

Суббота
15 марта 1941 г.
№ 22 (46)
Год издания 2-й
Выходит 2 раза в неделю.

ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ МОРЯК

ОРГАН
ПОЛИТОТДЕЛА
И РАЙКОММОРА
НИКОЛАЕВСКОГО-
НА-АМУРЕ МОРСКОГО
ПАРОХОДСТВА

ИЗУЧАТЬ, ВОСПИТЫВАТЬ КАДРЫ

В соответствии с приказом Наркома в пароходстве в настоящее время проходит аттестация командного состава. Она имеет исключительное значение в деле изучения, подбора и расстановки кадров.

Руководитель хозяйства лично знакомится с людьми, беседует с ними, это улучшает его осведомленность о кадрах. Аттестация облегчит выдвижение людей на руководящие работы, освобождение от негодных, безвольных работников.

Первые дни аттестации еще и еще раз показывают, что Николаевское-на-Амуре пароходство богато преданными, деловыми, дисциплинированными работниками.

Старший инженер механико-судовой службы пароходства т. Овчинников — скромный, работоспособный руководитель. Большую часть своего времени он проводит на заводе, непосредственно на судне, где проходит ремонт. Тов. Овчинников продолжает работать над повышением своих знаний, регулярно читает техническую литературу, проявляет большой интерес к новинкам науки и техники. Отрадное впечатление производит и начальник первого участка порта т. Бережной. Деловитость, знание дела придают ему.

Вместе с тем аттестация показывает и другое. Некоторые руководящие работники, довольствуясь когда-то полученными знаниями, не работают над собой.

Начальник грузового отдела порта т. Огиенко не читал решений XVIII Всесоюзной партийной конференции. Техник по безопасности порта т. Бирюков за 3 года изучил только 3 главы «Краткого курса истории ВКП(б)».

Совершенствоваться, непрерывно повышать свою деловую и политическую квалификацию — это требование должно быть выполнено каждым командиром. Ссылки на перегрузку не заслуживают внимания.

Аттестация является лишь первым шагом к глубокому, повседневному изучению кадров.

Изучение, воспитание и выдвижение кадров — не кампанейское дело. Повседневно руководитель должен изучать своих подчиненных, оказывать им помощь в работе, в повышении квалификации.

Социалистическое соревнование на успешное проведение судоремонта

Медленно, вразвалку т.т. Евсеев и Шелученко ликвидируют отставание по ремонту судов „Ола“ и „Серп“

СВЫКЛИСЬ С НЕДОСТАТКАМИ

Подведены итоги выполнения графика заводского ремонта и саморемонта за первую декаду марта. Первая декада улучшений не принесла.

Отставание по ремонту парохода „Ола“ уменьшилось только на 0,2 процента. Необходимо остановиться на разборе этой цифры.

Как известно, еще в январе ремонт парохода „Ола“ стал отставать от графика. Руководители затона т.т. Евсеев и Шелученко, спокойно взирая на это, утверждали, что в конце месяца прорыв будет ликвидирован.

По затону был издан приказ об организации котельных работ. Приказ дал результаты, котельные работы подтянулись. Но руководство затона упустило из виду плотничные работы. Сваливая вину на порт, который не пилил лес, т.т. Евсеев и Шелученко постепенно свыклись с увеличивающимся из декады в декаду невыполнением

графика по ремонту парохода „Ола“. Даже в марте, несмотря на то, что до навигации осталось только два с половиной месяца, в затоне не приняли эффективных мер к усилению темпов ремонта парохода „Ола“.

„Судно войдет в эксплуатацию“ — так очень часто заявляют т.т. Евсеев и Шелученко. Не штурмовщиной ли, в ущерб качеству, намерены они отремонтировать пароход „Ола“? Не этим ли объясняется, что за декаду отставание уменьшилось только на 0,2 процента?

Недовыполнение плана ремонта теплохода „Серп“ также стало хроническим. Более того, из-за судоремонтных мастерских в первую декаду марта саморемонтники теплохода „Серп“ не справились со своим заданием по ремонту машины.

В затоне привыкли к невыполнению графика по ремонту парохода „Ола“. Дурная привычка.

НЕОПЛАЧЕННЫЙ СЧЕТ

Февральский график по саморемонту на теплоходе „Серп“ был перевыполнен на 6,5 процента. Правда, это было достигнуто за счет второстепенных работ, а не за счет выполнения основного графика по механизмам.

В марте, с получением из мастерских коленчатого вала и подшипников, приступили к сборке вспомогательного двигателя, но быстро работы приостановили. Механический цех во время не дал цилиндрических крышек, клапанов и других деталей этого агрегата.

Переключились на сборку динамомашин. Однако и здесь не оказалось шести стяжных болтов, которые вот уже месяц рытывает механический цех.

Задерживается окончательная сборка вспомогательного компрессора из-за

выносного подшипника. Для главного компрессора мастерские не дали вкладыша рамового подшипника. Из-за отсутствия этих деталей в первую декаду марта по саморемонту машины мы отстали на 0,5 процента.

Несколько раз мы предъявляли счет механическим мастерским. Начальник планово-производственного отдела т. Луговой, чтобы ускорить работы, потребовал от механиков составления списков необходимых в первую очередь деталей. Список был составлен. Однако и это ни к чему не привело, мастерские попрежнему не сдают в срок деталей.

Мы соревнуемся за своевременный ввод судна в эксплуатацию. Плохая работа мастерских тормозит успешное выполнение наших обязательств.

И. ЧАБАН,
председатель судового комитета.

ОТСУТСТВИЕ КОМПРЕССОРА ТОРМОЗИТ РАБОТУ

На пароходе „Ола“ еще много котельных и плотничных работ. Необходимо вести клепку палубы, зинковку, сверловку, чтобы не задерживать работу плотников, а компрессора нет. Уже сейчас на юте можно производить сплошную

электросварку. Но мастер т. Дзарасов медлит с этим делом, мотивируя тем, что работа еще терпит.

Из-за неисправности электроагрегатов часты простои сварщиков.

П ЛЕБЕДЕВ.

ПРОСТОИ СТАНКОВ В МЕХАНИЧЕСКОМ ЦЕХЕ

„...Пора решительно закончить с такой вреднейшей практикой, когда на предприятиях и железных дорогах простаивают... не мало станков и другого оборудования...“ — сказано в резолюции XVIII Всесоюзной конференции ВКП(б). В судоремонтных мастерских не сделали соответствующих выводов из этих решений. Можно привести много фактов, когда в цехах по суткам простаивают станки. В механическом цехе два дня стояли 2 продольно-строгальных станка. Причина простоя заслуживает внимания.

Несколько дней тому назад многостаночник т. Рябинин заявил мастеру цеха, что на продольно-строгаль-

ном станке № 9 соскальзывает со шкива ремень. При осмотре выяснилось, что необходим ремонт шкивов. Эта работа должна занять не больше 5—6 часов, но прошло два дня, а инструментально-слесарный цех шкивы продолжал ремонтировать.

Второй факт. В клапанной коробке балластной магистрали парохода „Ола“ образовалась раковина, ее заварили. Зачистить сварку резцом не удалось, никакой резец не берет, остается только шлифовать. Но шлифовальную машинку слесарно-инструментальный цех в течение нескольких дней не может установить на станок...

Ф. КИСЕЛЕВ.

Почему бригады Бобылева, Сергеева и Здрюмова снизили производительность труда

В феврале плотничный цех должен был произвести на пароходе „Ола“ 20 процентов всего объема плотничных работ. Но затянулись котельные работы и задание было выполнено всего лишь на половину.

Еще до окончания котельных работ в четвертом трюме произведена обрешетовка. Идет к концу обрешетовка и в третьем трюме. Можно приступить к обивке помещений шпелевкой, но в течение 5 дней к судну не могут подвезти шпелевку. Попрежнему с перебоями снабжают нас тесом для палубы, брусками и другими материалами.

Все это отражается на результатах работы плотников. За последние дни бригады т.т. Бобылева, Здрюмова, Сергеева снизили выполнение заданий до 120 процентов, тогда как обычная их выработка 150 процентов.

Тормозит заготовку лесоматериала электроцех, который в течение 10 дней подключает установленный в цехе строгальный станок. Не спешит с установкой фрезерного станка ремонтно-инструментальный цех.

Ч. ЛОБАСТОВ,
начальник столярно-плотничного цеха.

Задерживают детали

Команда буксирного парохода „Щорс“ обязалась к 30 марта закончить саморемонт механизмов. Все основные работы по саморемонту закончены. Осталась сборка брашпиля и ремонт рулевой машины. Но, к сожалению, дело не за нами, нас задерживает механический цех мастерских.

В течение всего судоремонта механический цех протачивает в станине рулевой машины направляющие поршневых штоков. Эта работа несколько раз планировалась, но до сих пор не сделана. Из-за этой детали приостановлено изготовление ползунов поршней.

Судоремонтные мастерские должны проточить 2 золотниковых коробки цилиндрических золотников. Нужен электромотор с валом, на конце которого укрепляется резец. Такое приспособление в мастерских имеется, но оно используется на пароходах „Тбилиси“ и „Минск“. Помоему, необходимо сделать еще одно такое приспособление, чтобы не задерживать работ на нашем судне.

Винты и валопровод у нас сняты, дейдвудные втулки залиты. Приступили к замене старых винтов новыми, один винт уже поставлен на место.

Н. КОЛОСОВСКИЙ,
старший механик буксирного парохода „Щорс“.

На строительстве дома парходства и дома № 7 впереди — бригада т. Фатеева, выполняющая нормы на 180 процентов, звено т. Тютюнина, выполняющее нормы на 244 процента

УСКОРИТЬ УСТРОЙСТВО ЛЕСОВ

В связи с поставленной задачей — закончить строительство здания парходства в сжатый срок — к 15 апреля — бригада плотников т. Фатеева взяла обязательство: выполнять норму выработки ежедневно не ниже как на 150 процентов, по качеству — не ниже чем на хорошо.

Между звеньями заключены соцдоговоры. Выполнение взятых обязательств проверяется ежедневно и показатели по звеньям вывешиваются.

В звене т. Тютюнина (плотники тт. Александров, Гусенок и Вьюшин) ежедневный показатель выполнения производительности труда — 244 процента. Звено занимает первое место в бригаде.

Второе место занимает звено т. Миловацкого (в составе плотников тт. Шулятьева К. В. и Дроздова В. И.). Производительность труда звена 179 — 242 процента.

Стали подтягиваться звенья тт. Семигласова и Ускова.

Бригада плотников т. Фатеева вызвала бригаду сто-

ляров т. Березовского на быстрое изготовление окон и дверей для дома парходства (к 10 апреля).

Работа упирается в недостаток материалов и транспорта.

Несмотря на то, что выполнение норм плотники с 56—60 процентов довели до 140—286 процентов, есть возможность дальнейшего увеличения производительности труда. Так, на устройство лесов брошено одно звено. Оно тормозит работу звена, занятого на вырубке. Есть такое предложение.

Подсобное звено, которое подымает леса, должно на земле заготовить все их части, с раскладкой по месту назначения. Затем совместно с бригадой, стоящей на вырубке, в один раз поднять все леса. Времени на это пойдет 2 часа.

Наш экспедитор (он же и зав. складом) т. Ядыкин плохо заботится о снабжении работающих инструментом. На производственном совещании т. Ядыкина критиковали за это, но критика не пошла ему впрок.
И. ДЕГТЯРЕВ,
нормировщик стройотдела.

Медленно подвозят бревна

В работе плотников, занятых на строительстве дома парходства, есть небольшая тормоз. 12 числа работало 4 лошади, все возили бревна и все же бревен не хватает. Мое предложение — увеличить количество лошадей на подвозке бревен. Нужна также на каждый день хотя бы одна машина для подвозки плах, теса и шлага для засыпки черных полов.

А ФАТЕЕВ,
бригадир плотников.

Склад № 17 — под угрозой завала

Склад № 17 на первом участке порта с мая прошлого года выведен из эксплуатации. Плохо укрепленные сваи вызывают опасение, что он может завалиться. Особого леса для ряжей под склад не нужно, а простые бревна имеются в достаточном количестве в заготконторе. Склад можно отремонтировать, однако несмотря на резолюцию начальника парходства т. Маркелова на моем рапорте ремонт не начат.

Для того, чтобы к навигации ввести склад в эксплуатацию, необходимо сейчас же выделить 4 плотников, которые с помощью работников участка выполнят работу в срок. Если ремонта произведено не будет, склад завалится и принесет государству убыток в 200 тысяч рублей.

Необходимо подумать и о ремонте городского причала (заменить настил), в противном случае причал также может завалиться.

А. БЕРЕЖНОЙ,
начальник первого участка порта.

Итоги соревнования с 8 по 14 марта

Постановление жюри по подведению итогов социалистического соревнования на строительстве дома парходства и дома № 7

(Утверждено начальником порта)

В марте развилось соревнование между строителями на окончание к 15 апреля строительства дома парходства и дома № 7. В соревновании вступили: бригада т. Фатеева с бригадой т. Федотова, звено т. Тютюнина со звеном т. Миловацкого, звено т. Ускова со звеном т. Шадрина, соревнуется также звено т. Семигласова.

Бригады и звенья с 8 по 14 марта по выполнению норм достигли следующих показателей:

- бригада тов. Фатеева — 179,95 проц.;
- бригада тов. Федотова — 130 процентов;
- звено т. Тютюнина — 244,2 процента;
- звено тов. Миловацкого — 203,5 процента;
- звено т. Семигласова — 182,7 процента;
- звено тов. Ускова — 151,5 процента;
- звено тов. Шадрина — 134,2 процента;

выполнение норм у конопатчика т. Косых составляет 144 процента, у брига-

дира т. Федотова (дом № 7) — 130 процентов.

Жюри отмечает, что звенья тт. Тютюнина, Миловацкого и Шадрина добились высокого качества работы. Качество работ у звеньев тт. Ускова и Семигласова удовлетворительное. В звене т. Семигласова был случай брака — плохо произведена припазовка и соединение бревен (без шурпов).

Рассмотрев поступившие материалы, жюри постановляет:

Присудить переходящее красное знамя управления порта и партбюро бригаде т. Фатеева.

Вымпел и денежную премию в размере 100 рублей присудить звену т. Тютюнина.

Денежную премию в 75 рублей присудить звену т. Миловацкого.

Денежную премию в 50 рублей присудить бригадиру т. Федотову.

Председатель жюри — **И. РОЗУМ,**
члены жюри: **И. ДЕГТЯРЕВ,**
А. АНДРЕЕВ, Я. ГЕЛЬФЕР.

Без руководства

До сих пор не выделен квалифицированный плотник на окосячку дома № 7. Пришлось поставить на эту работу бригадира т. Федо-

това. Люди остались без бригадира, а им нужны помощь и совет в работе.
Ф. НИКИТЕНКО, десятник.

Неосновательные доводы

В коммунальном отделе плохо готовятся к навигации

С открытием навигации в порт придут 500 грузчиков. Для обеспечения их всем необходимым коммунальному отделу потребуется большое количество постельного белья и оборудования для общежитий. Нужно 1600 простынь, одеял 350, полотенец 640, наволочек верхних 200, наперников 600, тумбочек, табуретов, столов много другого имущества.

Руководители отдела, ссылаясь на то, что для приобретения материала нет денег, спокойно ждут, когда им дадут 11 тысяч рублей. Внутренних ресурсов т. Берчук не использует, а они очень велики. Одна задолженность по квартплате составляет почти 30 тысяч рублей.

Местный комитет коммунального отдела в подготовке к навигации ничем себя не проявил. Начиная с октября 1940 года, местный комитет ни разу не обсудил вопроса о подготовке отдела к навигации, о ремонте общежитий.

Портовый комитет плохо контролирует работу низовых профорганизаций, не подсказывает им, на что следует в первую очередь обратить внимание. Портовому комитету следует обратить внимание на работу коммунального отдела и его местного комитета.
Е. ШОРНИКОВА.

ПЕРЕДОВЫЕ ЛЮДИ ПАРХОДСТВА ВОЛЕВОЙ КОМАНДИР

Анжерка, рудники в Сибири, — место, где 16-летний Максимов стал учиться литейному делу. Сначала он работал подсобным рабочим цеха, выучившись, стал подручным. В 17 лет Григорий работает уже бригадиром в литейном цехе на Кемеровском заводе.

В 1936 году Григорий Максимов поступает литейщиком в Николаевские судоремонтные мастерские. Вскоре его назначают мастером литейного цеха.

— Но, чтобы стать хорошим мастером, — говорит он, — нужен опыт и практика. Ведь мастер — это полновластный хозяин цеха.

Знакомясь с повседневной жизнью цеха, убеждаешься, что это именно так. Задолго до прихода рабочих мастер уже в цехе, обеспечивает порядок, обязательный для советского предприятия. Не

сумел во время пробить летку вагранчик — мастер уж тут. Он следит за тем, чтобы в процессе отливки и формовки не было нару-



шения технологического процесса, чтобы не было брака, выполнялся график, чтобы творчески рос коллектив цеха.

Цех получил заказ на от-

ливку трех золотниковых рубашек. Работа предстояла сложная и кропотливая. Первая формовка была поручена опытному формовщику т. Колосовскому. С задачей т. Колосовский справился хорошо. Но при заливке металл выплескивался из летниковой чаши и закупоривал проходы для выхода газов.

И несмотря на то, что формовка была сделана хорошо, мастер все же не удовлетворился ею. Он справедливо придирчив тогда, когда можно сделать еще лучше, и потребовал, чтобы был найден выход сохранения металла при заливке.

При второй формовке формовщики нашли выход. Летниковые чаши перекрыли опокой. Правда, это усложнило работу, но зато сбережен металл.

Во время работы мастер требует неуклонного выполнения всех технических правил, беспрекословного вы-

полнения его распоряжений. Он требователен не только к своим подчиненным, но и к самому себе.

...Вспоминается время, когда коллектив цеха во главе с мастером т. Максимовым работал над освоением цилиндровых крышек системы „МАН“. Работа усложнялась отсутствием лаборатории, негде было определить нужный состав песка для шпшек, земли для формовки и масел для устойчивости шпшек при сушке. И вот тогда-то, в момент творческих исканий, мастер требовательно отнесся к самому себе, проверяя по несколько раз составленный им технологический процесс формовки и литья.

...Мастер литейного цеха судоремонтных мастерских, коммунист Григорий Павлович Максимов наделен тем чувством заботы о производстве и требовательностью, которые присущи волевому командиру.
М. СТРЕШИНСКИЙ.

ТЕХНИЧЕСКАЯ СТРАНИЦА

Каргоплан морского судна

В параграфе 12 приказа Наркомвода от 20 февраля 1939 года сказано: "Погрузка грузов на судно должна производиться точно по каргоплану, составленному портом и согласованному с капитаном судна, изменения допускаются только по согласованию сторон".

Правильный грузовой план должен обеспечить: устойчивость судна, деферент судна, размещение грузов по их свойствам, наилучшее использование грузовых помещений, порядок выгрузки (ротация). Кроме этих обязательных условий грузовой план должен обеспечить непрерывную работу всех люков судна, полное использование механизмов, причалов и судна, правильную расстановку рабочей силы, наименьшее количество внутрискладских или внутрибаржевых перевалок, избежание пересекающейся работы бригад, учет всех возможных оперативных изменений в погрузке, работу рейдового флота.

Остойчивость судна обеспечивается правильным размещением грузов в горизонтальном и вертикальном направлении. Для этого необходимо, начиная от пюла, трюмы загружать грузами с равномерно уменьшающимся весом, то есть чем ближе к палубе, тем груз должен быть легче.

Для соблюдения правил размещения грузов по их свойствам, кроме учета совместности грузов, то есть возможности погрузки в один трюм без специальной сепарации разных грузов, необходимо также учитывать влияние на груз тепла от котельного отделения, качество тары, способность ее выдерживать определенную нагрузку.

В условиях Николаевского на Амуре порта соблюдение этого правила особенно важно, ибо порт перерабатывает главным образом генеральные грузы. Перечислим некоторые особенности грузов, наиболее часто встречающихся в нашем порту. Мука, отруби быстро впитывают влагу, восприимчивы к различным запахам. При погрузке их на железный палл необходимо прокладывать слой досчатой сепарации.

Сахар бонится сырости; для того, чтобы мука не проникала в мешки с сахаром, он грузится всегда сверху муки, хотя и тяжелее ее.

Консервы, вино в ящиках грузятся в зависимости от качества тары, их не рекомендуется грузить сверху муки без досчатой сепарации.

Грузы, выделяющие или воспринимающие запахи, сов-

местно грузить нельзя. К таким грузам относятся: туалетное мыло, кожа, шкуры, чай, кофе, кондитерские изделия, папиросы, махорка.

Грузы в легкой таре, особенно макаронные, кондитерские изделия, папиросы, необходимо грузить только сверху, не накладывая на них тяжелых грузов.

Для соблюдения правила размещения грузов по направлениям (ротации) необходимо учитывать:

1) возможность бесперебойной выгрузки, без перевалки в трюме. Например, если пароход идет по линии Александровск - Арково - Мгачи, то учитывая, что грузы Александровска будут выгружаться первыми,

Склад № 2 имеет груз ближе к первым дверям:

Мгачи — отруби 80 тонн
мука 70 тонн
Арково — мука 180 тонн
овес 100 тонн
Александровск — овес . . . 100 тонн
разный 90 тонн;

ближе ко вторым и третьим дверям:

Арково — отруби 30 тонн
консервы 30 тонн
разный 70 тонн
Александровск — разный 50 тонн
части сельхоз. машин — 20 тонн

Склад № 1 имеет:

Мгачи — мука 100 тонн
отруби 30 тонн
На дворе консервы 10 тонн
Арково — овес 200 тонн
Александровск — разный . . . 120 тонн

Склад № 3 имеет:

Мгачи — железо 40 тонн
овес 130 тонн
Арково — консервы 10 тонн

Всего имеется 1570 тонн груза

Допустим, что на пароход надо дать 1570 тонн груза. Из-за бара он грузится обязательно на ровный киль. В 2 носовых трюма будет погружено примерно две трети, а в кормовые — одна треть всего груза.

Во втором складе имеется 930 тонн, а в первом и третьем — 640 тонн груза. Следовательно, со второго склада пойдет большее количество груза. Судно надо поставить левым бортом к причалу (носом на выход) и со второго склада грузить в первый и второй трюмы.

Начальник участка сообщает в диспетчерскую, что пароход необходимо поставить левым бортом к причалу № 1.

они не должны быть заложены остальными грузами.

2) при выгрузке не должна снижаться устойчивость судна, это достигается равномерной загрузкой судна.

Предположим, согласно полученной информации известно, что к участку № 2 подойдет пароход под погрузку в Александровск, Арково, Мгачи. По распоряжению начальника участка, или его заместителя, составляется спецификация грузов по номенклатуре и направлениям. Составитель каргоплана обходит со спецификацией назначенные к отправке грузы, и только после этого приступает к составлению предварительного каргоплана.

По схеме видно, что одновременно могут работать 4 бригады, по наличию имеющихся механизмов можно установить 3 линии транспортеров с тем, чтобы после окончания погрузки железа, идущего из склада № 3 в трюм № 4 на Мгачи в количестве 40 тонн, поставить четвертую линию. Погрузка железа займет

8 часов, следовательно механизаторы должны подготовить линию из склада № 3 к трюму № 4 к началу работы следующей смены. Все остальные линии нужно заранее готовить к началу работы.

Схема каргоплана должна получиться примерно такая:

Трюм № 1 палуба	Трюм № 2 палуба
Александровск разный груз — 50 тонн склад № 2	Александровск разный — 90 тонн склад № 2
Арково разный груз — 70 тонн склад № 2	Александровск овес — 100 тонн склад № 2
Арково консервы — 80 тонн склад № 2	Арково овес — 100 тонн склад № 2
Арково отруби — 90 тонн склад № 2	Арково мука — 180 тонн склад № 2
Поел трюма	Мгачи мука — 70 тонн склад № 2
Итого: 290 тонн	Мгачи отруби — 80 тонн склад № 2
Поел трюма	Поел трюма
Итого: 620 тонн	
Трюм № 3 палуба	Трюм № 4 палуба
Александровск разный — 100 тонн склад № 1	Александровск разный — 20 тонн склад № 1
Арково овес — 200 тонн склад № 1	Арково консервы 10 т. склад № 3
Мгачи отруби — 30 тонн склад № 1	Мгачи консервы 10 т. склад № 1
Мгачи мука — 100 тонн склад № 1	Мгачи овес — 130 тонн склад № 3
Поел трюма	Мгачи железо — 40 тонн склад № 3
Итого: 430 тонн	Поел трюма
	Итого: 210 тонн.

В носовую палубу — 20 тонн частей сельскохозяйственных машин в Александровск.

Каргоплан делается в трех экземплярах. После утверждения его капитаном один экземпляр остается на судне, два других (также подписанных капитаном) остаются в порту для руководства (один в диспетчерской, другой — у сменного прораба или стивидора).

При работе на рейде, то есть по варианту баржа-пароход, полностью учитываются все возможные перетяжки и замена барж. Обычно в условиях нашего порта в одно судно груз идет не более чем с трех барж. К борту судна швартуют две баржи с таким расчетом, чтобы груз одной из них полностью вошел в 3 и 4 трюмы, а в трюмы 1 и 2 — груз с остальных двух барж.

Баржи речного пароходства в среднем привозят в порт по 550—600 тонн груза, следовательно в трюмы

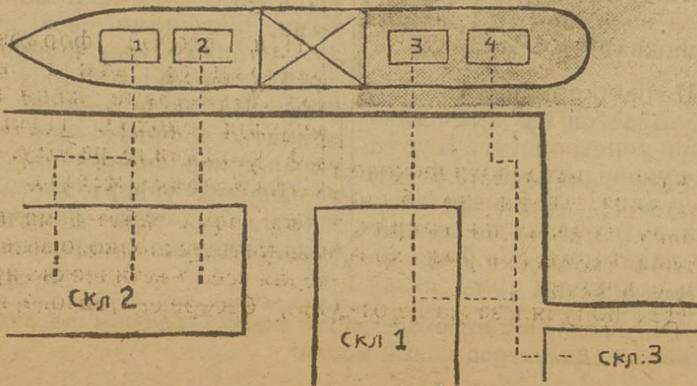
№ 1 и № 2 будет погружено 1100—1200 тонн, а в трюмы 3 и 4 600—550 тонн.

Работа на рейде требует точной по расчету времени постановки и замены барж. Еще до окончания разгрузки одной баржи к борту судна швартуют следующую, подготавливая для разгрузки. Чтобы втянуть ее и подтолкнуть к судну буксиром требуется не более 30-40 минут.

Перед составлением каргоплана погрузки судна на рейде оперативный работник должен познакомиться с каргопланами барж, а то и самому просмотреть расположение груза. Если палуба баржи завалена грузами, то надо заранее освободить палубу.

Иметь правильный каргоплан барж, перевозящих перевалочный груз, необходимо. Порт должен поставить перед речным пароходством это условие, как обязательное.

М. ТЕНЧЕР,
начальник планового отдела порта.



ПЕРЕД НАЧАЛОМ НАВИГАЦИИ В СРОК ИЗГОТОВИТЬ ГРЕЙФЕРЫ

Учитывая большой недостаток рабочей силы в Николаевском порту, заместитель Наркома т. Петров дал указание — механизировать погрузку угля и соли, применив одноканатные грейферы.

Изготовление грейферов поручили судоремонтным мастерским, но здесь выполнение приказа Наркома сорвали. Работа была передана отделу механизации порта. От судоремонтных мастерских мы приняли заготовки деталей на 3 грейфера, да и то не полностью, большая часть из них растеряны. Грейфер, служащий образцом для изготовления деталей, разобрал, детали его также растеряны, чертежей нет. Поэтому нам приходится заниматься конструированием.

Возможно, что детали заготовлены гораздо больше, чем на три грейфера, но все это находится под снегом, достать очень трудно.

Детали заготовлены по образцу имеющегося в порту голландского грейфера. Для работы на судовых ле-

бедках этот грейфер тяжел, поэтому остальные три грейфера мы делаем по имеющимся у нас плакатам одноканатного грейфера системы советского инженера Болотина. Эти грейферы легче и могут быть использованы на судовых лебедках. Их вес — 700 килограммов, грузоподъемность до 1,2 тонны.

Необходимо отметить почти полное отсутствие материала. Мы получили только котельную 5-миллиметровую сталь на челюсти грейфера и частично 10-миллиметровую полосовую сталь на накладку. Котельной стали толщиной в 10, 12, 15 и 20 мм нет ни на складе отдела снабжения, ни в судоремонтных мастерских.

Часть материала мы выбираем на свалке порта, часть берем из отходов (например, снимаемые с парохода «Ола» первые листы). Не имеем швеллер № 6, 5 и 8, необходимый для тел и траверз грейферов, круглой стали 90, 100 и 40 мм и т. д.

Чтобы задание выполнить, делаем заготовки из имеющегося материала путем сварки, грейферы будут из составных кусков.

По изготовлению грейферов работает бригада слесарей т. Слабчука и Летко.

5 мая 1941 года порт получит 6 грейферов, изготовленных механизаторами порта.

К. СЕМЕНОВА,
инженер отдела механизации.

СПРАВЕДЛИВЫЕ ТРЕБОВАНИЯ

Плановый отдел пароходства 7 марта потребовал от ревизоров зимующих судов отчетов за последние 6 месяцев, с указанием штата парохода, фондов зарплаты (включая сдельщиков), количество отработанных человеко-дней и других сведений. Предложено и впредь давать такие сведения.

В распоряжении управления пароходства имеются ежемесячные кассовые отчеты и другие сведения с судов, интересующие плановый отдел. Сдаются туда табеля и наряды. По этим документам не трудно установить количество отработанных человеко-дней. К чему же запрашивать эти материалы, вторично составлять их.

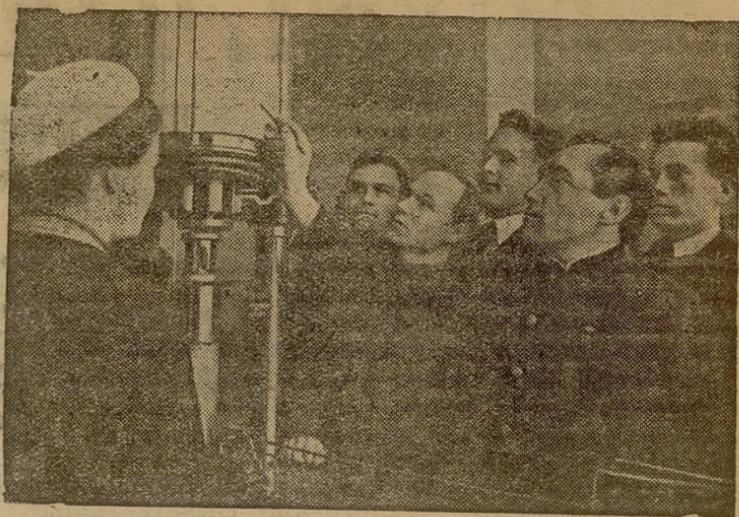
Бухгалтерии и расчетной части (т. Сонько) нужно обеспечить хранение нарядов и других документов, поступающих с судов. В пароходстве не находят нарядов за декабрь месяц, которые были сданы с кассовым отчетом.

В. КАПИТОНОВ,
второй штурман парохода «Амур».

Подготовка кадров для участков порта

Учебный комбинат пароходства провел набор на двухмесячные курсы прорабов, грузоприемщиков и таксировщиков. Всего будет заниматься 50 человек. Преобладающее большинство слушателей — девушки.

По окончании курсов слушатели будут направлены на работы в погрузо-разгрузочные участки порта.



Преподаватель кафедры сопротивления материалов (Горьковский институт инженеров водного транспорта) Н. С. Фокиев проводит консультацию со студентами II курса по лабораторным работам.

Фото П. Вознесенского.

ПО НИКОЛАЕВСКОМУ-НА-АМУРЕ ПАРОХОДСТВУ

Цикл лекций по экономическим вопросам

В ближайшие дни в пароходстве для командного состава организуется цикл лекций по экономическим вопросам. Лекции будут прочитаны на следующие темы: «Планирование работы флота и портов», «Развитие морского флота СССР в третьем пятилетии», «Финансовый план и финансирование морского флота и портов», «Анализ хозяйственной деятельности на основе баланса», «Производственное планирование судоремонтно-судостроительных предприятий Наркомморфлота», «Финансовый план и финансирование судоремонтно-судостроительных предприятий Наркомморфлота».

Для капитанов, старших

помощников, старших механиков судов, для начальников отделов, мастеров, диспетчеров, секретарей первичных парторганизаций, председателей местных комитетов и руководящих работников пароходства посещение лекций обязательно.

К чтению лекций привлечены — начальник финансового отдела пароходства т. Мединский, начальник планового отдела порта т. Тенчер и другие.

Доска почета

В целях популяризации передовых людей Николаевского пароходства начальник пароходства приказал с 1 марта установить доску почета. Доска почета устанавливается у здания пароходства. На доску почета заносятся передовики производства, перевыполняющие нормы выработки, вносящие рационализацию в работу, дающие высококачественную продукцию.

Закончилась зимняя спартакиада

Закончилась 7 областная зимняя межведомственная спартакиада.

Более 20 физкультурниц соревновались в беге на 15 километров. Второе место на этой дистанции завоевала физкультурница спортивного общества «Водник» Е. Диденко. Ее результат — 1 час 50 минут 55 секунд. Пять километров она прошла за 30 минут 33,22 секунды, заняв третье место. Тов. Диденко награждена грамотой областного комитета физкультуры и спорта.

В итоге соревнований коллектив спортивного общества «Водник» занял седьмое место.

Ответственный редактор

Я. М. ГЕЛЬФЕР

Либеральное отношение к даче оценок

В группе радистов школы морского ученичества проходил урок по истории народов СССР. Преподаватель т. Тенчер проверял знания учащихся по пройденным темам.

У карты — отличница Пинегина П.

— Расскажите о Куликовской битве, — обращается к ней педагог. Следует ответ:

— Зачем вы меня спрашиваете, я не готовилась к занятиям.

Тов. Ягиенко на вопрос — в каком году была Куликовская битва — назвал 1387 г. (вместо 1380 г.). И все же педагог поставил т. Ягиенко хорошую отметку.

Снисходительно, боясь как бы не обидеть, — так ставили отметки по истории народов СССР в группе радистов.

Стоило несколько повысить требовательность к учащимся, как количество отличников сократилось вдвое, а число учеников, имеющих неудовлетворительные оценки, увеличилось в несколько раз.

Уступчивость, нетребова-

тельность дают себя сильно чувствовать в школе морского ученичества. Этим умело пользуются недисциплинированные ученики, мешающие нормальной учебе других.

В группе машинистов ученик Киселев в пальто вышел к доске. Руки он держал в карманах, разговаривая с педагогом переваливаясь с ноги на ногу. Педагог, увлекшись Киселевым, забыл о всей группе, за его спиной учащийся Никонов переписывал материал из черновика в чистую тетрадь, другой на уроке писал заявление в комитет комсомола о приеме от него членских взносов.

В классе на скамьях валялись пальто, с парт стекала вода, пол был покрыт бумажками.

Недисциплинированность сказывается на академической успеваемости. В группе судоводителей т. Нечаев получил неудовлетворительную оценку по предмету навигация. Это было месяц с лишним тому назад.

Казалось бы, Нечаев должен ликвидировать свой «хвост», подтянуться. Однако 12 марта он снова получил неудовлетворительную оценку. «Не читал», «не повторял», — вот что в оправдание себе выставил т. Нечаев.

Надеясь на то, что накануне экзаменов будет предоставлено несколько дней для повторения материала, отдельные учащиеся не повторяют, не восстанавливают в памяти пройденного.

Рывками, авралами пытаются приобрести знания — безнадежное, вредное дело.

Не за горами навигация. Учащиеся школы морского ученичества ждут на судах. Теоретически подготовленными, знающими свое дело — такими они должны прийти во флот пароходства. Но если сейчас не принять срочных мер по укреплению дисциплины и повышению успеваемости в школе, то суда получат неполноценное пополнение.

Р. М.

Не к лицу Николаевскому пароходству иметь такой вокзал

Помещение не оштукатурено, печки потрескались, киятилка пришла в антисанитарное состояние. Еще осенью один котел увезен в отдел механизации для лужения и до сих пор не возвращен. В таком состоянии находится вокзал.

В 1940 году строили для пассажиров летний павильон. Застеклив его наполовину, передали на лето под общежитие отделу кадров...

Вокзал нужно освободить хотя бы к 20 марта. Необходимо частично перестлать полы, поставить побольше стульев, произвести перекладку всех плит и галанок (сделать круглые), штукатурку всего вокзала, покраску, отремонтировать крышу, которая течет, с крыши немедленно убрать радиомачту, так как в прорез крыши течет вода. Летний павильон нужно застеклить и передать вокзалу, там можно оборудовать 2 комнаты по 10 коек каждая. Нужны картины, плакаты.

Мортортрансу следует организовать при вокзале хороший буфет и лотошники.

Весь инвентарь вокзала ремонтируется с 5 марта силами работников вокзала.

За 1940 год через вокзал прошло около 70—80 тысяч пассажиров. Это следует учесть.

Г БОЛОТОВ,
начальник вокзала порта.