

ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ МОРЯК

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

Среда
12 февраля 1941 г.
№ 12 (36)
Год издания 2-й
Выходит 2 раза в неделю.

ПЕРЕДОВИКИ ПОКАЗЫВАЮТ ПРИМЕР

В январе первенство в соревновании на судоремонте завоевали механизаторы порта и моряки буксирного парохода „Чапаев“.

Успехи передовых хозяйств являются результатом напряженной, настойчивой борьбы стахановцев под руководством своих начальников. Взяв обязательства — достойно встретить XVIII партийную конференцию — работники этих хозяйств большевистскими делами подтвердили свои обещания.

Замечательным у механизаторов является то, что они пустили в ход свои внутренние резервы, употребляют отходы для изготовления и ремонта деталей. Недостаток материалов покрыт тем, что использовали старые, негодные для эксплуатации, транспортеры, люди не поленились порыться в свалках и использовать что можно.

Первые успехи не должны, однако, вскружить голову механизаторам. На очереди стоит выполнение заказов, поступивших с участков порта. Ремонт паровых кранов — также ответственный и серьезный участок работы.

Чапаевцы, ликвидировав отставание в первом месяце судоремонта, в январе значительно продвинулись вперед. Как отметило жюри в своем постановлении, моряки парохода „Чапаев“ планомерно, без рывков, набирают темпы. Это — свидетельство строгого производственного режима, установившегося на судне. Капитан парохода „Чапаев“ т. Ермаков, принимая грамоту и денежную премию, заявил, что чапаевцы первыми завоевывают паспорт готовности к навигации 1941 года. Пожелаем им большого успеха.

Много передовых бригад, цехов, коллективов мы имеем и в отстающих хозяйствах пароходства. Кузнечный цех затона и бригада т. Сизова, первый участок порта, палубная команда теплохода „Серп“ показывают образцы умения быстро и высококачественно проводить ремонт. Работают передовики в одинаковых условиях с другими объектами бассейна. Источником их достижений является железная трудовая дисциплина, честное отношение к труду.

Работать так, как передовые коллективы, могут и должны все хозяйства пароходства.

Социалистическое соревнование на успешное проведение судоремонта

Места хозяйств пароходства в социалистическом соревновании

(за I декаду февраля)

По судам пароходства

ПЕРВОЕ МЕСТО

Буксирный пароход „Чапаев“ (капитан т. Ермаков, старший механик т. Помалейко) впереди графика по саморемонту на 8,4 процента, по заводскому ремонту — на 5 процентов.

ВТОРОЕ МЕСТО

Буксирный пароход „Щорс“ (капитан т. Басенко, старший механик т. Колосовский) впереди графика по саморемонту на 13,5 процента, по заводскому ремонту задание за декаду выполнено на 100 процентов.

ТРЕТЬЕ МЕСТО

Пароход „Амур“ (капитан т. Клименко, старший механик т. Кириченко) впереди графика по саморемонту машины на 4,3 процента, отстал от графика по саморемонту палубы на 9,8 процента, по заводскому ремонту впереди графика на 0,5 процента.

ЧЕТВЕРТОЕ МЕСТО

Пароход „Ола“ (капитан т. Шведун, старший механик т. Рычков) впереди графика по саморемонту палубы на 1,5 процента, по саморемонту машины на 11,5 процента, по заводскому ремонту отстал от графика на 13 процентов.

ПЯТОЕ МЕСТО

Баржа 137 (шкипер т. Гомежук) отстала от графика на 1 процент.

ШЕСТОЕ МЕСТО

Теплоход „Серп“ (капитан т. Симаповский, старший механик т. Дитц) впереди графика по саморемонту палубы на 20 процентов, отстал от графика по саморемонту машины на 5,2 процента, по заводскому ремонту отстал от графика на 4,9 процента.

♦ По судам пароходства график по саморемонту перевыполнен на 3,25 процента, отставание по заводскому ремонту составляет 2 процента.

По судам порта

ПЕРВОЕ МЕСТО

Плавкран (кранмейстер т. Неведин, механик т. Черкасов) впереди графика на 22 процента.

ВТОРОЕ МЕСТО

Катер „Воевода“ (капитан т. Воронин, старший механик т. Гуляев) впереди графика по заводскому ремонту на 15 процентов.

ТРЕТЬЕ МЕСТО

Катер „Михеев“ (капитан т. Корнеев, старший механик т. Галиос) впереди графика по заводскому ремонту на 3 процента.

ЧЕТВЕРТОЕ МЕСТО

Катер „Байкал“ (капитан т. Граценко, старший механик т. Крылов) впереди графика по заводскому ремонту на 2 процента.

ПЯТОЕ МЕСТО

Катер „Пилот“ (капитан Яркин, старший механик т. Божко) отстал от графика по саморемонту на 20 процентов, по заводскому ремонту отстал от графика на 38 процентов.

♦ По судам порта график по саморемонту перевыполнен на 30 процентов. По заводскому ремонту — на 20 процентов.

По затону

КАПИТАЛЬНЫЙ РЕМОНТ.

Отставание от графика составляет 6 процентов.

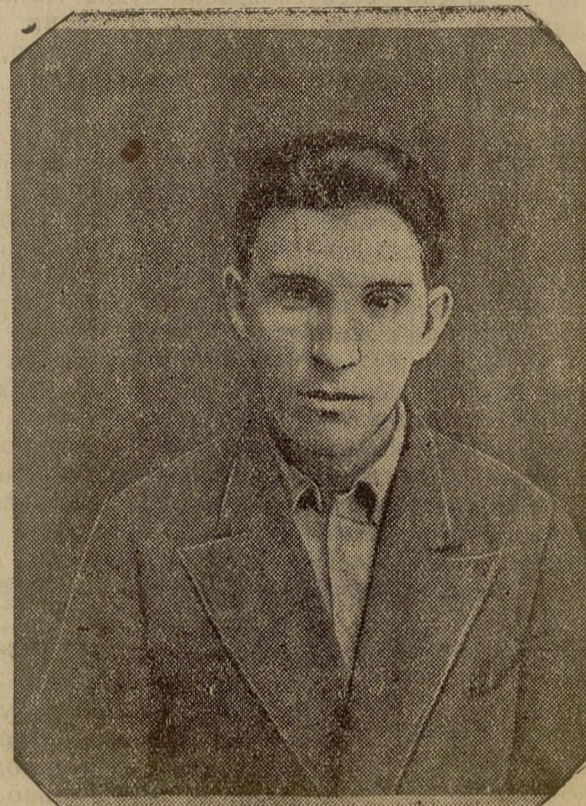
СРЕДНИЙ РЕМОНТ

Отставание от графика составляет 2 процента.

ТЕКУЩИЙ РЕМОНТ.

Впереди графика на 1,8 процента.

♦ Затон отстал от плана на 2 процента.



А. Рябинин, строгальщик-многостаночник судоремонтных мастерских. В честь XVIII партконференции 10 февраля выполнил норму на 300 процентов.

Саморемонтники портового флота выполнили свои обязательства

Саморемонт рейдового катера „Аида“ начался сейчас же после празднования XXIII годовщины Октябрьской социалистической революции.

Впервые после окончания школы морского ученичества второй механик катера в этот саморемонт выполнял такие сложные работы, как шабровка поршневых колец, приделка мотылевых подшипников, центровка двигателя динамо и много других.

С помощью старшего механика т. Мишина добился на саморемонте больших успехов, доведя производительность до 200 проц.

1 января 1941 года, на 2 месяца раньше срока, саморемонтники катера „Аида“ — тт. Доготарь и Мишин — рапортовали о выполнении своих обязательств.

Правильно организовав рабочее место, старший механик катера „Воевода“ т. Гуляев, с помощью второго механика т. Беличенко и т. Мишина, работав-

шего на катере в порядке оказания помощи, впервые в практике саморемонта производил при 40-градусном морозе притирку арматуры и сборку трубопровода. Это дало возможность закончить работы не в марте, как намечалось графиком, а в январе.

Начав саморемонт на катере „Воевода“ на много позже остальных катеров, тт. Гуляев и Беличенко закончили его досрочно.

Ремонт донки, двигателя динамо, динамо-машины, брашпиля, водяного и парового трубопровода, притирка арматуры котла — все эти работы лежали на обязанности саморемонтников катера „Байкал“ и все они тт. Крыловым и Гудошниковым выполнены досрочно.

Саморемонтники портового флота с честью выполнили обязательства, взятые к XVIII партийной конференции.

С. МАРКОВ.

На 2 дня раньше срока

(По радио)

Моряки портпункта Москальво, готовясь к XVIII Всесоюзной партийной конференции, обязались отремонтировать мотор „Цапко“ к 1 февраля.

29 января, на 2 дня раньше срока, мотор был готов, испытания показали хорошие результаты.

АРЕФЬЕВ,
начальник портпункта Москальво.

Проверяем выполнение обязательств, взятых моряками пароходов „Ола“, „Амур“, „Чапаев“

Соревнование продолжается

24 декабря 1940 г. на нашем пароходе был особым днем. После обеда весь экипаж парохода собрался в столовой на митинг, посвященный постановлению ЦК ВКП(б) о созыве XVIII Всесоюзной партийной конференции. Экипаж единодушно обязался встретить Всесоюзную партийную конференцию производственными подарками, выполнить план саморемонта по машине на 51 процент и по палубе — на 49 процентов. Палубная команда заключила социалистический договор с машинной командой т. Степанова, развернулось соревнование между машинными бригадами, обязавшимися выполнять нормы на 120-150 процентов.

Впереди бригада тов. Костына.

Настали трудовые будни. Впереди шла бригада палубников, которой в то время руководил тов. Костына. На обивке ржавчины, не взирая на сильный мороз, люди выполняли нормы на 120-140 процентов. Достигнуто это было благодаря правильной организации труда и своевременной подготовке рабочего места. Честно бригада потрудилась на очистке балластов. С осени в балластных цистернах осталась часть воды, превратившаяся к началу судоремонта в лед. В трудных условиях бригада одерживала победу. Нормы выполнялись на 227 процентов. Итоги декабря показали выполнение плана в среднем на 136 процентов. Слово у товарищей Костыны, Губарева, Тарасова, Чернявского (бригада палубников) не расходилось с делом.

Отставание ликвидировано

Иное положение создано в машинном отделении. Как отметило жюри по подведению итогов соревнования, бригады машинного отделения парохода „Ола“ в декабре отстали от графика. Это об-

стоятельство вызвало тревогу у комсомольской организации судна. На комсомольском собрании товарищам было указано, что они не подкрепляют свои обязательства делом. На этом же собрании бригады обещали ликвидировать свое отставание. Январь показал, что они по-боевому, честно претворяют в жизнь свои обязательства.

Начали с пересмотра состава бригад. Из 9 человек оставили всего 2, — двух человек в бригаде Рязанова, остальных — в бригаде Степанова. Соревнование между бригадами двинуло вперед работу. Бригада тов. Рязанова январское задание выполнила на 188,86 проц., бригада т. Степанова — на 155 проц.

Счет судоремонтным мастерским

Нельзя обойти молчалим работу судоремонтных мастерских пароходства. Завод невнимательно относится к выполнению заказов по ремонту судна. Так, заказ на изготовление конуса инжектора был сдан еще в начале ремонта, но до сих пор не выполнен. Также задерживаются прокладки секций пароперегревателя, ремонт котла и т. д. Мы предъявляем счет коллективу судоремонтных мастерских и требуем от них аккуратности в выполнении заказов.

Досрочно закончить ремонт

Соревнование в честь XVIII Всесоюзной партийной конференции явилось большой мобилизующей силой, значение которой трудно переоценить. Достигнутые успехи свидетельствуют об огромных возможностях, которыми экипаж парохода располагает. Соревнование продолжается с еще большим напряжением, с еще большей настойчивостью. Досрочно закончить ремонт — таков девиз моряков парохода „Ола“.

Л. ФЕДОРОВ,
редактор стенгазеты
„Замая стахановца“.

В конце декабря 1940 года моряки парохода „Амур“ взяли обязательство — к дню открытия XVIII партийной конференции выполнить план саморемонта на 50 процентов, то-есть опередить график на 10 процентов.

Сила примера

Летнюю навигацию бригада т. Малевского, второго механика, провела не сдавая темпов. В зимний судоремонт бригада также показывает высокие образцы в работе. Телковыми советами и практической помощью тов. Малевский способствует успеху бригады. Бригада ежедневно перевыполняла задание на 130 процентов.

Успехи бригады тов. Малевского вызвали зависть у членов бригады тов. Булатова. Правда, у них тоже была хорошая производительность, но ниже чем у бригады тов. Малевского. Члены бригады тов. Булатова стали наблюдать за работой передовиков. Решили заключить с ними договор на социалистическое соревнование.

Передача опыта, должная расстановка сил помогли членам бригады тов. Булатова повысить производительность труда.

На 1 февраля задание по саморемонту машины вместо 40 процентов по графику выполнено на 46 процентов.

Стенгазета в борьбе за план

Судовая стенная газета „Полный вперед“ также сыграла свою роль в деле выполнения графика саморемонта. Газета отмечала хорошие образцы работы экипажа, критиковала недостатки.

С первых дней соревнования имени XVIII партийной конференции газета взяла под свой контроль выполнение обязательств экипажа. Были опубликованы социалистические обязательства палубников и машинной команды. В последующих номерах газета рассказывала о выполнении обязательств.

Контроль за выполнением обязательств стимулировал работу, в бригадах значительно повысилась производительность труда.

Большое внимание уделяла газета и культурной жизни экипажа.

Комсомольцы в авангарде.

В производственных успехах судна заслуга комсомольской организации не малая. В борьбе за план комсомольцы идут в авангарде. Старший механик парохода комсомолец т. Кириченко имеет уже порядочный стаж работы. Он проникнут единственным стремлением — быстро и добросовестно закончить ремонт судна. Рано утром т. Кириченко в машинном отделении, затем идет в мастерские — проверить выполнение заказов,

готовые детали. Весь день занят хозяйственными заботами. Алексеев — комсорг судна. Личным примером, хорошей работой, исполнительностью он авторитетен среди команды. Тов. Лопатюк — молодой член организации, но уже успел рекомендовать себя неплохим работником. Он добросовестно выполняет задания, по нему равняются остальные члены экипажа.

В семье не без уroda.

Есть у нас и теневые стороны. Некоторые товарищи до сих пор не поняли значения Указа от 26 июня 1940 года. Количество нарушений этого Указа еще очень велико. За 2 последних месяца их было 8. 8 февраля боцман Хорунжий и повар Миронов организовали на судне пьянку, нанесли оскорбление вахтенному помощнику капитана.

Поступок подвергся осуждению на собрании экипажа. Пьяницы понесут заслуженное наказание.

* * *

Впереди еще непочатый край работы. Сборка механизмов, окончание ремонта палубы — все это требует большого напряжения со стороны экипажа судна. Не успокаиваться, крепить дисциплину, множить успехи — долг экипажа парохода „Амур“.

В. КАПИТОНОВ,
второй помощник капитана парохода „Амур“.

В борьбе за первенство

На саморемонте у нас занято 3 человека. Начиная его, мы, на основе практики прошлых лет, раньше всего разобрали те механизмы, ремонт которых был безусловно необходим. С начала работ крепко отстаивали, — отчасти по той причине, что наше внимание отвлекалось механическим и слесарным цехами мастерских, обрабатывающими наши детали, отчасти потому, что первые 15 дней работали не 3, а 2 человека. Сказались и невыгодные, новые условия, в которых очутились люди с парохода, попав в цех. Приспособились они к ним не сразу.

Постановление ЦК ВКП(б) о созыве XVIII партийной конференции вызвало производственный подъем в пароходстве. Мы, так же как и другие хозяйства пароходства, включились в развернувшееся соревнование. Началась борьба за отличные показатели.

В третьей декаде декабря добились незначитель-

ных успехов. Когда моряки теплохода „Серп“ получили звание, мы, радуясь их успеху, досадовали на себя, на свое отставание. И после этого собрания созвали свое совещание. Учили ошибки, подсчитали возможности. Решили — отвоевать звание. Работа пошла дружнее.

Первая декада января принесла первый большой успех. Саморемонтники парохода „Чапаев“ вышли из прорыва, с перевыполнением графика на 3,4 процента. Было завоевано первое место, которое остается за нами по сей день.

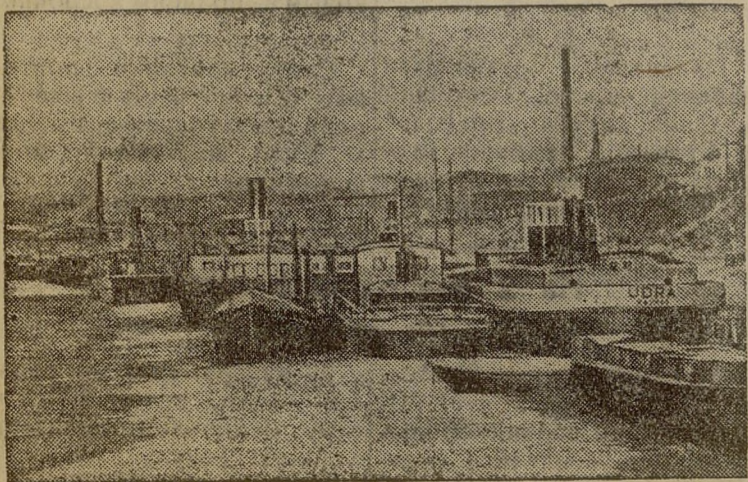
Успехи наши тесно связаны с добросовестным отношением к делу людей, в частности второго механика т. Долгова, третьего механика т. Ядыкина, кочегара т. Гололобова. Притирка арматуры проходила на котле. Это делалось для того, чтобы сберечь дефицитные прокладки клингерита. На притирку было дано 54 часа. Правильно организовав свое рабочее

место, своевременно приготовив инструменты, тт. Долгов и Ядыкин выполнили эту работу за 27 часов. На 14 часов раньше положенного времени тт. Гололобов и Ядыкин закончили с'емку отражателя в котле. Скачков в темпах, в производительности труда у нас нет. Мы последовательно, из декады в декаду шли в гору, перевыполняя график. Если в первой декаде января по саморемонту мы очутились впереди графика на 3,4 процента, то во второй декаде план перевыполнили на 5 процентов выше графика и в третьей — на 7,46 процента.

Нашему успеху также содействовали — слесарь мастерских т. Иванов и ученик ФЗУ т. Нищик.

Решением жюри нам присуждена вторая премия — грамота и 300 рублей. В феврале добьемся еще больших успехов.

К. ПОМАЛЕЙКО,
старший механик парохода „Чапаев“.



В зимнем затоне Каунасского порта.

Фото Левина.

К ОБЩЕЗАВОДСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ ПО КАЧЕСТВУ

БОРИТЕСЬ ЗА ЧЕСТЬ МАРКИ „НИКОЛАЕВСКИЕ СУДОРЕМОНТНЫЕ МАСТЕРСКИЕ“

Сегодня в судоремонтных мастерских открывается конференция по вопросу улучшения качества выпускаемой продукции. Конференция предстоит рассмотреть и проанализировать причины, порождающие брак, высокую себестоимость, низкое качество продукции и наметить мероприятия, обеспечивающие выпуск отличной продукции.

Внимание участников конференции должно привлечь состояние технологической дисциплины в мастерских. Отсутствие карт технологического процесса, изготовление деталей на глазок, слабый технический инструктаж рабочих, безхозяйственное отношение к оборудованию в отдельных цехах — все это должно быть подвергнуто суровой критике.

Самый созыв конференции говорит уже о некотором, небольшом, переломе, наступившем в судоремонтных мастерских. Готовясь к конференции, коллектив судоремонтников кое-что начал делать для наведения элементарного порядка в цехах. Конференция несомненно явится стимулом для внедрения строгого технологического режима, для улучшения качества продукции.

Марка „Николаевские судоремонтные мастерские“ должна быть отличной.

Пожелаем участникам конференции делового, творческого обсуждения вопроса о мероприятиях по повышению качества продукции.

ТАК ПОВЫШАЕТСЯ СЕБЕСТОИМОСТЬ

Брак и потери стоят производству затраты времени, материалов, повышают себестоимость продукции. И все-таки борьба с ними идет слабая.

Процесс заливки подшипников несложный, но при производстве его примитивным способом получается высокий процент брака и отходов.

На подшипники для парохода „Ола“ и рейдового катера „Воевода“, за неимением приспособлений, перерасходовано 6 килограммов баббита. Себестоимость их повысилась на 187 рублей.

При заливке подшипников можно делать допуск металла на обработку в 5 мм. Допуск этот делается часто гораздо больше, причем самодельная болванка иногда бывает сырая, баббит к ней не пристает и образуются раковины.

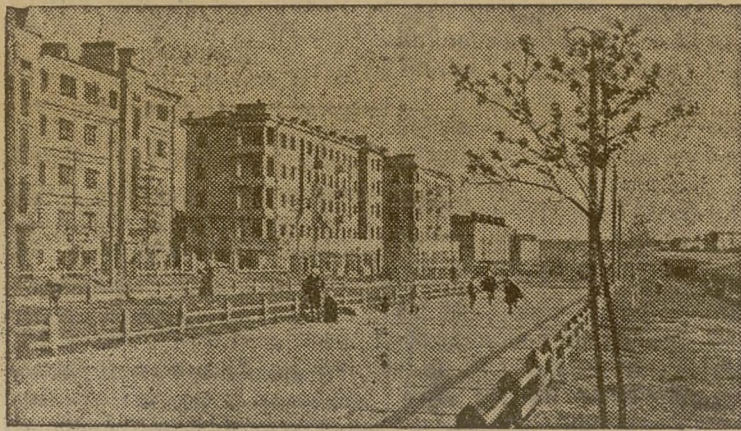
Заливка происходит на земляном полу или на вер-

стаке. Поверхность и пола и верстака неровная, поэтому при заливке баббит через щели вытекает на пол, малейший перекосяет брак.

В январе прошлого года нами было предложено приспособление несложной конструкции для заливки подшипников: чугунная плита с угольником и с шаблоном. Шаблон прикрепляется к угольнику, половинка подшипника ставится на плиту и прикрепляется к шаблону с таким расчетом, чтобы между шаблоном и подшипником был нужный зазор, в который заливается металл. Угольник может быть передвинут, это дает возможность заливать подшипники любого размера.

Предложение было принято и одобрено. С тех пор прошел год, к изготовлению его не приступлено.

Б. ТРУФАНЕНКО, Я. СОЛОМАТОВ — слесари.



Проспект имени Сталина в гор. Березники.
Фото В. Носкова.

Внедрить технологическую дисциплину

В судоремонтных мастерских пароходства выполнение Указа Президиума Верховного Совета Союза ССР от 10 июля 1940 года, как видно, не контролируется. Прежде всего, не ведется в достаточной степени борьбы с браком.

Главной причиной, порождающей брак, является отсутствие технологической дисциплины. В декабре брака было на 530 рублей, затрачено непроизводительно времени 145 часов, в январе 1941 г. — брака на 793 руб., затрачено времени 217 часов. Как показывают цифры, брак идет не на снижение, а на увеличение, причем это учтенный брак, не учтенного брака также очень много.

Технологический процесс обработки деталей не соблюдается несмотря на то, что со стороны отдела технического контроля составлены карты технологиче-

ской обработки деталей, припуски и допуски (по токарному, слесарному и электросварочному цехам). Начальники и мастера цехов ими не пользуются, предпочитают делать на глазок, в результате чего получается брак. Золотниковая рубашка главной машины парохода „Минск“ отливалась по образцу; была произведена наружная обточка, а затем установлен диаметр не выдержан, а также забракованы и пролеты. Для такой ответственной детали изготовление чертежа было обязательно.

Гнезда с клапанами к донке катера „Слепнев“ отливались два раза, сейчас отливаются третий раз.

Грандбуksы парохода „Минск“ отливались 3 раза и все брак.

Сделан чертеж на иллюминаторные рамки; при об-

работке оказалось, что сделан он неправильно.

Примеров можно привести много. Изжить эти причины брака можно, если во всех случаях и строго соблюдать технологический процесс, пользоваться составленными картами обработки деталей, полностью отказаться от кустарщины, которая еще имеет место в цехах. Начальнику структурного отдела т. Брякалову нужно обратить внимание на качество изготавливаемых чертежей. Деталь должна изготавливаться по установленному чертежу, а не чертеж подгоняться, в зависимости от возможностей цеха.

Только при соблюдении жесткой технологической дисциплины мы сможем избавиться от брака.

В. БОРИСОВ,
зав. промышленным отделом ГН ВМП(б).

Все дело — в людях

Мастерские имеют ряд серьезных достижений, в частности освоена сварка коленчатых валов для теплохода „Серп“, переоборудована отопительная система голландцев (переведены на жидкое топливо), производится переоборудование морского судна „Ола“. Достижения эти — результат большевистской борьбы, настойчивости. У нас есть крепкий, испытанный кадр рабочих-стахановцев, на которых опирается производство. Эти люди любят производство и работают только на хорошо и отлично.

И есть ротозей, которые ни в грош не ставят техническую и производственную дисциплину, им безразличен ровный, четкий ритм производства.

За счет их следует отнести большую часть скрытого брака. За январь 1941 г. зарегистрировано 30 случаев брака, на сумму 793 рубля. Из них за счет производства отнесено 19 случаев, за счет рабочих — 8 и за счет руководящих работников — 3. 8 случаев, отнесенных за счет рабочих, характеризуют халатность и разгильдяйство. Случаи, отнесенные за счет производства, — фактически брак в скрытой

форме, выявляющийся в процессе обработки.

Усадочные и газовые раковины литья, как чугуно-го так и медного, являются следствием заливки перегретым или густым металлом, следствием плохого химического состава металла, или несоответствующего состава земли в форме или шихте.

Использование образцов вместо чертежей и моделей также создает большой процент брака. Это проверено на практике, здесь комментарии не требуются. Нарушение технологического процесса, отступление от технических норм при обработке деталей — спутник брака, переделок. Стоит вспомнить о винтах для буксирного катера „Чапаев“, коленчатый вал теплохода „Серп“, заливку подшипников парохода „Ола“.

Исправимо ли это положение? Конечно, да. Нужно отказаться от кустарных методов по изготовлению и обработке деталей — по образцу, на авось, как-нибудь, ввести на производстве культуру.

А. ЛУГОВОЙ,
начальник отдела технического контроля.

БРАКОДЕЛ ЗЕРИН

В судоремонтных мастерских за последнее время ослабили борьбу с браком и бракоделами.

Хочу остановиться на работе токарного цеха. Есть у нас товарищи, которые очень часто допускают брак. К примеру т. Зерин, работающий по шестому разряду.

Зерин за январь только допустил шесть случаев брака, четыре из них исправимы. Из этих шести один произошел частично по вине мастера, не давшего необходимого инструктажа. Остальные лежат на совести самого т. Зерина. Халатность и невнимательность привели к тому, что после проточки дисков у упорных валов парохода „Минск“ отдел технического контроля не принял один вал из-за нечеткой проточки торцевых сторон диска. Пришлось вторично упорный вал ставить на станок и производить снова обработку.

На коленчатом вале с парохода „Чапаев“ были неправильно прищиплены центры вала, небрежно произведен и весь остальной процесс работы. Допустив брак, Зерин оставил вал, закрепленный в центрах, на станке. После двухдневного пребывания в таком положении вал дал прогиб. Нуж-

но было под вал подвести крепления, Зерин это проморгал, а мастер Чичкан не подсказал ему.

При проточке заваренного вала т. Зерин, пренебрегая указанными размерами, проточил длину в два раза больше установленной. Вал пришлось заваривать вторично.

Возьмем гребной винт катера „Байкал“, которому он прослабил конус. Поршневые кольца были выточены, вторую обточку делать было не нужно. Следовало вырезать замки, чтобы кольца пружинили, этого токарь Зерин не нашел нужным сделать, вопреки требованиям технологической дисциплины.

Случаи подобного брака бывают и у некоторых других токарей.

Нам, токарям, частенько приходится сталкиваться с бракованными деталями, выпускаемыми из литейного цеха. От внимания мастеров часто ускользает, что литье, данное на обработку, имеет воздушные раковины, „ноздри“.

Брак, в конечном счете, пагубно отражается на проведении судоремонта, удорожает нашу продукцию. С ним нужно вести решительную борьбу.

С. КЛУБИКОВ, токарь.

К ОБЩЕЗАВОДСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ ПО КАЧЕСТВУ

УСТАРЕВШИЕ КОНСТРУКЦИИ

Работаю кузнецом в мастерских с 1935 года. За это время мною отковано и находится в действии много разных деталей, получивших станочную обработку (машинные детали) и не получивших ее (палубные детали).

Получив работу — чертеж или образец, — я тщательно изучаю размеры детали, подбираю нужный материал, намечаю технологический процесс изготовления поковки. Зная законы горячего металла, изменение его под ударами молота, по ходуковки вижу допущенные отклонения от технологического процесса и, учитывая все, увеличиваю или уменьшаю время нагрева. Мне обычно, удается выдержать размеры детали, если она не предназначена к дальнейшей обработке, или дать минимальный припуск для обработки — станочной или ручной.

На рабочем месте у меня лежит только необходимый инструмент для изготавливаемой поковки.

Важно иметь желание делать работу чисто, соответствующего размера и вида. За 5 лет работы в мастерских у меня случаев брака не было, потому что ко всякой работе я отно-

шусь со всей серьезностью.

Мне часто становится совершенно ясно возможность упрощения отдельных конструкций, причем это нисколько не отразилось бы на качестве и прочности детали, ускорило бы ее изготовление, а следовательно, удешевило бы ее стоимость. Например, на днях я изготовлял буксирный откидной гак буксиру „Воевода“, у которого хвостовик размером 90 x 100 x 570 мм, весом 33 килограмма, проушина у хвостовика 25 x 90 мм. Можно было с успехом хвостовик отковать из полосового железа 25 x 90, тогда он весил бы всего 20 килограммов и была бы сэкономлена 130-миллиметровая дефицитная сталь. Или взять подошвы к фальшбортным стойкам. Башмак стойки запроектирован в виде неправильного треугольника, тогда как его можно сделать в виде правильного треугольника. Это бы только ускорило и удешевило изготовление стоек. Можно привести еще десятки примеров изготовления деталей на основе непродуманных конструкций, просто скопированных со старых.

В. БЕЛУН, кузнец.

„ПРОДОЛЖАЕМ РАБОТАТЬ ПО-СТАРИНКЕ“

Ответ на статью „Когда детали изготавливают по образцу“

В газете „Дальневосточный моряк“ от 8 февраля 1941 года помещена статья под заголовком „Когда детали изготавливают по образцу“. Считаю, что в статье обвинение мастеру литейного цеха предьявлено неправильно. До формовки винта образец мною был предварительно осмотрен, недостатки выявлены. О результатах осмотра я доложил начальнику отдела технического контроля тов. Луговому, главному инженеру тов. Шелученко, тов. Булавской и т. Евсееву.

На мой вопрос — что делать, так как ступица винта эллипсная на 20 мм и винт в отливке будет иметь неточность, — мне ответили, что все равно его придется балансировать, и недостатки устранятся. По образцу было предложено отлить 4 винта. В процессе работы по формовке винтов я неоднократно с кронциркулем в руках промерял размеры муфты и говорил тт. Луговому, Булавской, Евсееву, что неизбежны серьезные

недостатки. Никаких мер принято не было.

Аналогичный случай имел место с винтом катера „Байкал“. Винт имеет 4 лопасти, одна из них обломана, лопасти расположены несимметрично, в результате три отливки дали брак. Я отказывался от выполнения этой работы, но тт. Шелученко и Булавская заставили ее сделать под предлогом, что катер выморожен и майны может затопить.

По существу в судоремонтных мастерских еще не ведется настоящей борьбы с браком. Мы продолжаем работать по-старинке, образцы деталей, поступающих в цехи, никем не проверяются кроме мастера цеха, что безусловно неправильно. Все образцы деталей должны быть предварительно осмотрены работниками отдела технического контроля, но этого не делается.

Г. МАКСИМОВ,
мастер литейного цеха.

ИЗВЕЩЕНИЕ

12 февраля в помещении красного уголка затона состоится общезаводская конференция по качеству.

Порядок дня:

Доклад о мероприятиях по улучшению качества продукции.

Приглашаются моряки зимующих судов.

Начало в 7 часов вечера.

УПРАВЛЕНИЕ ЗАТОНА.

В ЦЕХ ПОСТУПАЮТ БРАКОВАННЫЕ ДЕТАЛИ

За весь период работы в судоремонтных мастерских брака по моей вине не было. Бывают лишь такие случаи, когда деталь в обработку к слесарю попадает уже бракованной.

Так, например, работая на шабровке рабочей поверхности эксцентриксов и бугелей для парохода „Ола“, я обнаружил у бугеля переднего хода ЦВД отставание белого металла. Короче говоря, была произведена недоброкачественная заливка. Если не досмотреть этот дефект, то в период навигации в море могла бы быть авария.

Как-то мастер т. Жуков дал мне работу: притереть клапан и пробку, сделать заглушки, прокладки и опрессовать давлением на 27 атмосфер, после чего собрать и набить сальники. На всю работу дано 3 часа. В норму я не уложился. Мастер т. Жуков переписал наряд на 18 часов, я опять перерасходовал время.

Дело в том, что пробка была отлита в литейном цехе небрежно. Во время литья в металл попал песок, поэтому пробка не притиралась. А механический цех мастерских неточно обработал поверхность пробки, пришлось после токаря потратить 8 часов на шабровку по плите. В данном случае нет никакой уверенности, что после опрессовки не будет брака.

Немало случаев, когда брак других цехов исправляется слесарями, что приводит к невыполнению норм. В этом виноват мастер цеха т. Жуков, который принимает детали из другого цеха без проверки.

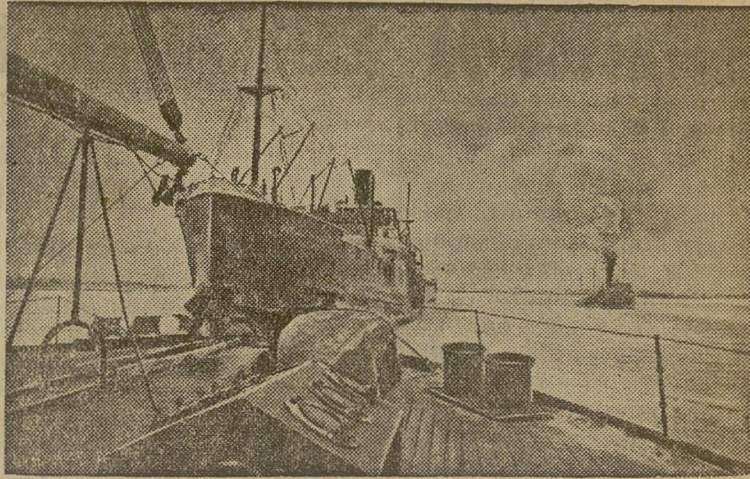
К. ТРИФОНОВ, слесарь.

УЧИТЬСЯ У ОПЫТНЫХ ТОВАРИЩЕЙ

Указ Президиума Верховного Совета СССР от 10 июля 1940 года требует от предприятий выпуска высококачественной продукции. Это возлагает большую ответственность на каждого работника.

Три года я работаю в судоремонтных мастерских. За время работы не имел ни одного случая брака. Это достигнуто благодаря тщательной подготовке к выполнению задания, содержанию в порядке станка, внимательному отношению к делу. Если встречаются неясности при обработке детали, я не стесняюсь иду к мастеру, советуюсь с ним и выхожу из затруднительного положения. Наоборот, товарищи, которые этого не делают, часто „запарывают“ детали.

А. РЯБИНИН, строгальщик.



Зимняя ледокольная навигация в Архангельском торговом порту. Ледокол „Ленин“ ведет пароход в Архангельский порт. Фото А. Чернова.

ПО НИКОЛАЕВСКОМУ-НА-АМУРЕ ПАРОХОДСТВУ

ПРЕМИРОВАНИЕ СТАХАНОВЦЕВ

Приказом начальника отдела механизации передовики социалистического соревнования за январь награждены денежными премиями. Премии получили мастер т. Семенченко, бригадиры тт. Кротынский, Литко, Бурдинский, слесарь

т. Тараников и другие — всего 8 человек.

Капитан парохода „Чапаев“ тов. Ермаков премировал второго механика т. Долгова, третьего механика т. Ядыкина, кочегара т. Гололобова и боцмана т. Волкова.

ЛЫЖНИКИ ШКОЛЫ МОРСКОГО УЧЕНИЧЕСТВА ВПЕРЕДИ

Второй день комсомольского кросса привлек большое количество участников. В скорости ходьбы на лыжах соревновались физкультурники школы морского ученичества, военизированной охраны порта и пароходства. Хороших результатов достигла пя-

терка учащихся школы морского ученичества, командир т. Гишаев. 10 километров лыжники закончили с общим временем 4 часа 51 минута 42 секунды.

В соревновании участвовало 35 лыжников, 30 из них сдали нормы ГТО по лыжам.

ПОХОД В ПРОТИВОГАЗАХ

10 февраля был проведен массовый поход работников пароходства в противогазах на расстояние 5 километров. В походе приняло участие 208 человек.

Большую организованность показали бойцы военизированной охраны порта и работники 1 участка порта.

По следам выступлений „Дальневосточного моряка“

„ДОЛГ КАЖДОГО КОМАНДИРА“

Еще в декабре 1940 г. по инициативе учебного комбината были организованы лекции для плавсостава на технические темы. Договорились с лекторами, в частности с т. Вольским, который подготовил лекционный материал. Широко оповестили весь плавсостав, роздали приглашительные билеты. Но на лекцию из плавсостава никто не явился. Слушали ее только ученики с наших курсов. Естественно, что у учебного комбината после этого желание организовать лекции пропало.

Сейчас однако снова поднимается вопрос о технических лекциях — для командного состава. Удовлетворить это желание мы обязаны. Для этой цели нужно помещение. В наше распоряжение в начале и конце каждого месяца дол-

жен быть предоставлен клуб, причем бесплатно. Коммерческие выгоды клуба в данном случае могут сорвать учебу командного состава.

При учебном комбинате будут организованы консультации. 15 февраля состоится первая консультация — по паровым машинам. О последующих консультациях будем извещать через газету „Дальневосточный моряк“.

Для организации курсов по изучению английского языка не имеется средств. Но из этого положения есть выход, — желающие изучать английский язык могут с разрешения зав. учебной частью посещать классные занятия.

И. БУШКОВ,
зав. учебным комбинатом.

Ответственный редактор
Я. М. ГЕЛЬФ-Р.