

Суббота

4 января 1941 г.

№ 1 (25)

Год издания 2-й

Выходит 2 раза в неделю.



ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ МОРЯК

О Р Г А Н
ПОЛИТОТДЕЛА
И РАЙКОММОРА
НИКОЛАЕВСКОГО-
НА-АМУРЕ МОРСКОГО
ПАРОХОДСТВА

НЕ ЗАТЯГИВАТЬ ПОДГОТОВКУ УЧАСТКОВ К НАВИГАЦИИ

Навигацию 1941 года погрузо-разгрузочные участки порта должны встретить подготовленными, чтобы погрузо-разгрузочные работы не тормозились из-за дождя, отсутствия инвентаря, чтобы не было скопления судов на причалах. Все вопросы, от которых зависит нормальная работа участка, должны быть во-время разрешены. Как идет подготовка?

Проходят месяцы зимнего, подготовительного периода, а ремонт складов, причалов, весового хозяйства, такелаж не производится. Некоторые начальники участков (т. Насонов) и стройотдел (т. Розум) не чувствуют ответственности за выполнение взятых обязательств. У строительного отдела порта, который обязан уже сейчас развернуть фронт производства ремонт, нет ни сметы, ни графика ремонта.

На 3 участке в прошлую навигацию такелаж был обезличен. Все пользовались, но никто за него не отвечал. В результате почти весь такелаж растерян, а то, что осталось пришло в негодность. Примерно такое же положение и на 2 участке.

Лучше обстоит дело с такелажем на 1 участке. Здесь после закрытия навигации весь инвентарь был собран и аккуратно сложен.

Заявок на такелаж еще не подано, ремонт старого не начат. На участках имеется полная возможность ремонт инвентаря производить своими силами.

В период навигации участкам нужны весы. С этим хозяйством на участках также неблагоприятно. Имеющиеся весы требуют капитального ремонта, разновеса гирь совершенно нет.

Привести в полный порядок участки, своевременно закончить ремонт складов, отремонтировать старый и приобрести для погрузо-разгрузочных работ новый такелаж, инвентарь — боевая задача работников участков и строительного отдела порта.

Социалистическое соревнование за успешное проведение судоремонта

Намерен ли т. Розум отремонтировать склады и причалы?

Спустя два месяца...

От своевременной подготовки к навигации зависит успех выполнения плана. Это ясно для всех, но не все делают из этого для себя нужные выводы. Прошло больше 2 месяцев со дня закрытия навигации, а ремонт складов и причалов на погрузо-разгрузочных участках порта все еще не начат.

Склад № 17 с мая 1940 года выведен из эксплуатации. В нем плохо укреплены сваи, здание клонит в сторону. Необходимо под

склад подвести ряжи и работу проделать до наступления тепла.

Причал у складов №№ 15 и 17 требует замены настила, укрепления пассажирского прохода. Ремонт прохода даст возможность пускать автомашины вокруг складов, не задерживая их в ожидании очереди у ворот грузовой пристани, как это было в навигацию 1940 г. Стройотделу пора приступить к ремонту на первом участке.

БЕРЕЖНОЙ,
начальник 1 участка.

Текущий ремонт произвести силами складских работников

На втором погрузочном участке в этом году требуется произвести капитальный ремонт складов и причалов. Ремонт пора начинать, но стройотдел порта все еще раскачивается. Составление и сметы на ремонт до сих пор не кончено.

Кто виноват в затяжке ремонта причалов и складов? Прежде всего начальник участка т. Насонов. Есть возможность некоторый текущий ремонт производить силами работников участка, но т. Насонов упорно не желает организовать саморемонт, считая, что ремонт не его де-

ло, а стройотдела. На участках, также как и на судах, саморемонт дал бы замечательные результаты. Опыт морских судов может и должен быть использован.

Сейчас на участке закончены маркировка и перевалка грузов. Ведется подготовка к инвентаризации складов.

Нельзя не отметить бесхозяйственного отношения к хранению грузов на участке. Медикаменты, соль, части машин лежат на причалах под открытым небом, завалены снегом, тогда как некоторые склады пустуют.

С. МАРКОВ.

Ускорить проведение инвентаризации

Более двух месяцев на 3 погрузо-разгрузочном участке работает инвентаризационная комиссия. За это время проверен груз только в складе № 10. Все находящиеся здесь грузы сложены партиями по местам отправления, замаркированы.

Темпы проведения инвентаризации вызывают опасения, что участок во-время не будет готов к навигации. Склады участка частично требуют ремонта, необходимо в некоторых местах перестелать полы, так как лежки, на которых настлан пол, осели. Такое состояние складской площади привело к тому, что за последние годы загруз-

ка складов производится на одну треть ниже нормальной.

Медлительность в проведении инвентаризации объясняется тем, что отсутствует должное руководство ею. С начала работ председатель инвентаризационной комиссии т. Огиенко на участке был только один раз, — комиссия работает не в полном составе. Сейчас идет проверка грузов в 8 складе. Одно временно грузы раскладываются по сортам, маркируются.

При проведении инвентаризации можно было одновременно произвести и специализацию складов, но этого не делается.

Б ЛЕБЕДЕВ.

СВОДКА о выполнении плана ремонта флота с 20 по 30 декабря ПО СУДАМ ПАРОХОДСТВА

Места	НАИМЕНОВАНИЕ СУДОВ	% готовности	
		По плану	Фактич.
1	„Серп“ — палуба — саморемонт	29	50,3
	машина — — — — —	30	26,6
2	заводской ремонт	22,6	27,1
	„Чапаев“ — саморемонт	23	24,4
3	заводской ремонт	21,1	24,79
	„Амур“ — палуба — саморемонт	23	29,8
4	машина — — — — —	23	29,9
	заводской ремонт	18,1	16,88
5	„Ола“ — палуба — саморемонт	22	25,9
	машина — — — — —	26	30,8
5	заводской ремонт	15,4	10,87
	„Щорс“ — саморемонт	23	17,8
	заводской ремонт	17,7	19,1
ИТОГО средневзвешенный			
	по саморемонту	25,65	30,4
	по заводскому ремонту	14,1	13,3
ПО СУДАМ ПОРТА			
1	„Воевода“ — саморемонт	21,1	30,4
	заводской ремонт	10,3	11,1
2	„Михеев“ — заводской ремонт	31,5	36,88
	„Аида“ — саморемонт	45,9	72,2
3	заводской ремонт	83	60,68
	„Байкал“ — саморемонт	20,6	30,6
4	заводской ремонт	87,5	57,68
	Плавкран — заводской ремонт	11,8	11,27
ИТОГО средневзвешенный			
	по саморемонту	35,2	47,1
	по заводскому ремонту	30,8	24,5

Декабрь завершён с неудовлетворительными показателями. По морским судам план заводского ремонта невыполнен на 1 процент, по судам порта — на 5 процентов.

Последняя декада декабря не только не внесла улучшения, а по некоторым судам, в частности по пароходу „Ола“, в третьей декаде отставание по сравнению со 2 декадой увеличилось. На ремонте этого судна следует особо остановиться.

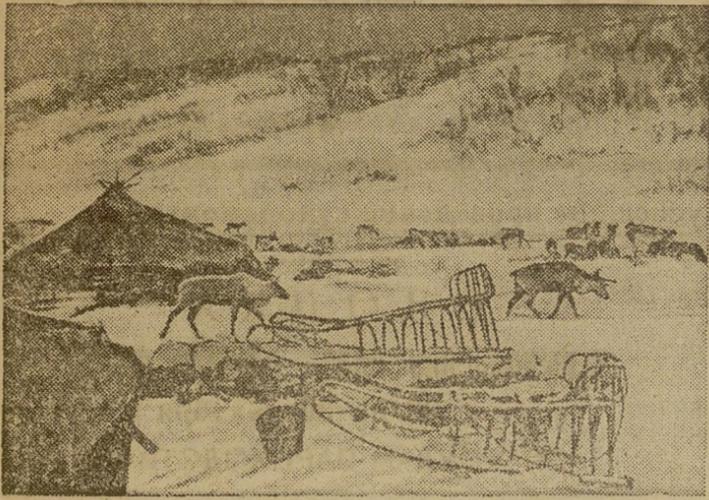
На пароходе „Ола“ судоремонтным мастерским приходится впервые осваивать новую и трудоемкую работу. Новая работа требует новых методов, приспособления, рационализации. В частности, необходимо механизировать котельные работы, избегая ручного труда. Но инженерно-технический персонал затона не проявляет в этом отношении инициативы. Расклепка коменсов на пароходе „Ола“ производится в ручную, имеющийся компрессор для применения пневматической расклепки почти не используется. Есть и дру-

гие способы, позволяющие ускорить котельные работы. Инженерно-техническим работникам судоремонтных мастерских надо смелее и решительнее применять в работах более усовершенствованные методы.

К концу месяца невыполнен план заводских работ по пароходу „Амур“. Здесь сказывается несоблюдение графика по выпуску отдельных деталей судоремонтными мастерскими, в частности механическим цехом (мастер т. Чичкан).

Вступая в соревнование с речниками Нижне-Амурского бассейна, моряки, портовки и судоремонтники Николаевского пароходства обязались строго соблюдать график работ, выполнять план из декады в декаду. Декабрь показывает, что это обязательство пароходство пока не выполняет.

Начался новый хозяйственный год. Обеспечим плановую, бесперебойную работу по ремонту флота, ежедневное выполнение плана.



Горные пастбища северных оленей эвенков Быстринского района Камчатской области.

Фото Б. Кошкина.

ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ

НА НЕПРАВИЛЬНЫХ ПОЗИЦИЯХ

16 мая 1940 года бюро партийной организации управления паромства слушало отчет директора учебного комбината тов. Бупкова. В своем решении бюро предложило начальнику паромства обязать отдел снабжения обеспечить школу всеми необходимыми инструментами и материалами. Далее бюро предложило начальнику паромства освободить помещения школы и произвести его ремонт. Директору учебного комбината предложено при новом наборе учащихся согласовать профили специальностей с отделом кадров паромства.

Таким образом, бюро парторганизации управления паромства присвоило себе право контроля деятельности администрации. Может быть это единственный случай, когда бюро парторганизации выходит за пределы своих прав? Факты показывают обратное.

3 июня на повестке дня бюро стоял вопрос о проверке выполнения приказов по паромству. Опять была допущена крупная ошибка. Бюро парторганизации занялось вопросом о том, как в порту и в других хозяйствах исполняют приказы начальника паромства.

В постановлении бюро по этому вопросу мы читаем: начальник порта т. Маркелов не выполнил приказа по паромству, более того, некоторые члены партбюро позволяли себе задавать вопросы о том, выполнимы ли приказы начальника паромства.

4 июня на внеочередном заседании бюро слушался доклад о подготовке общежитий для грузчиков. За неподготовку общежитий

бюро парторганизации разразилось взысканиями. Взысканиям подверглись заместитель начальника паромства и начальник коммунального отдела. Бюро подменило вышестоящую парторганизацию, в обязанность которой входит контроль над работой руководителей паромства.

Вот еще один пример незнания бюро парторганизации своих прав. В августе на партийном собрании управления паромства обсуждался вопрос о ходе выполнения Указа от 26 июня. Следовало ожидать, что докладчик и выступавшие в прениях расскажут о состоянии трудовой дисциплины в управлении паромства. Но речь шла главным образом о прогулах и опозданиях на судах флота и в порту.

Присвоив себе функции производственной партийной организации, бюро упускает из виду работу аппарата. Известно, что в управлении паромства низка трудовая дисциплина, не уплотнен рабочий день. Запущенность бухгалтерского учета—свидетельство не изжитой еще распушенности и расхлябанности. Но к вопросам укрепления дисциплины в аппарате, повышения ответственности сотрудников за порученное дело не было приковано внимание партийной организации управления паромства.

Не лишним будет отметить, что парторганизация управления паромства не сигнализирует в вышестоящие партийные организации о недочетах в работе паромства. На неправильных позициях стоит бюро парторганизации управления паромства.

Г. ИВАНОВ.

БЕСЕДЫ О МЕЖДУНАРОДНОМ ПОЛОЖЕНИИ

В конце декабря в общежитиях и хозяйствах порта прошли беседы о международном положении. В пошивочной мастерской бе-

седу провел т. Георгиенко, на вокзале — т. Шапов, в общежитии по Читинской улице — т. Кропотков.

Когда двери открыты настежь

На-днях редакция газеты „Дальневосточный моряк“ совместно с военной прокуратурой Николаевского-Амурского морского пароходства провела рейд работников по проверке охраны социалистической собственности в хозяйствах бассейна. В рейде приняли участие комсомольцы порта, школы морского ученичества, затона и зимующих судов.

Участники рейда выявили крупные недостатки в деле охраны грузов и помещений паромства. В цехах затона, в управлениях порта и паромства важнейшие документы лежат в незакрытых столах и доступны всем, желающим их получить.

Несение вахтенной службы на зимующих в порту

судах оставляет желать много лучшего. На судно можно пройти без пропуска и беспрепятственно его обойти, включая жилые помещения.

В незавидном положении оказались руководители военизированной охраны порта тт. Зубарев и Лебединский. Вахтенные у проходных ворот, у складов не выполняют своих обязанностей, нарушают элементарные правила несения караула. Тт. Зубарев и Лебединский за последнее время имели немало сигналов о неударительной работе военизированной охраны, но, как показывают факты, нужных выводов для себя не сделали.

Ниже мы публикуем некоторые материалы рейда.

На посту — ротозей Косолапкин

В кабинете начальника службы связи управления паромства т. Горда находятся радиоаппаратура и важные документы. Казалось бы, что в вечернее время, после окончания рабочего дня, комнату надо запереть.

Однако в 9 часов вечера двери кабинета были открыты. На столе лежали книги, документы. Просидев в комнате 10-15 минут и никого не дождавись, мы ушли, взяв с собой книгу телеграфных пунктов Советского Союза. Тов. Горда в это время сидел в другой комнате и проводил занятия.

Другие отделы были закрыты, но как мы убедились на-деле, это не исключает возможности хищений документов. Ключи от комнат находятся у вахтенного сторожа, а получить их можно кому угодно.

Мы обратились к вахтенному т. Косолапкину с просьбой — дать нам ключи

от планового отдела порта. Не спросив зачем, не потребовав предъявления документов, вахтенный вручил нам ключ от планового отдела. То, что мы долго искали плановый отдел, так как не знали его местонахождения, не вызвало у вахтенного никаких подозрений. Из здания управления мы ушли не вернувшись ключа, но и это не вызвало беспокойства у вахтенного.

В отделах, как известно, ящики столов не запираются — нет замков. Но для приобретения замков никто труда по-настоящему не приложил.

Начальники административно-хозяйственных отделов управления порта и паромства тт. Клыков и Чибизов считают, очевидно, вполне нормальным такое положение?

КЛЕПОВ, слесарь затона.
Г. ОЛЬШАНСКАЯ, Г. ЛОМАКО, учащиеся школы морского ученичества

Ночные трофеи

Вечер. Мы направляемся в порт. У проходных ворот на посту — т. Солодовник. Предъявляем пропуска. У одного из нас на пропусках отметка: „Действителен до 6 часов вечера“. Стрелки часов показывают половину девятого, но несмотря на это мы беспрепятственно проходим на территорию порта.

Вот и затон. Вахтенный — т. Коницев. Проходим мимо него, не предъявив пропусков.

В правой части конторы затона пусто, никого нет. Ящики столов открыты. К услугам посетителей разнообразные бумаги. Заходим в комнату главного инженера и забираем несколько папок с бумагами.

Отсюда тронулись в механический цех. Здесь также открыты столы. Такое же положение и в отделе кадров.

Продолжаем путешествовать. Заходим в конструкторский отдел. Застаем шкафы открытыми, уносим готвальню.

Покинув затон, мы направились к складам. Склады закрыты, вокруг них ходит постовой. Подолгу задерживаемся у складов, на что постовой совершенно не обращает внимания. Между тем по существующему положению постовой обязан был окликнуть нас и потребовать удаления с территории, на которой расположены склады. Сторожа лесного склада мы застали в конторке, где он корогал свое время.

Плохо поставлена охрана порта и помещений в затоне.

Г. БИРЮКОВ, инженер по технике безопасности.
Т. ШУБИН, слесарь судоремонтных мастерских.

Участки порта — на хозрасчет

В 1941 году необходимо перевести на хозрасчет все основные единицы порта: 3 погрузочных участка, отдел механизации, служебно-вспомогательный флот, мастерские по ремонту оборудования и механизмов, автогужтранспорт, морской вокзал, камеру хранения.

В навигацию 1940 года этого сделано не было, что не давало возможности судить о том, как работают отдельные участки порта, были ли они доходными или, наоборот, давали убытки, существовали ли они за счет других, более доходных объектов, мы сказать не можем. Хозрасчет является важнейшим рычагом в деле выполнения и перевыполнения производ-

ственного плана и, контролируя рублем, выявляет — хорошо или плохо отдельные руководители самостоятельных единиц борются за выполнение плана, показывает нерадивых работников и наряду с ними хороших финансистов, дисциплинированных, действительно сталинских хозяйственников. Внедрение хозрасчета значительно подымет производительность труда.

Но для введения хозрасчета необходимо коренным образом перестроить работу отдельных участков порта. Особенно большое внимание следует уделить учету. В данное время становится совершенно очевидным, что из-за плохого уче-

та порту придется за 1940 год терпеть огромные убытки.

С введением хозрасчета нужно будет провести в жизнь приказ Наркома № 92. Лучших хозяйственников, лучших руководителей поощрять, а плохих заставить работать лучше или заменить их более достойными.

В 1941 году Николаевский порт должен обеспечить государству прибыль, что может быть достигнуто лишь при безусловном выполнении плана, при хорошем учете и полном переводе на хозрасчет отдельных, самостоятельных единиц.

М. ТЕНЧЕР, начальник планового отдела порта.

ТЕХНИЧЕСКАЯ СТРАНИЦА

Повышение коэффициента полезного действия двигателей

Борьба с потерями в механизмах судов является одной из важнейших задач технической модернизации нашего флота. Наибольшие потери мощности в судовых машинах являются потери в двигателе (гребное колесо, гребной винт). Особенно велики эти потери на судах, работающих при больших нагрузках и при малых скоростях.

Судовой двигатель — гребное колесо, гребной винт, двигатель Фойт-Шнайдера — представляет собой механизм, предназначенный для приведения судна в движение. Он превращает энергию вращательного движения вала машины в работу, преодолевающую силы сопротивления движению судна. Вследствие движения лопастей двигателя в воде, на поверхности их возникают силы давления жидкости. Сумма этих сил и составляет упор двигателя, который передается корпусу судна и вызывает его движение.

Судовой двигатель, как и любой механизм, имеет коэффициент полезного действия, зависящий от создаваемого им упора, скорости поступательного движения судна и поглощаемой двигателем мощности. При работе гребного винта позади его образуется вихревой поток, то-есть происходит закручивание струй воды, отбрасываемых винтом. Это обстоятельство влечет за собой дополнительную потерю энергии и снижает КПД винта, чем и объясняется то явление, что гребной винт, или гребное колесо неполностью преобразует в полезную работу передаваемую мощность.

Потери энергии в винте от закручивания струй могут быть ликвидированы использованием специальных устройств. С этой целью за винтом или перед ним ставятся специальные направляющие лопасти, очень схожие с лопастями турбины. Такое устройство называется контрвинтом. Величина потерь на закручивание составляет 10-15 процентов от полезной мощности. Однако контрвинты дают эффект, несколько превышающий потери на закручивание. Объясняется это тем, что условия работы винта становятся более благоприятными благодаря подпору, вызываемому контрвинтом.

Устройство удобообъемлемого руля также уменьшает потери на закручивание и кроме того улучшает маневренные свойства судна.

Более положительный

эффект дает устройство направляющих насадок. Направляющая насадка представляет собой кольцо специальной формы, охватывающее гребной винт и жестко связанное с корпусом судна. В своей верхней части насадка имеет плавный переход к корпусу судна, а в нижней части скрепляется с пяткой ахтерштевня. Сечение насадки в плоскости, перпендикулярной диску винта, схоже с профилем крыла самолета, обращенного выпуклостью внутрь насадки, а своей передней закругленной кромкой — в сторону движения судна (на передний ход).

Конструкция насадки, применяемая в настоящее время, является результатом совершенствования менее совершенных устройств, разработанных ранее.

Идея устройства направляющей насадки впервые была выдвинута в 1887 году русским инженером Ф. Бриком в его статье «О форме судов наименьшего сопротивления». Брик, рассматривая взаимодействие между корпусом судна и винтом, пришел к заключению о целесообразности устройства судна с внутренним каналом, расширяющимся внос и установки гребного вин-

та в самом узком месте канала.

В 1914 году Вагнер дает теории работы гребного винта и направляющей насадки. Он производит несколько примерных расчетов направляющих насадок и дает чертеж одной из них.

В 1929 году немецкий инженер Корт предложил устройство специальных туннелей внутри судна, улучшающих работу винта. Испытание судна с такого рода туннелями дало положительный результат. Путем дальнейшего исследования было установлено, что длинный туннель можно заменить короткой направляющей насадкой, не уменьшая при этом получаемого эффекта.

Начиная с 1934 года, направляющая насадка получает весьма широкое распространение. Насадки, установленные на буксирах, увеличивают полезную тягу до 25-30 процентов, а в отдельных случаях до 40 процентов. Это повышение происходит не только за счет увеличения теоретического КПД насадки, но и путем улучшения условий работы винта.

В. ШЕЛУЧЕНКО,
главный инженер судоремонтных мастерских

ЦЕНТРОСМЕСТИТЕЛЬ ДЛЯ ПРОТОЧКИ МОТЫЛЕВЫХ ШЕЕК КОЛЕНЧАТЫХ ВАЛОВ

В механическом цехе судоремонтных мастерских часто приходится изготавливать разного рода коленчатые валы для двигателей, а также протачивать и шлифовать шейки и эксцентрики старых валов.

Проточка и шлифовка мотылевых шеек и эксцентриков сопряжена с рядом подготовительных работ: отковываются два стальных диска, растачиваются с допуском на горячую посадку и насаживаются в горячем виде на две крайние рамовые шейки вала, для большей прочности диска в двух-трех местах прихватываются электросваркой, затем вал устанавливается на разметочную плиту, где на торец диска выносятся осевые линии мотылевых шеек и оси эксцентриков. После разметки токари в большинстве случаев вручную засверливают центры. Засверливание центров вручную не дает необходимой точности.

После установки вала на станок приходится подшавривать центры и этим выверять осевые линии вала. После всех описанных операций начинается проточка мотылевых шеек.

Вся подготовительная работа занимает, в зависимости от величины вала, в среднем 5-6 часов, а в некоторых случаях больше. На проточку же самой шейки затрачивается полтора-

два часа, кроме того по окончании работы диски срезаются, на что также затрачивается час или полтора.

Весной этого года я предложил изготовить приспособление — центросместитель для проточки мотылевых шеек коленчатых валов весьма несложной конструкции, при применении которого отпадают все вышеперечисленные подготовительные работы.

Центросместитель состоит из двух стоек с призматическими ребрами, по которым с помощью винта передвигается плашка с высверленными в ней отверстиями для упорного центра зажимного хомутика для шейки и кое-каких мелких деталей — гаек, шайб и т. д. Плашка с центрами передвигается на нужную длину в зависимости от эксцентриситета вала.

Установка центросместителей на вал производится на разметочной плите, оси шеек вала и центровые углубления в плашках должны находиться в одной плоскости, точность установки проверяется рейсмусом, более точно — индикатором.

Н. БЕНДЕРСКИЙ,
контрольный мастер механического цеха судоремонтных мастерских.

ЗАМЕНИТЕЛИ ДЕФИЦИТНЫХ ПРОКЛАДОЧНЫХ МАТЕРИАЛОВ

Прокладочный материал является материалом дефицитным. Его нужно использовать бережно и рационально. Основное требование, которое предъявляется ко всякому трубопроводу — это его непроницаемость. Для соединения труб чаще всего применяют фланцевые соединения. Материалом для уплотнения фланцевых соединений служат прокладки и замазки. Материалы эти подбираются в зависимости от назначения трубопровода.

Асбест или горный леп применяется для прокладок в виде асбестового картона, шпюра и специальных плетенок. Асбестовый картон изготавливается из волокнистого асбеста без посторонних примесей и употребляется для соединений, подверженных действию высоких температур (в качестве паровых прокладок).

При высоких давлениях необходимо употреблять асбестовый картон с про-

ложечной внутри сеткой (медной или из мягкого железа). Перед постановкой прокладку нужно смочить водой и фланцы натереть графитом во избежание прикипания. Сетку можно также заменить белой жстью, предварительно проколоть мелкие отверстия по окружности, заусеницами к прокладке. При таком способе асбестовая прокладка очень хорошо выдерживает давление до 25-30 атмосфер и вполне заменяет клингерит.

Клингерит представляет собой прорезиненный вулканизированный асбестовый картон. Настоящий клингерит красновато-коричневого цвета, не расслаивается, если его расслаивать, то он рвется на мелкие кусочки. Клингерит употребляется для воды и для пара при высоком давлении. Масло и нефть на него плохо действуют и прокладка в этом случае быстро про-

Окончательно вырезан-

ная прокладка перед постановкой должна быть опущена в горячую мыльную воду и после того как она размокнет поверхность ее посыпать графитом, после чего устанавливается на место. При разборке трубопроводов старые клингеритовые прокладки таким же образом промачивают в мыльной горячей воде и устанавливают на место, отчего прокладка не теряет качества.

Паранит — трармит — имитация клингерита, качественно ниже последнего, так как поддается размоканию, особенно на питательном трубопроводе. Рекомендуются ставить на паровые магистрали, хорошо заменяет клингерит.

Пресипап или картон — хорошо выделанный, плитный, светлосерого цвета, с гладкой глянцевитой поверхностью. Как прокладка он употребляется в местах, не подверженных высокой температуре, особенно на водяных трубах. Перед постановкой прокладка смачивается в воде, посыпает-

ся графитом и затем устанавливается на место. В соединениях под большим давлением картон пропитывается олифой или промазывается шеллаком. В качестве прокладки картон рекомендуется для трубопровода питьевой воды, как безвредный и не дающий запаха, а также для масляных и нефтяных трубопроводов.

Резина и прорезиненная парусина употребляются на водяных трубах, где нет масла и продуктов нефти (так как в них резина размягчается и растворяется). Перед постановкой фланцы и резиновую прокладку нужно натереть тальком или простым мелом. Выступающую наружу во фланцевых соединениях резину также полезно выкрасить раствором мела в воде, это предохраняет резину от преждевременного высыхания и она может употребляться как прокладка несколько раз, не теряя своего качества.

Г. ГЛОТОВ,
групповой инженер.



Студенты 3-го курса педагогического института имени М. И. Калинина (г. Калинин) на самостоятельных занятиях в кабинете зоологии.

Фото Н. Чамова.

ЦЕННОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ

В Николаевском порту сильно обмелела бухта внутреннего рейда, где производится буксировка барж с грузами, установка их у причала. Нередко приходилось поставленную баржу стаскивать с мели, что приводило к авариям.

Помнится такой случай: катер „Байкал“ поставил баржу „Амгунь“ под разгрузку. Через некоторое время потребовалось ее переставить. Когда катер подошел вторично, было обнаружено, что баржа на мели. Стащить ее сразу не удалось, пришлось на не-

которое время оставить баржу у причала, что задержало погрузо-разгрузочные операции на участке.

Очень часто после окончания операции по отводу или подводке баржи катер вынужден идти под кран для того, чтобы очистить гребные винты от разных предметов, поднятых со дна и зацепившихся за винт.

Все это говорит о том, что в навигацию 1941 года нужно произвести двояглубительные работы.

П. ГРАЩЕНКО,
капитан буксирного катера „Байкал“.

БОЛЬШЕ ЗАБОТЫ О СТАХАНОВЦАХ

В порту я работаю с 1936 года. За работу Наркомом награжден значком, получил денежную награду и два раза благодарность. Несмотря однако на то, что на производстве по качеству и количеству производимой продукции я не последний, все мои просьбы, начиная с 1939 г., предо-

ставить квартиру—ни к чему не привели. Живу у брата, комната маленькая, сним на полу. На просьбы всегда получаю ответ: „Дадим квартиру в первую очередь“. Когда же наступит эта первая очередь?

М. ОЛЕЙНИКОВ,
кузнец отдела механизации.

Начало сделано

3 ноября 1940 года санчастью вместе с политотделом и руководством порта было созвано совещание по вопросу улучшения бытовых условий в общежитиях. За прошедшие со дня совещания месяцы в этом отношении произошли кое-какие изменения. По ул. Читинской 39 производится штукатурка всего барака, четыре комнаты оштукатурены, белятся, подшиваются потолки, перекладываются печи, добавлены тумбочки, табуретки, столы, вешалки, урны и плевательницы, покрашен инвентарь. В оштукатуренных комнатах полы будут покрашены. Живущих обеспечат коммунальными услугами. Во всех общежитиях (Кантера 4, вокзал, барак № 5 на мысе Кошка) произведена побел-

ка, исправлены плиты, вывешены правила внутреннего распорядка.

Лучшим из общежитий, где в образцовой чистоте содержится помещение, аккуратно заправляются кровати, является общежитие по ул. Кантера 4. Здесь живут кадровые рабочие, грузчики, ими полностью выполняются правила внутреннего распорядка. Староста у них т. Сагайдак, сануполномоченный т. Волков. Живущим в другом под'езде следует перенять этот хороший пример.

Чистота и порядок в общежитиях судоремонтных мастерских. Там есть шкафы для одежды, постельные принадлежности имеются полностью, меняются аккуратно.

Примером может служить барак № 5 на мысе Кошка.

При общежитиях устраиваются титаны, этим разрешается очень важный вопрос снабжения общежитий кипятком и кипяченой водой.

Большим недостатком является то, что коммунальный отдел не установил для уборщиц распорядка рабочего дня, работают они как хотят. При вокзале, например, работают 3 уборщицы и все же там грязно, полы не моются по три и больше дня, в коридорах всегда мусор, грязь. Нет дежурства, на вопрос „кто убирает сегодня?“, следует ответ: „мы все“. Живут уборщицы при вокзале и большую часть времени находят у себя в комнате. Коммунальному отделу необходимо выработать распорядок дня для уборщиц, а коменданту следить за уплотнением их рабочего дня.

С. КУЛАКОВА,
санитарный врач.

Основное—организация команд

В ОЖИДАНИИ ДИРЕКТИВ

Комсомольская организация судоремонтных мастерских—одна из крупнейших в пароходстве. Здесь имеется много молодежи, желающей в совершенстве овладеть лыжным спортом. Давно уже наступили благоприятные для этого условия. Есть и лыжи. Но желание молодежи до сих пор остается не осуществленным.

Комитет комсомола физкультурной работой не руководит.

Не наступило здесь оживления и после решения ЦК ВЛКСМ.

На вопросы комсомольцев—когда же начнутся тренировки лыжников, формирование команд—секретарь комитета комсомола т. Калачов неизменно отвечает: „Нет никаких указаний“.

В ожидании директив комитет комсомола бездействовал.

С двухдневным опозданием городской комитет комсомола разослал положение о проведении кросса.

Получили его и в мастерских. Но не ждите сообщения о том, что в мастерских начались тренировки,—Калачов спрятал положение в ящик и... забыл. Только через 4 дня, вспомнив о документе, секретарь созвал комитет.

М. ГОЛОВАТОВ.



Занятия гимнастического кружка в спортивном зале школы имени Кирова (г. Караганда). Фото Б. Кудрявцева.

Руководитель не показывает личного примера

6 выходов на лыжах совершили комсомольцы и несоюзная молодежь военизированной охраны порта. Но за последнее время того огонька, с каким проводились первые вылазки, уже не чувствуется. С каждым днем на тренировки выходит все меньше и меньше участников.

Чем объяснить такое положение?

Объясняется оно тем, что руководитель комсомольской организации не показывает личного примера. Заместитель секретаря комитета комсомола т. Криворучко под разными предлогами отлынивает от тренировок. Недавно он дезертировал с тренировки. Глядя на своего руководителя, ушли еще некоторые комсомольцы. Нарушение комсомольской дисциплины осталось безнаказанным.

Пора комсомольской организации военизированной охраны порта по-серьезному заняться подготовкой к кроссу. От первых лыжных выходов нужно перейти к планомерной подготовке лыжников в командах.

К. ПАВЛОВ.

Литература для парткабинета

Политотдел пароходства получил из Москвы литературу для парткабинета. Среди присланных книг—брошюра В. И. Ленина „Карл Маркс“, брошюра М. И. Калинина „Вопросы коммунистического воспитания“, брошюра Г. Александрова „Формирование философских взглядов Маркса и Энгельса“ и другие.

ОДИНАДЦАТЬ ЧЕЛОВЕК СДАЛИ НОРМЫ

Решение ЦК ВЛКСМ о проведении Всесоюзного лыжного кросса в честь XXIII годовщины РККА комсомольцы управления пароходства одобрили единодушно. На комсомольском собрании было принято решение: ни одного комсомольца—не участника кросса. Всего из комсомольцев и несоюзной молодежи участвовать в кроссе будут 50 человек.

Вчера вечером, после работы, на городской лыжной станции начала тренировку на сдачу норм ГТО по лыжам первая команда. Тренировку проводил общественный инструктор по физкультуре т. Гусак.

Из общего количества участников 11 человек уже сдали нормы по лыжам и к участию в кроссе готовы. 5 человек готовы к сдаче норм.

Все участники кросса проходят тщательный медицинский осмотр.

Н. ПОПЕНКОВ,
секретарь комитета комсомола управления пароходства.

Активно готовятся к кроссу

В школе морского ученичества широко развернулась подготовка к Всесоюзному лыжному кроссу имени XXIII годовщины РККА. Больше 50 юношей и девушек начали тренировки, готовясь к сдаче норм ГТО.

1 января 30 комсомольцев участвовало в общегородском военизированном лыжном походе. На днях 12 человек выйдут в 65-километровый лыжный поход—на пароход „Кингисепп“. Военизированный поход и поход на „Кингисепп“ явятся хорошей тренировкой к сдаче норм ГТО.

С 11 января начнется сдача норм ГТО по лыжам.

С. ГЛАДОВСКИЙ,
помполит по комсомолу школы морского ученичества.

Ответственный редактор
Я. М. ГЕЛЬФЕР.

ОБЪЯВЛЕНИЕ

При клубе моряков организуются следующие кружки: музыкальный, хоровой, струнный, драматический, танцев. Запись производится ежедневно в клубе моряков.