баржа

14 дней торговались представители Волжского грузового и Волжского грузо-пассажирского пароходства — кому разгрузить баржу № 3057, доставившую из Ленинграда в Горький 109 тонн резиновой обуви. (Из материалов редакции).

Когда баржа до пристани дошла! И скрип пришел перегружать калоши, Чиновники, боящиеся ноши, Затягиваются вдруг горг, как за вола: Я занимаюсь этим не берусь! — Задавил кто, кто перевозит груз, — Зачем мне эти хлопоты и горести? Здесь груз — большой вель, А не малой скорости!

Хоть он отправлен скоростью большой, —

Твердил второй, — Но... разгружайте сами! Мы возим пассажирским судами. А это что привезено?.. Баркой! — Ми — не согласны! — Ну, а мы принудим!

— За вас ни грамма разгружать не будем! — А мы, — отрезал недовольный бас, — Баржи не будем разгружать за вас!.. Короче скажем, спорили, шумели Не час, не два, а пелых две недели! А скромный груз покуда всё лежал. А адресат покамест ожидал...

Нужна-ль мораль? Я думаю невольно, Что ведь не только в Горьком до сих пор Порю вредный затевают спор С позиций ведомственной колокольни. Як. БЫЛАНИН.

Кинофильм „Руслановское движение на Волге“

В конце августа начнутся съемки на-учально-популярного фильма «Руслановское движение на Волге». Фильм будет снимать Свердловская киностудия (режиссер тов. Свердловский) в поряdkе содружества, поделяясь с новгородцами своим опытом работы над темой «Удлинение межремонтных сроков службы кораблей и настройка речных стальных и деревянных судов».

Р. КЛАМАН,

ст. научный работник ЦНИИРФ.

С ПЕРЕСАДКОЙ РУЛЕВЫХ

В Киеве закончились соревнования на первенство города по парусу с пересадкой рулевых. В них приняли участие 150 физкультурников добровольных спортивных обществ: «Спартак», «Динамо», «Водник», «Локомотив», «Энергия», «Молния», «Дзержинец» и др. Честь общества «Водник» защищали капитаны — лауреаты Сталинской премии Брутов и плотником С. Кирова (капитан Григорьев).

В фильме будет показано, как спортсмены на пароходах речного транспорта: о методах работы мастеров Стальнской премии Букаевы, Луцкова, Плеханова, Бузинина, Сорокина, о вождении большегрузных караванов топливом, продовольствием, работу диспетчеров и путьцев.

Консультируют фильм инженеры Министерства речного флота тт. Глазков и Титоватников.

Спорт

С ПЕРЕСАДКОЙ РУЛЕВЫХ

В результате соревнований команда яхтсменов общества «Водник» заняла первенство города по парусу с пересадкой рулевых. В них приняли участие 150 физкультурников добровольных спортивных обществ: «Спартак», «Динамо», «Водник», «Локомотив», «Энергия», «Молния», «Дзержинец» и др. Честь общества «Водник» защищали капитаны — лауреаты Сталинской премии Брутов и плотником С. Кирова (капитан Григорьев).

Съемки фильма будут производиться на Волге. Фильм расскажет не только о работе новаторов Волги, но и покажет обе стороны изобретения тов. Букаева, Луцкова, Плеханова, Бузинина, Сорокина, о вождении большегрузных караванов топливом, продовольствием, работу диспетчеров и путьцев.

В фильме будет показано, как спортсмены на пароходах речного транспорта: о методах работы мастеров Стальнской премии Букаевы, Луцкова, Плеханова, Бузинина, Сорокина, о вождении большегрузных караванов топливом, продовольствием, работу диспетчеров и путьцев.

Консультируют фильм инженеры Министерства речного флота тт. Глазков и Титоватников.

В фильме будет показано, как спортсмены на пароходах речного транспорта: о методах работы мастеров Стальнской премии Букаевы, Луцкова, Плеханова, Бузинина, Сорокина, о вождении большегрузных караванов топливом, продовольствием, работу диспетчеров и путьцев.

Консультируют фильм инженеры Министерства речного флота тт. Глазков и Титоватников.

В фильме будет показано, как спортсмены на пароходах речного транспорта: о методах работы мастеров Стальнской премии Букаевы, Луцкова, Плеханова, Бузинина, Сорокина, о вождении большегрузных караванов топливом, продовольствием, работу диспетчеров и путьцев.

Консультируют фильм инженеры Министерства речного флота тт. Глазков и Титоватников.

В фильме будет показано, как спортсмены на пароходах речного транспорта: о методах работы мастеров Стальнской премии Букаевы, Луцкова, Плеханова, Бузинина, Сорокина, о вождении большегрузных караванов топливом, продовольствием, работу диспетчеров и путьцев.

Консультируют фильм инженеры Министерства речного флота тт. Глазков и Титоватников.

СОРЕВНОВАНИЕ ПЛОВЦОВ

С 25 по 30 августа в Сочи будет разыгрываться первенство СССР по дальнему плаванию.

По общству «Водник» в дальнем плавании примут участие заслуженные мастера спорта Е. и Л. Второвы, В. Гладилин, и др.

И. Файзулин, мастер спорта Рейзен и другие.

Пловцы общества «Водник» будут состязаться с лучшими марафонцами обществ «Динамо», ЦДКА, «Спартак», Военно-Морского Флота и др.

КРИТИКА И БИБЛИОГРАФИЯ

Книга о развитии судовых машин

Небольшая по объему работа П. П. Акимова* по истории развития судовых силовых установок несколько восполняет тот пробел, который мы еще до сих пор имеем в освещении истории судового машиностроения.

В истории развития первых стационарных паровых двигателей, применение которых первоначально ограничивалось наземными установками, автор рецензируемой книги особенно выделяет гениального изобретателя И. И. Ползунова — создателя первой в мире паровой машины универсального значения, обеспечившей переворот в промышленности и в транспорте.

Конструкторы первых судовых паровых установок в своей работе использовали опыт, наболевший в строительстве стационарных машин. В 1815 г. было в Петербурге построено пароход «Елизавета». В это же время русские механики-изобретатели строили на Покровском заводе (расположенном вблизи Петербурга) пароходы для Волжского бассейна.

Первый пароход для русского военного флота «Скорый» с машиной в 22 л. с. построен в 1818 г. на Ижорском заводе. Этот же завод еще в 1811 г. построил первый в мире паровой дноуглубительный снаряд. Фрегат «Архимед» с машиной в 300 л. с., построенный в 1818 г., был первым русским всплытым судном.

Первые пароходы снабжались громоздкими и тяжелыми балансирными машинами низкого давления и простого расширения. Поэтому крупнейшие успехи в развитии судовых паровых машин имели место в 1822 г. на пароходе «Геркулес» первой в мире судовой машины без балансира. Лишь

через пять лет после ее изобретения в России такая машина была построена в Англии.

В главе о развитии судовых паровых машин автор обращает особое внимание на развитие машин высокого давления и многостороннего расширения пара. В 1820 г. русский механик Степан Литвинов предложил машину двухкратного расширения с использованием последовательного расширения пары в двух полостях одного и того же цилиндра. Эта же идея за границей появилась лишь через 70 лет.

Автор отмечает, что в создании современных типов машин для речных судов большую роль сыграл замечательный русский механик В. И. Калинин.

Современные паровые машины пользуются перегретым паром, дающим экономию пара (а, следовательно, и топлива) по сравнению с насыщенными паром в 15—25 проц.

В 1903 г., благодаря работе инженера А. И. Бородина, проф. А. Б. Брикса, А. В. Годлевского и др., появился парогенератор, позволяющий получать перегретый пар.

В главе о паровых машинах автор показывает как параллельно с развитием конструкций паровых машин совершенствовалась и их теория. В области теории паровых машин весьма велика роль русских учёных и инженеров (А. И. Бородин, проф. А. И. Вышнеградский, проф. Ф. А. Брикс, А. В. Годлевский и др.). Новейшая работа в области изучения свойств волнистого парогенератора с именем советского учёного проф. М. И. Вукаловича.

Производство судовых двигателей в южноевропейской России стояло выше, чем

производство стационарных машин. Это относится также и к паровым турбинам.

Автор правильно поступил, что главе о развитии судовых паровых машин посвятил

весь раздел, так как машины для пароходов отличаются от паровых машин для паровозов и пароходов.

В главе о паровых машинах автор показывает как параллельно с развитием конструкций паровых машин совершенствовалась и их теория. В области теории паровых машин весьма велика роль русских учёных и инженеров (А. И. Бородин, проф. А. И. Вышнеградский, проф. Ф. А. Брикс, А. В. Годлевский и др.). Новейшая работа в области изучения свойств волнистого парогенератора с именем советского учёного проф. М. И. Вукаловича.

Наиболее оригинальной конструкцией

прямоточного котла является котел проф.

Стремление снизить размеры и вес котла

помогло изобретателю изобрести котел проф.

Помимо котла проф. А. И. Вышнеградского

важную роль сыграла гениальная констру

кция котла проф. А. И. Бородина.

Следует отметить, что в главе о паровых машинах автор показывает как параллельно с развитием конструкций паровых машин совершенствовалась и их теория. В области теории паровых машин весьма велика роль русских учёных и инженеров (А. И. Бородин, проф. А. И. Вышнеградский, проф. Ф. А. Брикс, А. В. Годлевский и др.). Новейшая работа в области изучения свойств волнистого парогенератора с именем советского учёного проф. М. И. Вукаловича.

Наиболее оригинальной конструкцией

прямоточного котла является котел проф.

Стремление снизить размеры и вес котла

помогло изобретателю изобрести котел проф.

Помимо котла проф. А. И. Вышнеградского

важную роль сыграла гениальная констру