







# Письма читателей

Земснаряд  
с изъянами

Долго и терпеливо ждали путепыцы Нижегородского земснаряда, строившегося на заводе им. Коминтерна в Херсоне. Наконец, 5 августа новый земснаряд, сверкая свежевыпращенными настройками, благополучно прибыл в Ростовский порт. Но не знали путепыцы в тот день, сколько им придется принять муз и горя, прежде чем удастся ввести этот земснаряд в эксплуатацию.

При первом же осмотре был обнаружен ряд серьезных технологических и конструктивных изъян и недоделок. Одно изображение полнодувного элеватора, поставленный на земснаряде, оказался изрядно проржавевшим. Ковш, присланный из Москвы предначертанным для грейферного земснаряда, оказался емкостью в один кубометр вместо полукубометрового и к тому же несправным: он открывался самопроизвольно и не полностью. Кроме того, на земснаряде отсутствовала световая и звуковая сигнализация, не было освещения в каютах, топливная магистраль вследствие маломощной помпы не действовала и т. д. и т. п.

Дорого обошлось путепыцам устранение недоделок завода. Снаряд простоял у ростовского завода «Красный флаг» до 20 августа, после чего был предложен Регистру. Но прибывший инспектор Регистра отказался дать разрешение на эксплуатацию судна, мотивируя запрещение несоответствием поставленного ковша паспортному, связи с чем потребовал технического проекта элеватора и поворотных расчетов на устойчивость крана и прочность стрелы. Гут и замер вопрос с вводом в работу грейферного земснаряда...

Читатель спросит: кто же принимал земснаряд из завода? Принимал его начальник механизко-судовой службы Донского бассейнового управления путепыца, Броненберг. Некоторые склонны утверждать, что тов. Броненберг из добрых побуждений, чтобы «придадися» в строители, желая, чтобы снаряд побыстрее начал работать. Но не все ли равно, где будет проходить земснаряд: в Херсоне или в Ростове-на-Дону, раз он к работе не пригоден.

**Г. КУКОЛЕВСКИЙ,**  
зам. начальника Нижнедонского  
технического участка.

## Обещанного три года ждут...

Б сожалению, эта старая русская поговорка сбывающаяся у нас на Каме с действительностью. Снабженцы нашего пароходства, кто к нему обращается, чаще всего кормят обещаниями, а иногда и заывают такие материалы, которые совсем не нужны. Например, в порт Камбарка они засали столья поташа, что его не превышающая, хватает на столетия.

А вот левшинцы совсем не повезло. В начале наплавания механизаторы нашей пристани взяли обязательство поставить в зиму 1950—1951 гг. 32 механизма без ремонта, сделав все, что нужно для этого, в порядке профилактики до зимы. Но дело это непростое. Чтобы приступить в порядок некоторым механизмам, необходимо материалы, в частности, шарикоподшипники. Неоднородные пачки обращения к работникам затоктоны результатов не дали: снабженцы отдельются обещаниями.

Бывает, что нас отсылают на тот или иной судоремонтный завод: лескать, туда мы послали излишние материалы, там и добывайтесь. Просил как-то снабженец пристани Левшино наладочные круги. «Езжайте...», — ответили ему... — на заводе «Памят тов. Дзержинского»; мы послали им наладочных кругов больше, чем они требовали...».

**Ю. ПОСТНОВ,**  
начальник механизации пристани  
Левшино.

## Пути модернизации теплоходов

Двигатели внутреннего горения приобретают всё большее значение на речном транспорте. Они применяются почти на всех видах транспортных судов, на земснарядах и береговых электростанциях. Этот дизельный пакет имеет большие, не используемые сейчас мощности. В то же время, производя сравнительно небольшие моторизационные работы, можно повысить мощность двигателя на 25—30% проп., увеличив тем самым скорость хода судна, тягу буксировщика, выработку энергии на электростанции или количества греющего золесоса.

Есть несколько путей повышения мощности двигателя внутреннего горения и в том числе увеличение числа оборотов и повышение среднего эффективного давления.

Первый путь — повышение числа оборотов — приводит значительным ускорением износа деталей двигателя, что не только уменьшает моторесурс, но и понижает коэффициент полезного действия винта. Нельзя также забывать, что повышение числа оборотов вала двигателя ограничено напряжениями от сил инерции подвижных частей поршневой группы. Стало быть, рекомендовать такой способ повышения мощности дизеля не следует.

Второй путь — повышение среднего давления — приводит значительным уменьшением износа деталей двигателя, что не только уменьшает моторесурс, но и понижает коэффициент полезного действия винта. Нельзя также забывать, что повышение числа оборотов вала двигателя ограничено напряжениями от сил инерции подвижных частей поршневой группы. Стало быть, рекомендовать такой способ повышения мощности дизеля не следует.

Учитывая перспективность применения на дизельном флоте, его экономическую целесообразность. Центральный научно-исследовательский институт водного транспорта разработал проект повышения мощности двигателя «БББ-43». В сожалению, важная работа не доведена до конца, поскольку эта тема была в дальнейшем исключена Главным управлением учебных заведений министерства из плана института как обеспеченная финансированием.

Таким образом, реализация уже выполненных проектов по повышению мощности главных двигателей теплоходов либо осуществляется крайне медленно, как это имеет место с проектами ЦНИИРФа, либо, во всяком случае, как это получилось с проектами «БББ-43». Важный путь использования ресурсов теплоходного флота остается прежнему неиспользованным.

В апреле 1950 года Научно-технический совет министерства, рассматривая по инициативе ЦНИИРФа вопрос по повышению мощности главных двигателей теплоходов, еще раз указал на необходимость проведения работ по наладке. С тех пор снова прошло более трех месяцев, а вопросы эти по-прежнему не решаются, что приводит к ухудшению работы судов, чтобы в будущем не навредить им.

Столь медленная модернизация одного теплохода, на котором должен быть применен способ механического наддува, вынуждал ЦНИИРФ в 1949 году начать на других судах внедрять способ инерционного наддува, все необходимое оборудование которого может быть быстро изготовлено в любых судоремонтных мастерских.

## О работе Гипроречтранса

Существенные недостатки в работе Ленинградского отделения Гипроречтранса, выполняющего ряд серьезных проектов речных строек, неоднократно были предметом спорадической критики. Постановление правительства о снижении стоимости строительства с большой силой поставило перед проекттировщиками Гипроречтранса вопрос о коренном улучшении их работы, ибо, как известно, снижение себестоимости строительства в значительной мере зависит именно от качества проектирования.

В Гипроречтрансе уверяется, например, неправильная практика различного выполнения конструктивной части проекта и проекта организации работ. Между тем, разделение не соответствует принятию экономических решений и, как следствие этого, — снижение стоимости строительства. И понятно почему: разработка проекта организации работ уже после того, как составлен его конструктивная часть, не дает возможности выбрать такое конструктивное решение, которое, исходя из условий строительной площадки, будет наиболее простым, эффективным и дешевым.

Типичным в этом отношении примером являются перемычки бывших в проекте Красногорского угольного причала. Проектчики в целях экономии предусматривали перемычуку, размером почти равную бывшей, тогда как в конкретных условиях этого края осложняет срывные работы при сооружении основания бывших отсеков причала.

Нужно также изменить самое отношение к проекту организации работ — этой неотъемлемой части общего технического проекта.

Ведь такой проект есть не только

материалом для обоснования сметной стоимости сооружения, но и руководящим документом, позволяющим правильнее организовать строительные работы, выбрать наиболее разумные способы их ведения, обеспечивая высокий темп и снижение стоимости строительства.

Проект организации работ должен

стремиться к тому, чтобы введение

изменений в проекте не вносить

излишней беспорядка в строительство.

Порочна и существующая практика функционального проектирования, когда отдельные разделы проекта выполняются специализированными секторами. Пожалуйста контролировать за соблюдением графиков последовательности проектирования весьма сложных секторов, как правило, не выдерживающих заданных сроков и терзающих работу друг друга. В итоге борьба за конечный срок выпуска проекта начинается, по существу, не в начале работ, а на последнем этапе. На заключительные разделы — на проект организации работ и сооружение сметы — почти не остается времени, хотя эти разделы очень трудоемки и ответственны. В Гипроречтрансе были прошиты, на проект организации работ отпечатки условности и следовательно, неблагоприятно отражается на определении стоимости объекта.

Изъятыми работами являются весьма трудеожелательные и дорогие. Их общий может и должен быть разумно сокращен, но качество улучшено. Состав и обём изысканий должны намечаться в максимальном соответствии с действительной потребностью в материалах для последующего проектирования. Надо шире использовать уже имеющиеся данные изысканий, которые нередко есть не только в Министерстве речного флота, но и в других министерствах. Это использование и предварительное изучение ознакомление с будущей строительной площадкой, производимых главными инженерами проектов, эта организация с честью выполняет свою большую и почетную задачу по улучшению качества и снижению стоимости строительства.

Инж. И. ТЕРЕХОВ.

ЛЕНИНГРАД.

Изыскателей необходимо обстоятельно и четко информировать о цели каждой работы, чтобы избежать ее механического выполнения, избежатьunnecessary для проектного решения излишества. В настоящее время перед или «размазывают» изыскания по всей площадке или концентрируют их на отдельных участках предполагаемого расположения сооружений. И получается, что для проектирования то нехватает данных, то эти данные оказываются бесполезными, брошенными, если сооружения потому-либо проектируют на другом, а не в том, месте. Характерен в этом смысле случай с проектом Красногорского слива. После того, как изыскания по всему сливу были произведены, оказалось, что геологическое освещение площадки слива имелось лишь в обеих одной сплошности, да и то в пределах наклонной части.

Изыскателей необходимо обстоятельно и четко информировать о цели каждой работы, чтобы избежать ее механического выполнения, избежатьunnecessary для проектного решения излишества. В настоящее время перед или «размазывают» изыскания по всей площадке или концентрируют их на отдельных участках предполагаемого расположения сооружений. И получается, что для проектирования то нехватает данных, то эти данные оказываются бесполезными, брошенными, если сооружения потому-либо проектируют на другом, а не в том, месте. Характерен в этом смысле случай с проектом Красногорского слива. После того, как изыскания по всему сливу были произведены, оказалось, что геологическое освещение площадки слива имелось лишь в обеих одной сплошности, да и то в пределах наклонной части.

Изыскателей необходимо обстоятельно и четко информировать о цели каждой работы, чтобы избежать ее механического выполнения, избежатьunnecessary для проектного решения излишества. В настоящее время перед или «размазывают» изыскания по всей площадке или концентрируют их на отдельных участках предполагаемого расположения сооружений. И получается, что для проектирования то нехватает данных, то эти данные оказываются бесполезными, брошенными, если сооружения потому-либо проектируют на другом, а не в том, месте. Характерен в этом смысле случай с проектом Красногорского слива. После того, как изыскания по всему сливу были произведены, оказалось, что геологическое освещение площадки слива имелось лишь в обеих одной сплошности, да и то в пределах наклонной части.

Изыскателей необходимо обстоятельно и четко информировать о цели каждой работы, чтобы избежать ее механического выполнения, избежатьunnecessary для проектного решения излишества. В настоящее время перед или «размазывают» изыскания по всей площадке или концентрируют их на отдельных участках предполагаемого расположения сооружений. И получается, что для проектирования то нехватает данных, то эти данные оказываются бесполезными, брошенными, если сооружения потому-либо проектируют на другом, а не в том, месте. Характерен в этом смысле случай с проектом Красногорского слива. После того, как изыскания по всему сливу были произведены, оказалось, что геологическое освещение площадки слива имелось лишь в обеих одной сплошности, да и то в пределах наклонной части.

Изыскателей необходимо обстоятельно и четко информировать о цели каждой работы, чтобы избежать ее механического выполнения, избежатьunnecessary для проектного решения излишества. В настое-

## Учебный год начался

Организовано прошел первый день занятий учащихся-новичков Московского технического института.

Техникум своевременно подготовился к учебному году. Учебное здание отремонтировано, аудитории оборудованы. Техникум полностью укомплектован преподавателями, оформлена учебная документация, утверждены семестровые календарные планы преподавателей, составлено расписание занятий.

Перед началом занятий состоялся короткий митинг. Исполняющий обязанности директора техникума т. Федченко приветствовал новых учащихся и рассказал о задачах нового учебного года. Ровно в 8 час. 30 мин. начались классные занятия.

Уроки во 2-й группе эксплуатационного отделения, как и во всем техникуме, прошли хорошо. Преподаватель т. Кудряшов сначала ознакомил учащихся с их будущей специальностью, рассказал о ее значении для речного транспорта, а затем перешел к изложению программного материала. По окончании уроков были проведены собрания учащихся, на которых были прочитаны и разъяснены Устав речного транспорта и ряд организационных вопросов внутренней жизни техникума.

Нужно также изменить самое отношение к проекту организации работ — этой неотъемлемой части общего технического проекта.

Ведь такой проект есть не только

материалом для обоснования сметной стоимости сооружения, но и руководящим

документом, позволяющим правильнее организовать строительные работы, выбрать наиболее разумные способы их ведения, обеспечивая высокий темп и снижение стоимости строительства.

Проект организации работ должен

стремиться к тому, чтобы введение

изменений в проекте не вносить

излишней беспорядка в строительство.

Порочна и существующая практика функционального проектирования, когда отдельные разделы проекта выполняются специализированными секторами. Пожалуйста контролировать за соблюдением графиков последовательности проектирования

различных секторов, как правило, не выдерживающих заданных сроков и терзающих

работу друг друга. В итоге борьба за конечный

срок выпуска проекта начинается, по существу, не в начале работ, а на последнем этапе.

На заключительные разделы — на проект

организации работ и сооружение сметы — почти не остается времени, хотя эти

разделы очень трудоемки и ответственны.

Инженерам и технологам

нужно помнить, что

изменения в проекте

стремятся к тому, чтобы введение

изменений в проекте не вносить

излишней беспорядка в строительство.

Изъятыми работами являются

весьма трудеожелательные и дорогие.

Их общий может и должен

улучшено, но качество улучшено.

Изъятыми работами являются

весьма трудеожелательные и дорогие.

Их общий может и должен

улучшено, но качество улучшено.

Изъятыми работами являются

весьма трудеожелательные и дорогие.

Их общий может и должен

улучшено, но качество улучшено.

Изъятыми работами являются

весьма трудеожелательные и дорогие.

Их общий может и должен

улучшено, но качество