

Суббота

1 марта 1941 г.

№ 18 (42)

Год издания 2-й

Выходит 2 раза в неделю.

ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ МОРЯК

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

Борьба с предельчеством — борьба за перевыполнение плана

XVIII Всесоюзная партийная конференция в своих решениях обратила внимание партийных и хозяйственных организаций на необходимость максимальной мобилизации внутренних ресурсов. Двинуть в ход скрытые резервы это значит — дать стране дополнительную продукцию, еще больше укрепить мощь советского государства.

В Николаевском-на-Амуре морском пароходстве имеется много нетронутых резервов, использование которых дало бы возможность перевести сверх плана десятки тысяч тонн груза. Предельческие теории, к сожалению, не только на словах, но и на деле продолжают существовать в хозяйствах пароходства. Не вывелись еще такие работники, которые вместо того, чтобы выжать из оборудования все возможное, предпочитают на всякий случай оставить занасы, застраховаться.

За примерами далеко не надо ходить. Известно, что в навигацию 1940 года грузоподъемность большинства судов пароходства использовалась почти на половину. Объясняли капитаны это тем, что бар лимитирует проход судов. Скрываясь за так называемым межководьем, некоторые капитаны ухищрялись (пароход „Кура“) набирать до 600 тонн пресной воды, груз же оставался невывезенным.

Сегодня в номере мы публикуем статью капитана парохода „Амур“ т. Клименко, в которой он неопровержимо доказывает, что грузопровозность судов можно значительно увеличить. Характерно, что это не требует никаких капитальных затрат. Успех дела решит инициатива, бдительность, — качества, которыми должен обладать каждый советский моряк.

Или возьмем вопрос о круглосуточном плавании в амурском лимане. В том, что суда простаивали в ожи-

дании рассвета также заложено предельчество. Ведь сейчас доказано, что круглосуточное плавание в лимане может быть осуществлено беспрепятственно. В наступающую навигацию суда пароходства в амурском лимане должны плавать круглые сутки.

О предельчестве, о явном нежелании потрудиться над мобилизацией внутренних ресурсов свидетельствует следующий факт. Пароходство благодаря заботам правительства в настоящее время обладает большим автопарком. Но мощностные автомашины используются лишь на одну четверть. Начальник транспортного отдела порта т. Могилук не мало усилий прилагает к тому, чтобы доказать... невозможность эксплуатации машин в условиях Николаевска. Повсине, усердие не по разуму.

Мы коснулись только двух участков работы пароходства. Со всей ответственностью можно заявить, что в любом цехе завода, на любом участке порта, на любом судне имеются неиспользованные, ни кем не тронутые ресурсы. Святой долг каждого трудящегося пароходства — в полной мере использовать ценности, которые нам доверило государство.

Борьба с предельчеством — есть борьба за подъем работы пароходства, за перевыполнение плана, за перевозку дополнительно десятков тысяч тонн грузов.

Скрытые от государства мощности агрегата — есть прямое преступление и виновников следует карать со всей строгостью закона. Предельщики, перестраховщики, любящих спокойно и легко работать, не тревожащихся за выполнение государственного плана, надо вытаскивать за уши, да на солнышко, беснощадно громить!

Все внутренние ресурсы поставим на службу производству!

Передовые возчики

В гужевой бригаде порта за последние месяцы выделяются своей добросовестной работой отдельные возчики. Т. Новиков, Бороздин, Евсеев, Ильков, Марков выполняют задание в среднем на 220—230 процентов. Тов. Новиков по плану должен обслуживать два района, фактически он доставляет воду в 3-й район.

Эти товарищи любовно ухаживают за лошадьми. Кони в хорошем состоянии. Недавно тт. Новиков, Бороздин и Марков получили задание вывезти из с. Красного 3000 штук кирпича. Они выполнили работу раньше срока и вместо 3000 штук кирпича вывезли 3180, причем сами грузили кирпич на сани.

Один день работы механического цеха

По рабочему графику 26 февраля строгальщику многостаночнику т. Рябинину запланировали расточку цилиндра только на одном лобовом станке.

— А что же делать на остальных станках?

— Работы нет, — заявил мастер.

Однако и к расточке цилиндра приступить не так-то просто. Самоход у станка неисправен.

— Третий день вытаскивают ролики для самохода, — с обидой говорит т. Рябинин.

Упрек справедливый. Анатолий Рябинин за 2 дня справляется с расточкой винта. А тут 2 ролика задерживают работу вот уже третий день.

Чтобы не простаивать, т. Рябинин приступает к незапланированной работе — расточке цилиндрической крышки системы „МАН“ на долбежном станке. Остальные 4 строгальных станка стоят без дела.

Не только один Рябинин не смог с гудком приступить к работе. С 30-минутным запозданием пустились станки тока и тт. Заев, Клубиков, Колевицкий и только потому, что руководство цеха составило нереальный суточный план. Задания были расписаны, а деталей... не оказалось.

В течение дня то и дело останавливались станки молодых токарей тт. Королева, Пльязова. Им требовалось разъяснение, но получить его токари не всегда имеют возможность. Мастер часто бывает занят, а главным образом занят с заказчиками.

За день в цехе было 56 часов простоя.

Затормошили мастера

— Иван Яковлевич, поставьте нам втулки на станок

— Иван Яковлевич, когда вы проточите мой цилиндр?

— Иван Яковлевич, милый, поставьте наши кулачки, вот на тот станок. Он ведь все равно простаивает.

— С удовольствием бы, у меня ведь график...

Но, от природы добрый, Иван Яковлевич не может окончательно отказать механикам в их просьбе и кончает обещанием. Успокоенные ответом мастера, механики заполняют конторку цеха.

Каждый день механики судов и барж толкуются в цехе и конторке, ходят по пятам за мастером, надое-

дают своими приставаниями, отвлекают его от дела и дезорганизуют работу всего цеха. С утра особенно трудно бывает токарям пробраться к мастеру.

Так было и в среду. С утра в конторке собралось много людей. Устроившись поудобнее, — кто на стульях, кто на столе, где лежат детали, — закурили. Одни разговорились между собой, другие без разрешения начальника цеха роятся в заказах, что-то списывая, затем заказы бросают куда попало.

„Мы пришли узнать, как обстоит дело с выполнением наших заказов“ — так объяснили свое присутствие в конторке механики.

В этот день за „справками“ с парохода „Тбилиси“ пришел в цех капитан т. Степаненко, старший механик т. Лазарев и другие механики и кипера.

Мирную беседу нарушил т. Луговой, начальник производственно-технического отдела. Он попросил присутствующих оставить цех и по всем вопросам обращаться к нему.

Никто из механиков однако уходить и не думал. Второй механик парохода „Минск“, усевшись на стол, прощически посмеивался.

Прав ли т. Луговой? Безусловно. По всем вопросам, связанным с заказами, механики должны обращаться в производственно-технический отдел.

Обработка валов

На токарном станке № 2 закреплен вал парохода „Тбилиси“. В вечернюю смену обтачивались медные рубашки, насаженные на вал.

Заступая на смену, токарь т. Калачев предупредил мастера, что продолжать расточку бессмысленно. Рубашки имели воздушные раковины. Посоветовавшись с начальником производственно-технического отдела, мастер решил снять вал и произвести заварку раковин металлом. Но появилось новое препятствие: дежурный пожарник не разрешил зажечь паяльную лампу. Начинаясь переговоры. Дежурный неумолим. Приходится идти за разрешением в пожарную охрану. И только в 10 часов начали производить наплавку металла.

Разве нельзя было все это предусмотреть заранее?

Сроков изготовления валов, установленных дирекцией, мастера не придерживаются и никто не пы-

тается напомнить об ответственности за несвоевременное выполнение. С каждым днем становится все теплее. Это грозит загошением майн, что затруднит работу по прокладке валопроводов. Однако это повидимому не тревожит мастеров цеха, что подтверждает и такой факт — после снятия вала станок не тропились загрузить. Работы... не оказалось.

Обработка валов не терпит отлагательства.

В цехе грязно

— Заболела уборщица, поэтому в цехе грязно. — Так сегодня объяснил т. Чичкан грязь в цехе.

Цех после ночной смены не подметался. В проходе, у станков мусор, стружка, бумага и всякий ненужный хлам. Не блещут чистотой и станки токарей тт. Заева, Калачева и других.

В первом часу, после того как секретарь партбюро мастерских т. Черенков напомнил мастеру об уборке цеха, — уборка началась. Поручено это было чернорабочему т. Кошарику, который подметал цех вплоть до гудка.

На докладе у директора

Гудок оповестил об окончании рабочего дня. В кабинете директора т. Евсеева собрались мастера цехов. Здесь докладывают о выполнении сменного-суточного задания.

Заслушав сообщение мастера Чичкана, директор обратил внимание на то, что в графике нет графы, где бы отмечался процент невыполненных работ за день. Слов нет, подобный учет нужен, но почему директор обошел простои станков, нарушения производственного режима в цехе и другие существенные недостатки? Ответственности со стороны мастера Чичкана за выполнение графика директор не потребовал. Подобное отношение к подчиненному не может укрепить дисциплину и авторитет суточного графика. Это тем более недопустимо, что в свое время политотдел указывал т. Евсееву на необходимость глубокого анализа причин срыва суточного графика.

* * *

Рабочий день 26 февраля, к сожалению, похож на многие другие рабочие дни механического цеха.

Б ЛАВРОВ,
М. СТРЕШИНСКИЙ.

Партийная жизнь

ЗАМЕТКИ АГИТАТОРА

В декабре 1940 года бюро партийной организации порта поручило мне проводить агитационную работу в общепитии по улице Кантера № 4. В первое время в общепитии наблюдалось нарушение жильцами правил внутреннего распорядка, процветала грязь. На изжитие этих недостатков мне пришлось обратить серьезное внимание. С помощью санитарной части парходства удалось навести элементарный порядок.

Очень трудно было на первых порах собрать слушателей. Из 20 жильцов собралось только 2—3 человека. Это меня не смущало. Я твердо решил завоевать слушателей, привлечь их на свои беседы. Прежде всего требовалось установить наиболее удобное время для проведения бесед. Опыт подсказал, что в 9 часов вечера затруднительно собрать жильцов. После беседы с каждым в отдельности я пришел к выводу, что наиболее удобным для бесед будет время с 7 часов вечера.

9 декабря состоялась первая беседа, на которой присутствовало 15 человек. Тема беседы — международный обзор — вызвала большой интерес. Было задано 6 вопросов.

Я лично не был полностью удовлетворен беседой по следующей причине.

Рассказывая о событиях за рубежом, я не имел возможности на географической карте показать отдельные страны, районы, где проходят военные действия, за отсутствием карты. На мой взгляд это снизило качество беседы.

Агитация не должна быть отвлеченной, оторванной от жизни. Ее отличительными качествами является: целеустремленность, доходчивость, действенность. Чтобы достичь этого необходимо знать людей, среди которых проводишь агитационную работу. Я себе поставил задачу — подробно познакомиться с каждым слушателем в отдельности, — где работает, как выполняет план, соревнуется ли и т. д. Сейчас я о своих слушателях уже имею некоторое представление.

Как я готовлюсь к беседам?

План бесед составляю на месяц. По каждой теме пишу конспект. На подготовку затрачиваю времени в зависимости от темы. На подготовку беседы о XIV съезде ВКП(б), например, мне понадобилось почти 10 дней. Очень помогают агитатору газеты и журналы. Читаю я их регулярно. Большую пользу приносят помещаемые в журналах консультации по разным вопросам.

И. МАРКОВ, агитатор.

Слабая подготовка к партийным собраниям

На повестке дня собрания коммунистов затона 26 февраля стояло 5 небольших вопросов. Самым большим из них было обсуждение решения бюро городского комитета партии о ходе судоремонта в мастерских. Вопрос был поставлен не просто для обсуждения, а для принятия соответствующих мер со стороны всей парторганизации, чтобы гарантировать выполнение этого решения.

Речь шла об окончании к сроку ремонта судов, о ликвидации причин отставания от графика, о захламленности цехов.

Приводить какие бы то ни было факты в подтверждение правильности решения горкома не было никакой надобности. О многих недочетах, отмеченных горкомом, партийная организация отлично знала. Но наметить мероприятия по выполнению решения было совершенно необходимо. Между тем 13 человек, выступивших в прениях по этому вопросу, за исключением 2—3 товарищей, остановились исключительно на том — когда, где и каким образом произошло то или иное событие, связанное с простоями, невыполнением норм, с браком.

Как же собрание решило

выполнить постановление горкома? Об этом ни слова. В протокол лишь записали: во что бы то ни стало выполнить решение.

Но стоило ли убиты 3 часа на то, чтобы привести давно известные факты?

Возьмем, к примеру, грязь в цехах. О ней мы говорим и пишем без конца, даже решения выносим, а грязь в цехах не уменьшилась (слесарный). Совершенно очевидна необходимость принять здесь какие-то другие меры, в сравнении с теми, которые до сих пор принимались. Почему же собрание ни одним словом об этом не обмолвилось? Почему бы вместо констатирования давно известных фактов не предложить мастеру, скажем, слесарного цеха коммунисту т. Жукову к определенному сроку очистить цех от грязи.

Собрание разрешило только 2 вопроса. Люди сидели с 7 до 11 часов, устали и ни к чему не пришли. Почему? Потому, что никто заранее не обдумал — какие можно принять меры и кому что поручить, чтобы решение ГК ВКП(б) действительно выполнялось. Потому, что собрание не было подготовлено.

Н. Ф.

УЛУЧШИТЬ РАБОТУ ПОШИВОЧНОЙ МАСТЕРСКОЙ

(Беседа с зам. директора торгмортранса т. Казакевич)

В письмах на имя редакции поступили предложения об улучшении работы пошивочной и об открытии при ней цеха, в который можно было бы отдать вытужить верхнее платье, пришить пуговицы, произвести починку, переделку.

По этому вопросу в беседе с нашим сотрудником зам. директора торгмортранса т. Казакевич сообщил:

Пошивочная мастерская коммунального отдела перешла в ведение торгмортранса. Поставлена задача — расширить помещение, произвести ремонт, сделать мастерскую рентабельной и безубыточной. Будет открыт прием на пошивку верхнего дамского и мужского платья. Учитывая запросы моряков, выделяется мастер специально на утюжку верхнего платья, пришивку пуговиц, починку, переделку.

Раньше учет производительности труда велся неправильно. На поделку любой вещи мастер получал только копию заказа. Теперь система учета и нормирования упорядочена. На каждую работу мастер будет иметь наряд.

В ближайшее время квалификационная комиссия проверит знания мастеров и установит разряд каждому работнику.

Помещение мастерской тесное. Управление порта должно пойти навстречу и выделить дополнительно для мастерской комнату.

Трибуна опыта

Сварка коленчатого вала для теплохода „Сerp“

До 1938 года электросварочные работы в судоремонтных мастерских носили подсобный характер. После того, как был организован электросварочный цех, электросварка в судоремонте заняла большое место.

За прошедший, 1940, год цех произвел сварку бункеров, большие работы по оборудованию баржи тысячекотки, по переоборудованию галландцев, наплавке валов, сварке коленчатых валов, и другие.

Имея опыт сварки коленчатого вала, цех взялся произвести сварку второго коленчатого вала для теплохода „Сerp“. Эта работа была поручена мне.

Подготовку к сварке я начал с изучения последовательности технологического процесса. Подготовил проверочную плиту, качественные электроды со специальной обмазкой.

До сварки в коленчатом вале в районе сломанной щеки были вывернуты пробки, смазочные каналы тщательно очищены от грязи и масла. Затем на строгальном станке была произведена разделка стыков сломанной щеки вала.

После разделки части вала скрепили при помощи винта распорной втулки и проверочной скобы. Вал установили на проверочную плиту. Проверили параллельность щеки, а ось вала заверили рейсмусом.

Предусмотрев все, приступили к сварке. Производили сварку в закрытом помещении, постоянным током. Наплавку металла в разделках щеки вала вели путем двухстороннего наложения ряда параллельно идущих валиков для того, чтобы избежать коробления и увода, которые вызываются односторонней наплавкой металла.

Для лучшего провара и крепости каждый последующий валик наплавлялся перекрывая ранее наложенный на 0,3 миллиметра его ширины.

Перед наплавкой очередного валика производилась тщательная очистка ранее наложенного валика от слезов шлака, образовавшегося при плавлении электрода. В процессе сварки производили междуслойную и междуваликовую очистку наплавленного металла.

Особое внимание обращалось на равномерное ведение дуги и шва металла. Это помогло избежать разбрызгивания металла, возникновения воздушных раковин. Металл накладывался ровными слоями, хорошо проваривался. Заплавив всю разделку стыков сломанной щеки (заподлицо) произвели наложенные усиления.

После сварки вал был подвергнут термической обработке для снятия внутренних напряжений, вызванных процессом сварки.

П. АЗОВСКОЕ, электросварщик.

Передовые люди парходства

Растущий механик

После школьных уроков Семен часто пробирался в порт и долгими часами следил, как по зеркальной глади бухты сновали рейдовые катеры, буксиры и речные пароходы. Интересовали его однако главным образом машины, двигающие эти суда.

Однажды, бродя по порту, он подошел к причалу, у которого под парами стоял речной теплоход. Семен, проследив на нижнюю палубу, приоткрыл дверь в машинное отделение. Перешагнув через порог, он очутился на площадке, под которой находилась машина. Внизу, у машины, механик объяснял практикантам-мотористам взаимодействие рабочих частей машины. Мальчик внимательно слушал.

В 1940 году 17-летний Семен Мишин с оценкой на хорошо закончил курс машинного отделения школы морского ученичества и по-

шел плавать машинистом. Он скоро выделился из остальных практикантов внимательным отношением к работе и был назначен 3 механиком на рейдовой катер „Аида“. С августа 1940 г. т. Мишин плавал вторым механиком.

Ремонт механизмов катера „Аида“ предстоял сложный. Ремонтировать главную машину катера старший механик поручил т. Мишину. Накопленный в период навигации опыт помог. Зимний ремонт был закончен на 2 месяца раньше срока. Тов. Мишин в порядке производственной помощи пошел ремонтировать механизмы на другие суда. Он оказал существенную помощь по сборке трубопроводов, паровой арматуры и по сборке главной машины командам катеров „Воевода“ и „Байкал“.

У т. Мишина своеобразный метод в работе — гово-

рит о нем начальник механико-судовой службы порта т. Сачковский. — Чаще всего судоремонтники, подогнав деталь, сразу ставят ее на место, затем начинают подгонку другой детали, устанавливая ее, и т. д. Тов. Мишин, приступая, скажем, к сборке трубопровода, сначала подготавливает болты, фланцы, и только после того, как все детали трубопровода подготовлены, начинает сборку. Этим же методом он пользовался и при ремонте главной машины. Это дает экономию во времени и т. Мишину удалось довести свою производительность до 200 процентов“.

Семен Мишин — растущий работник. Его любовь к делу, к механизмам — лучшая гарантия того, что из молодого механика выйдет хороший специалист.

С. МАРКОВ.

НА ТРИБУНУ ПАРТИЙНО-ХОЗЯЙСТВЕННОГО АКТИВА ПАРОХОДСТВА

ГРУЗОПРОВОЗНОСТЬ СУДОВ МОЖНО
И НУЖНО УВЕЛИЧИТЬ

Мелководье бара не дает возможности морским судам загружать полностью кубатуру трюмов, в результате чего рейсы в большинстве случаев совершаются в полубалласте.

В навигацию будущего года необходимо объявить соревнование на лучшее использование грузоподъемности морских судов.

Резервы в этом направлении у нас огромные. Например, в навигацию 1940 года капитаны судов, перестраховывая себя на случай посадки парохода на мель, брали в Николаевске балласта до 300 тонн, а некоторые даже до 500 тонн (воды), в то время как воду можно брать за баром. Все это делалось для того, чтобы легче было сняться с мели. Иначе говоря, заранее планировали посадку на мель. Взяв изрядный запас воды, капитан, следуя фарватером, мог предоставить полную свободу действия лоцману, отлично зная, что в случае посадки стоит лишь откачать воду и он легко снимется с мели.

За каждый рейс пароход вместо воды может взять груза на 200 тонн больше обыкновенного, что за всю навигацию по каждому судну даст около двух рейсов. Правда, для того, чтобы чего-нибудь добиться, приходится и потрудиться. В таких случаях во время проводки судна по фарватеру потребуются особая осторожность и напряженность как от лоцмана, так и от капитана и его помощников. Но надо помнить, что сейчас вся наша страна работает напряженно, добиваясь невиданных в мире успехов.

Борьба за увеличение провозоспособности каждого парохода в отдельности обеспечит выполнение плана всего пароходства. В этой работе успех зависит больше всего от инициативы капитанов судов. Я надеюсь, что капитаны нашего пароходства поддержат мое предложение и в навигацию 1941 года провозоспособность своих судов используют лучше, чем в прошлом году.

Многое будет зависеть и от точности обстановки фарватера и от обстановки за обстановкой. Капитанов нужно извещать о каждом изменении в ограждении фарватера, что у нас почти не делается. Хорошо было бы в зимний период организовать с капитанами занятия, с целью детального изучения всего района плавания в лимане, дабы летом капитан не надеялся только на лоцмана, а и сам умел в случае надобности провести судно без посадки на мель.

Кроме того для пароходов, совершающих рейсы в Нагаевский порт, заранее можно забросить уголь в Нагаево. Для зброски туда бункера нужен всего один рейс одного судна с Сахалина с полным грузом угля. Бункеровку порт Нагаево сможет легко обслужить имеющимися там грузчиками, чем освободит грузчиков Николаевского порта от лишней работы. Пароходству уже сейчас нужно договориться с Нагаевским портом о выделении в порту места для угля.

В. КЛИМЕНКО,
капитан парохода „Амур“.

О ДОПУСКАХ
И ПРИПУСКАХ

В судоремонтных мастерских пароходства не ведется настоящей борьбы за бережливое расходование цветных металлов. В цехах допускается большой его перерасход за счет раздутых припусков и допусков.

В литейном цехе, отливая медные втулки для теплохода „Серп“, дали чрезмерно большой припуск: требовался наружный диаметр в 100 мм, внутренний — 46 мм, отлили же полнотелую болванку в 130 мм. Это не исключение.

Такое положение в мастерских пытаются объяснить тем, что, якобы, при отливке с большим припуском литье выходит качественное. Это ни на чем не основанные разговоры, ибо брак литья из цветных металлов не уменьшается.

Не лучше обстоит дело и в механическом цехе. Часто мастера для изготовления мелких деталей, как то: шестеренок, форсунок, краников — дают токарям болванки, размер которых в несколько раз превышает самую деталь. Так, например, для силовой станции мастерских вытачивались форсунок из медной полнотелой болванки диаметром в 130 мм. Требовался же наружный диаметр 53 мм, и внутренний — 31 мм. Тридцать миллиметров лишнего литья стачивали при изготовлении штуцеров и пробок для буксира „Чапаев“.

Установление нормальных допусков и припусков сэкономит остродефицитный, дорого стоящий металл. Дело за инженерно-техническими работниками. Чем раньше они проявят инициативу, тем полезнее будет для производства.

М. НОВАКОВ.

МЕСТО МОЛОДЫХ СПЕЦИАЛИСТОВ—
НА ПРОИЗВОДСТВЕ

Судоремонтный завод главным образом должен заниматься восстановлением первоначальных качеств главных и вспомогательных механизмов судов для нормальной эксплуатации их в период навигации. Для этого необходимо знать условия эксплуатации механизмов, их техническое состояние. Это дает возможность своевременно провести планово-предупредительный ремонт, устранить лишнюю работу, избежать непредвиденных работ.

Само собой разумеется, что при ремонте судов должен быть четко организован труд, тщательно подготовлено рабочее место. Технологический поток должен протекать нормально, без малейших нарушений, в противном случае срываются сроки, происходит путаница, так как один цех находится в зависимости от другого. В настоящее время, например, литейный цех должен механическому (недодает детали), а механический слесарно-монтажному.

Пути ликвидации этой задолженности сводятся к тому, чтобы цеха выполняли план по заказам свое временно. Это позволит ликвидировать незавершенные процессы ремонтируемых или изготавливаемых деталей — зло, которое дезорганизует производство.

Затруднение вызывает то, что дефектные ведомости составлены недоброкачественно. В результате завод имеет так называемые основные дефектные ведомости и плюс добавочные, а работы, как то ни странно, выполняются...

по указанию механика парохода. Это говорит о незнании технического состояния механизмов, что влечет за собой нарушение технологического процесса, путаницу.

Одной из причин такого положения является то, что руководящий персонал на производстве не обладает достаточными техническими знаниями. Сложным ремонтом морских, речных судов должны заниматься не только мастера-практики, но и инженеры и техники, имеющие специальное образование. К сожалению, в цехах завода и на участках порта мы не имеем ни одного инженера.

Лица, окончившие институт в 1940 году, осели в аппаратах управления пароходства и порта, в частности в механико судовой службе и службе эксплуатации. Это вредно как для пароходства так и для торговли, закончивших высшее учебное заведение.

В резолюции XVIII Всесоюзной партийной конференции сказано: „В отношении молодых, окончивших вузы, специалистов необходимо установить такой порядок, чтобы каждый, окончивший высшее учебное заведение, получал производственный опыт на предприятии, проходил в обязательном порядке стаж практической работы — помощника мастера, мастера, инженера в цехе“.

Это указание надо не откладывая провести в жизнь. Место молодого специалиста — на производстве.

А. ЛУГОВОЙ,
начальник планово-производственного отдела затона.

Запущенность в учете

В. И. Ленин неустанно и настойчиво разъяснял значение для нас учета и контроля. Он писал: „Учет и контроль — вот главное, что требуется для налаживания, для правильного функционирования первой фазы коммунистического общества... Только тщательная постановка дела учета и контроля, только строжайшая организация и трудовая дисциплина приведут нас к социализму. А без того социализма нет... Социализм — это прежде всего учет“.

Полнота, точность и своевременность — вот главные требования, предъявляемые к нашему учету. Учетом должны быть охвачены все без исключения хозяйственные операции предприятия. Правильное и своевременное составление документов на все опе-

рации является одним из необходимых условий, обеспечивающих доброкачественность учета.

Наша основная болезнь заключается в том, что многие инженерно-технические и руководящие работники предприятия не хотят понять, что своевременность и правильность учета зависит не только от счетовых работников, а также от работников, проводящих производственные операции.

Для иллюстрации приведу несколько примеров. Судоремонтные мастерские на основании приказа Наркома произвели передачу стройконторе пароходства начатого строительством дома № 5. Документально передачи не оформили, произведенных затрат не зафиксировали, из-за чего мастерским пришлось принять 23

тысячи рублей на убыток. Передали электролинию в эксплуатацию городской станции, эксплуатируется она уже 2 года. Документально этого не оформили, аренда не взимается. Вероятно это тоже будет списано на убыток.

При переоборудовании судов речного пароходства на пароход „Минск“ поставлена донка „Вортингтона“, значащаяся в запасе. Документом этого сразу не оформили. При инвентаризации обнаружили отсутствие донки и тоже списали на убыток.

Возьмем факты из другой отрасли. Отходы литейного цеха и вообще лом не учитывается, считают, что это не имеет ценности и расходуют бесконтрольно. Остатки материалов от заказов на склад не сдаются, остаются в цехах „на всякий случай“. В цехах имеются болванки, всякий металл — олово, баббит и

т. д. Все это лежит „на черной день“ и без всякого учета.

Готовая продукция, как правило, на склад не сдается. Мастер считает своим долгом лишь выполнить заказ, а дальнейшая судьба заказа его не интересует. Литейный цех выбросил на двор отлитые плиты, которые нехватают, кто отвечает за них — неизвестно. Бросил на дорогу отлитые колосники, трактор прошел — сломал их, значит будут отливать снова. Вообще готовые детали валяются по всему двору, по всем цехам и никто за них не отвечает. А придет заказчик — пойдут розыски, найдут — хорошо, не найдут — новую деталь сделают.

Несмотря на сверхнормативные запасы материалов на складе, из заготовконторы продолжают материалы брать. Появился как-то в заготовконторе мотор, мас-

тер электроцеха т. Белоплипов не замедлил предложить бухгалтерии выписать его. Из-за отсутствия кредитов в моторе было отказано. Тов. Белоплипов, пользуясь отсутствием контроля со стороны заготовконторы, выписал сам требование и получил мотор. Кто и как будет платить за мотор — пока неизвестно.

Таких фактов можно привести множество.

В затоне борьбу за соблюдение финансовой дисциплины приходится вести только счетным работникам. Руководство мастерских ставит в заслугу мастеру только выполнение плана, за себестоимость продукции он не отвечает. Нужно заставить мастеров, начальников цехов отвечать и за себестоимость и за первичную документацию.

Н. РОВКИН,
главный бухгалтер судоремонтных мастерских.

ОРГАНИЗОВАННО ПРОВЕСТИ ПРОТИВОТИФОЗНЫЕ ПРИВИВКИ

С 1 марта 1941 года начинается организованное проведение предохранительных прививок против брюшного тифа и оспы.

Что это за болезнь—тиф? Брюшной тиф — болезнь заразная. Она вызывается мельчайшими живыми существами—микробами. Эти микробы попадают в тело человека только через рот, с пищевыми продуктами и сырой водой, зараженной ими. Проникая в кишки человека, они образуют там язвы, а оттуда проникают и в кровь. Выделяя яд, который отравляет организм, микробы вызывают болезненное состояние всех органов.

Брюшным тифом называется потому, что наиболее угрожающие организму изменения наблюдаются в кишечнике, где образуются язвы. Проявляя стенки кишок, эти язвы могут вызвать кровотечение, или даже прободение кишок, что влечет за собой смерть.

Как ни коварен враг, но

с ним можно бороться. Необходимое условие в борьбе с брюшным тифом—это чистота и культурные привычки в быту, благоустройство населенного пункта (канализация, водоснабжение, чистота дворов, очистка помойных ям).

Почему проводятся прививки против брюшного тифа? Люди, переболевшие тифом, очень редко заболевают второй раз. Переболев, они приобретают невосприимчивость к заражению брюшным тифом. Отсюда родилась мысль: нельзя ли добиться такой невосприимчивости искусственным путем, не причиняя человеку никакого вреда. Оказалось, что прививка может значительно повысить сопротивляемость заболеванию, вплоть до полной невосприимчивости на некоторое время (1—1,5 года).

Прививки будут производиться трехкратно, промежутки между ними 5—7 дней.

З. ТИТОВА, врач.

Не слишком ли преувеличивает свои успехи т. Шейко?

Заведующий баней порта т. Шейко сообщил в газете „Дальневосточный моряк“ за 8 февраля этого года о своих необычных успехах...

Но если посмотреть на баню и прачечную порта попристальнее, увидишь совсем другую картину. В бане неуютно, всегда грязно, света нет, шкафов для одежды нет, в номере можно замерзнуть, а попробуйте купить талон на него, — убедитесь, что на это имеют право только знакомые т. Шейко. Плате свое рис-

куешь в бане получить обратно помятым.

С 1 января 1941 г. баня находится в ремонте. Но что предусмотрено отремонтировать, сколько будет продолжаться ремонт — неизвестно.

В прачечной, по словам т. Шейко, тоже как-будто все хорошо, а на деле не так. Штору, например, после стирки я получил в неприглядном виде.

К. АЗАРОВ,
начальник телефонной станции.

НЕПРАВИЛЬНО РАСПРЕДЕЛЯЮТ ОТПУСКА

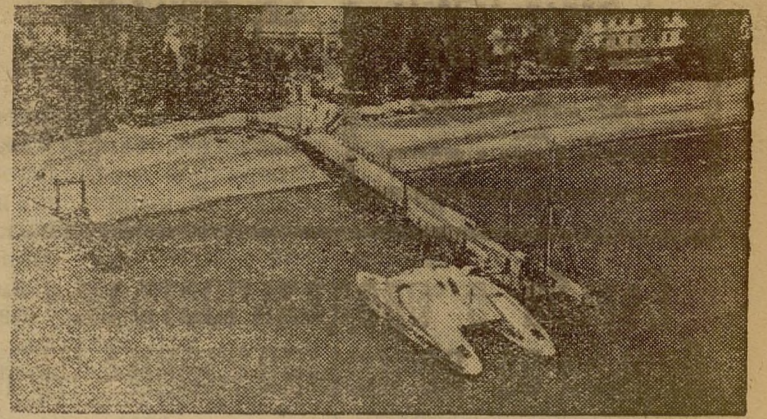
Для отдыха и укрепления здоровья трудящихся в СССР правительством установлены ежегодные отпуска с сохранением содержания.

Отпуска распределяются администрацией в плановом порядке, по согласованию с профсоюзной организацией, равномерно в течение всего года, с расчетом обеспечения бесперебойной работы предприятия.

В Николаевском пароходстве закон о ежегодных отпусках нарушается. Большинство работников предпочитают накапливать отпуск за несколько лет, а затем уезжают на 7-8 месяцев. Тов. Иванов, юрист, уезжал в отпуск на полгода, бухгалтер т. Троцкий — также на полгода. Много случаев обратного порядка, когда в течение нескольких лет отпуск задерживается администрацией.

При уходе работника в отпуск на 2 месяца его работу чаще всего могут выполнить оставшиеся сотрудники. Положение усложняется при уходе работника в отпуск на 7-8 месяцев. В этом случае производство вынуждено взамен идущего в отпуск нанять другого работника. Это влечет за собой перерасход по зарплате, и пока работник осваивает новую работу производство страдает. Если на Крайнем Севере и допускается задержка отпусков работников до 3 лет, то применять это как систему не следует.

В. ШУЛЬГА,
экономист.



Глиссер-экспресс у причала курорта Псырца (Абхазская АССР).
Фото В. Черкасова.

ШАХМАТИСТЫ-МОРЯКИ ЗАНЯЛИ ТРЕТЬЕ МЕСТО

Завершились общеканд-ские соревнования по шахматам на городской кубок. В команде шахматистов спортобщества „Водник“ выступали тт. Фельдман,

Глотов, Клейное, Голубцов и Кобушкин.

Шахматисты-моряки заняли в соревновании третье место. Команда награждена грамотой областного комитета физкультуры и спорта.

СУД

Грубое нарушение дисциплины

В сентябре 1940 года капитан парохода „Красноармеец“ Симанович получил задание — направиться с грузом на Сахалин. Командование пароходства приказало капитану во что бы то ни стало доставить груз, а недостающее количество угля для завершения рейса взять с парохода „Коккинаки“.

Симанович, прибыв на Сахалин, после частичной выгрузки снялся и вернулся с тем же грузом обратно в Николаевский порт, не заинтересовавшись даже, где находится пароход „Коккинаки“, не попытавшись связаться с ним.

При осмотре бункера парохода „Красноармеец“ по приходе его в Николаевск было обнаружено такое количество угля, которого вполне хватило бы на разгрузку парохода.

Надвях Симанович предстал перед военным трибуналом пароходства. Военный трибунал признал Симановича виновным в нарушении трудовой дисциплины, в срыве грузоперевозки и приговорил его к лишению свободы на 4 года в исправительно-трудовых лагерях.

С. АУТКА,
старший секретарь военного трибунала.

УКЛАДКА ВАЛОВ

В ближайшее время на ремонтирующихся судах начнется укладка валов.

Цель данной статьи — помочь коллективам машинных отделений провести работу наиболее успешно.

Как при укладке, так и при центровке проверку линии валопровода начинают вести с дейдвудного вала, который считается окончательно установленным и никаким перемещениям подвергнут быть не может. Такой вал условно называют „неподвижным“ валом. Следовательно, все величины смещения и излома, полученные в результате проверки центровки, будут относиться к неподвижному валу.

Перед проверкой центровки валы раз'единяются для того, чтобы каждый вал можно было вращать независимо один от другого, для чего необходимо при фланцевом соединении отодвинуть неподвижный вал, чтобы центрирующий выступ

розку разрешается проверить при помощи шупа и линейки. При проверке на смещение накладываются линейкой на оба фланца сопряженных валов и промеряют шупом зазоры между линейкой и фланцами, поворачивая каждый раз на 90 градусов оба вала одновременно. При правильной укладке валов зазоры между линейкой и шупом быть не должно.

Проверку на излом проводят замером шупом между раз'емом фланцев сопряженных валов, соблюдая тот же порядок последовательности и расчета, который применяется при проверке стрелками.

При центровке линии вала коленчатый вал паровой машины или двигателя внутреннего сгорания мощностью свыше 800 лошадиных сил рекомендуется смещать вверх по отношению судового валопровода на величину до 0,05 миллиметра для паровой машины и до 0,10 миллиметра для

двигателя с маховиком, учитывая, что рамовые подшипники быстрее срабатывают под влиянием веса движущихся частей. Предельные допуски смещения и излома сопрягаемых валов допускаются: при числе оборотов машины до 100 — излом на 1 метр длины вала 0,03 мм и смещение 0,08 мм.

Внутренняя расточка дейдвудных втулок должна быть концентрична наружной поверхности, а диаметр внутренней расточки, в зависимости от наружного диаметра гребного вала в месте прохода, должен составлять: для втулок с бакутовыми планками диаметр втулки равен гребному валу плюс 1 мм; для втулок с заливкой белым металлом диаметр втулки равен гребному валу плюс 0,5 мм. Бакут перед набором во втулки дейдвудной трубы должен быть вымочен в воде в течение от двух недель до 1 месяца.

Для выполнения этой трудоемкой работы по выемке валов и дейдвудных втулок в наших судоремонтных мастерских нужно заранее подготовиться, а именно: подготовить тали, вытяжные скобы, заглушки, клинья и т. д., организовать трехсменную работу, в особенности по теплоходу „Серп“. Если будут затоплены майны и не поставлены винты, то теплоход „Серп“ не сможет выйти в навигацию 1941 года, ему потребуются док. Мастерам, прорабам и рабочим, связанным с этой работой, следует относиться к своим обязанностям внимательно, дабы не допускать брака и задержки отдельных деталей.

Г. ГЛОТОВ,
групповой инженер механико-судовой службы.

Ответственный редактор
Я. М. ГЕЛЬФЕР