

# ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ МОРЯК

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

Суббота  
22 марта 1941 г.  
№ 24 (48)  
Год издания 2-й  
Выходит 2 раза в неделю.

## ЖЕЛЕЗНАЯ ДИСЦИПЛИНА— ЗАЛОГ УСПЕХА

Трудовая дисциплина в хозяйствах Николаевского пароходства все еще находится в неудовлетворительном состоянии. Прогулы, опоздания в порту, в затоне, на судах полностью не искоренены.

Вот некоторые цифры. В феврале в затоне было 4 прогула, 12 опозданий, за 20 дней марта—3 прогула, 2 опоздания. В порту в январе—7 прогулов, в феврале—7 прогулов.

Количество прогулов не только не снижается, а в некоторых хозяйствах, как например затон и флот, даже увеличивается.

Ослабили борьбу за выполнение Указа от 26 июня 1940 года хозяйства пароходства, ослабили контроль партийные организации.

В порту, на судах (пароход „Ола“) считают лишним вопросы трудовой дисциплины обсуждать на собраниях рабочих и служащих. Не создается общественного мнения вокруг дезорганизаторов труда, наносящих вред пароходству.

Опыт агитаторов тт. Маркова, Григоренко показывает, что там, где агитация носит наступательный характер и направлена своим острием против нарушителей Указа, там нет прогулов и опозданий.

Сегодня в номере мы публикуем материал, показывающий, что в бухгалтерии управления пароходства по полгода без движения лежат исполнительные листы. Люди, осужденные судом за нарушение Указа от 26 июня, остаются безнаказанными, из их зарплаты никаких удержаний не производится. Немудрено, что при таком милостивом отношении к разгильдяям в пароходстве продолжают прогулы и опоздания.

В затоне много случаев позднего возвращения с обеда. Людей, разбазаривающих рабочее время на производстве, не привлекают к ответственности.

Борьба за укрепление дисциплины—не кампанейское дело, а повседневное. Необходимо полностью ликвидировать прогулы,—говорится в решениях XVIII Всесоюзной партийной конференции. Выполнение указаний XVIII партийной конференции всецело зависит от хозяйственных, партийных и профсоюзных руководителей порта, затона, судов и управления пароходства.

## Социалистическое соревнование на успешное проведение судоремонта

### Места хозяйств пароходства в социалистическом соревновании

(за II декаду марта)

#### По судам пароходства

##### ПЕРВОЕ МЕСТО

Буксирный пароход „Чапаев“ (капитан т. Ермаков, старший механик т. Помалейко) впереди графика по заводскому ремонту на 3 процента, по саморемонту на 10 процентов.

##### ВТОРОЕ МЕСТО

Пароход „Амур“ (капитан т. Клименко, старший механик т. Кириченко) впереди графика по заводскому ремонту на 5 процентов, по саморемонту машины на 5 процентов, отстал от графика по саморемонту палубы на 7 процентов.

##### ТРЕТЬЕ МЕСТО

Буксирный пароход „Щорс“ (капитан т. Басенко, старший механик т. Колосовский) отстал от графика по заводскому ремонту на 3 процента, впереди графика по саморемонту на 17 процентов.

##### ЧЕТВЕРТОЕ МЕСТО

Пароход „Ола“ (капитан т. Шведунов, старший механик т. Рычков) впереди графика по саморемонту палубы на 16 процентов, по саморемонту машины на 8 процентов, отстал от графика по заводскому ремонту на 11,7 процента.

##### ПЯТОЕ МЕСТО

Теплоход „Серп“ (капитан т. Симаповский, старший механик т. Дити) впереди графика по саморемонту палубы на 3 процента, отстал от графика по саморемонту машины на 3,6 процента, отстал от графика по заводскому ремонту на 6 процентов.

♦ По судам пароходства график по саморемонту перевыполнен на 3,4 процента, отставание от графика по заводскому ремонту составляет 5 процентов.

#### По судам порта

##### ПЕРВОЕ МЕСТО

Катер „Байкал“ (капитан т. Граценко, старший механик т. Крылов) впереди графика по заводскому ремонту на 9 процентов.

##### ВТОРОЕ МЕСТО

Катер „Пилот“ (капитан т. Яркин, старший механик т. Божко) впереди графика по заводскому ремонту на 7,7 процента.

##### ТРЕТЬЕ МЕСТО

Плавкран (кранмейстер т. Неведин, механик т. Черкасов) впереди графика на 7 процентов.

##### ЧЕТВЕРТОЕ МЕСТО

Катер „Воевода“ (капитан т. Воронин, старший механик т. Гуляев) впереди графика на 2 процента.

##### ПЯТОЕ МЕСТО

Катер „Михеев“ (капитан т. Коперин, старший механик т. Галинов) отстал от графика на 1,9 процента.

##### ШЕСТОЕ МЕСТО

Катер „Аида“ (капитан т. Корень, старший механик т. Доготарь) отстал от графика на 2 процента.

♦ По судам порта график по заводскому ремонту перевыполнен на 1,42 процента.

#### По затону

(Директор т. Евсеев, главный инженер т. Шелученко, секретарь партбюро т. Черенков, председатель завкома т. Егоров).

##### КАПИТАЛЬНЫЙ РЕМОНТ.

Отставание от графика составляет 1 процент.

##### СРЕДНИЙ РЕМОНТ

Отставание от графика составляет 5 процентов.

##### ТЕКУЩИЙ РЕМОНТ.

Отставание от графика составляет 3 процента.

♦ Затон отстал от плана на 4 процента.

#### Пилоты-миллионеры



Пилоты Московского управления гражданского воздушного флота, налетавшие без аварий по одному миллиону километров. Слева—Б. Цветков (работающий сейчас начальником штаба санитарного отряда) и С. Фоканов.

Фото А. Межуева.

## ЗАКОНЧИТЬ СТРОИТЕЛЬСТВО ДОМА ПАРОХОДСТВА К 15 АПРЕЛЯ

### ИТОГИ СОРЕВНОВАНИЯ НА СТРОИТЕЛЬСТВЕ ДОМА ПАРОХОДСТВА И ДОМА № 7

(с 14 по 21 марта)

#### Постановление жюри по подведению итогов социалистического соревнования

(Утверждено начальником порта)

За истекшую неделю значительно повысили производительность труда строители дома № 7 (десятник т. Никитенко, бригадир т. Федотов). У плотника т. Федотова производительность труда выросла до 300 процентов. Вместе с тем жюри отмечает большой разрыв между производительностью труда т. Федотова и плотников, работающих под его руководством. У плотников тт. Казанцева и Баранова производительность составляет 125 процентов.

Бригада т. Фатеева на строительстве дома пароходства снизила темпы. В прошлую неделю производительность труда равнялась 180 процентам, в эту неделю только 157,6 процента. Снижение темпов объясняется отставанием работ по устройству лесов от плотничных.

Снизил также производительность труда звено т. Тютюнина с 244 до 187 процентов, звено т. Миловацкого с 203 до 187 процентов, звено т. Ускова с 151 до 134 процентов.

Столяры имеют следующие показатели по выполнению норм: т. Харитонов

181 процент, т. Комиссаренко 169 процентов, т. Шестопалов — 140 процентов, т. Туров — 203 процента. Рассмотрев материалы, жюри постановило:

Отобрать знамя у бригады т. Фатеева. Знамя никому не присуждать.

Вымпел и премию в размере 100 рублей присудить бригаде т. Федотова.

Премию в размере 70 рублей присудить бригаде подсобников (бригадир т. Козловский).

Премию в размере 50 рублей присудить столяру т. Березовскому, обучающему молодого рабочего столярному ремеслу, выполняющему нормы на 138 проц.

Жюри отмечает, что претендентом на получение денежной премии в размере 75 рублей являлся столяр т. Туров (производительность труда 203 процента), но т. Туров допустил брак в работе (изготовил рамы длиннее на 2 сантиметра) и поэтому жюри постановило лишить его премии.

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

## Дутые проценты

Старший помощник капитана теплохода „Серп“, желая блеснуть своими успехами, сообщал в механико-судовую службу пароходства ложные сведения о ремонте палубной части судна. Какой-нибудь параграф дефектной ведомости выполнен был только на 50-60 процентов, а сведения давались о полном окончании работ.

Параграф № 6 дефектной ведомости гласит: „Засуричить желоба привального бруса два раза“. Дважды окрашивается суриком для того, чтобы лучше сохранялся металл. По распоряжению же старпома желоба суриком покрыли только один раз — следовательно работа выполнена только на 50 процентов. В сводке фигурирует — ремонт закончен.

Другой пример. В дефектной ведомости сказано: „Обить ржавчину на железных трапах и сѐмных бимсах и покрасить два раза“. Окраска совершенно не производилась, ржавчина полностью не обита. Все это однако не помешало Литвинову отметить в сводке, что параграф выполнен на 100 процентов.

В параграфе 18 дефектной ведомости перечислены следующие операции: „Обить ржавчину и зачистить щетками до металла на 10 процентов фальшборт и носовой и кормовой козырьки“. Работа выполнена только на 80 процентов. Остались недоделки в самом трудном месте — на левой и правой носовых скулах, где требуется больше всего времени. Однако т. Литвинов информировал капитана и управление па-

роходства о полном завершении работ. Ремонт, предусмотренный 50 параграфом, очень объемистый — на работу требуется потратить 552 человеко-часа. Сделано немногим больше половины, а сводка дана о выполнении заданий на 100 процентов.

Приведем еще один пример. Необходимо было засуричить и покрасить два раза деревянный настил палубы (так как он менялся), металл под настилом обработать так, как указано в дефектной ведомости. Окрашивать железную палубу один раз нельзя. Один слой краски металл не сохранит. Кроме того, как выявилось при снятии деревянного настила, там собирается вода и эта часть железной палубы может совершенно от ржавчины пропасть. Но и в этот раз был состряпан очковирательский рапорт.

Можно привести и другие факты бесхозяйственного, безответственного отношения к ремонту палубы, недоброкачественного производства работ.

На теплоходе не ведут счет копейкам. Работа, выполненная на 30-40 процентов, подписывалась старпомом как полностью законченная. Старпом за счет государственных денег зарабатывает авторитет среди остальных членов команды. Дешевый авторитет, позорящий командира.

Так на теплоходе „Серп“ искусственно повышали процент выполнения плана саморемонта по палубе.

М. КЛИМОВ.

## Запущенность в портовом хозяйстве

Правилами технической эксплуатации морского транспорта СССР предусмотрено ряд мероприятий, направленных на упорядочение портового хозяйства. В Николаевском-на-Амуре порту эти правила не выполняются.

Нужно сказать, что у нас склады и причалы запущены, в особенности по участку № 3. Параграф 118, говорящий о постоянной эксплуатационной готовности сооружений, не выполняется, систематического и тщательного осмотра не производится. Сроки осмотров не установлены, а это непосредственная обязанность начальника порта. О книгах осмотра на участках и речи нет, их просто не существует. Причалная линия завалена грузами. Нет указателей глубин у причалов, не установлена нагрузка на 1 квадратный метр причала и т. д.

Контроль за этим должен осуществляться портовым надзором, а нормы устанавливаются начальником порта.

Фактов больше чем достаточно. Они свидетельствуют о нетерпимой запущенности в хозяйстве порта.

Н. ТЕРЕНТЬЕВ,  
зам. начальника третьего участка.

## По следам неопубликованных писем

В заметке, поступившей в редакцию, т. Азина писала, что в коммерческом отделе крысы погрызли ценные документы.

Начальник админотдела порта т. Клыков сообщил о принятии по этой заметке мер. Врачебно-санитарному участку водоздрава поручено произвести уничтожение крыс в управлении порта.

## Накануне первой бассейновой профсоюзной конференции

### ПОРТКОММОР В СТОРОНЕ ОТ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО СОРЕВНОВАНИЯ

На IV портовой профсоюзной конференции (ноябрь 1940 года) портовый комитет критиковал за слабое руководство социалистическим соревнованием. В наказе внимание нового состава порткоммора было обращено на необходимость всемерного развертывания социалистического соревнования и стахановского движения в пароходстве.

Как же портовый комитет (председатель т. Лобастов) выполняет наказ избирателей?

Судоремонтные мастерские — одно из крупных хозяйств Николаевского-на-Амуре пароходства. Здесь однако индивидуально соревнующихся всего 10 рабочих. И это на коллектив, насчитывающий несколько сотен человек.

Во многих социалистических договорах встречаются общие пункты, проверка которых невозможна. Отдельные соревнующиеся взяли на себя обязательство не нарушать трудовую дисциплину, не делать опозданий. Но ведь общеизвестно, что каждый работник обязан блюсти дисциплину труда и без соответствующего с его стороны обязательства.

В слесарном цехе из 50 человек — 25 не выполняют норм выработки. Между тем по сводкам, имеющимся в заводском комитете, в цехе соревнуется чуть ли не весь коллектив.

Сила соревнования в слесарном цехе не направлена на подтягивание отстающих до уровня передовиков.

Председатель затонкома т. Егоров не скупится на разговоры об организации стахановских школ, но дальше разговоров дело не идет. Заводской комитет прояв-

ляет исключительную беспомощность и в организации учебы по техминимуму для рабочих мастерских. Кружки по технической учебе и по сей день в цехах бездействуют.

Обратимся к другой профсоюзной организации — управлению пароходства. Возьмем на выдержку несколько социалистических договоров.

Вот социальный договор коллектива работников службы эксплуатации. В нем записано: „Учесть ошибки навигации 1940 года и в полной готовности встретить навигацию 1941 года“. Трудно себе представить, как можно проверить выполнение такого договора. Опошление соревнования в управлении пароходства дошло до того, что сотрудник К. в своем социальном договоре записал: „Обязуюсь восстановить в памяти дисциплинарный устав рабочих и служащих“.

В свете вышеизложенного неприглядно выступает портовый комитет. Портовый комитет несет полную ответственность за состояние дела соревнования на местах.

С ноября и по сей день портовый комитет ни разу на своих пленумах не обсуждал вопросов, связанных с развертыванием социалистического соревнования. К слову сказать, ни один производственный вопрос не был предметом обсуждения на пленумах порткоммора.

Правда, робкие попытки были. Дважды на совещаниях председателей месткомов и судкомов ставился вопрос о результатах соревнования в честь XVIII Всесоюзной партийной конференции, о подведении итогов. Ясно, что руководство осуществлялось кампанейски, от случая к случаю.

Надо думать, что на бассейновой профсоюзной конференции позиции невмешательства в производственную жизнь пароходства, занятой порткоммором, будет дана соответствующая оценка.

Б. ЛЕБЕДЕВ, Г. ИВАНОВ.

## Выборы делегатов на конференцию

На собраниях членов союза в хозяйствах пароходства с 20 марта начались выборы делегатов на бассейновую конференцию, которая откроется 31 марта 1941 года.

От сотрудников управления пароходства делегатами на конференцию избраны тт. Лобастов и Лозовский.

Коллектив работников отдела механизации делегировал на конференцию т. Семенченко.

Р. М.

## С опозданием на полгода

В бухгалтерию управления пароходства поступают из народного суда приговоры по делам нарушителей Указа от 26 июня 1940 года и исполнительные листы. Обязанность работников бухгалтерии — немедленно приступить к удержанию денег из зарплаты осужденного, в соответствии с решением суда. Это правило грубо нарушается бухгалтерией пароходства. Не будем голословны, приведем факты.

В августе 1940 года машинист буксирного катера „Москальво“ Богусhev за прогул был осужден народным судом города Николаевска. Спустя несколько дней после суда в бухгалтерию поступил приговор. Но удержания из зарплаты Богусheva начали производить только в ноябре.

Тов. Чичканова (работник, которому поручено наблюдать за точным исполнением приговоров суда в отношении вычетов) сообщает, что Богусhev кочевал с судна на судно. Нет необходимости доказывать, что справку о месте работы Богусheva можно было получить в отделе кадров пароходства, находящемся по соседству с бухгалтерией.

Есть случаи, когда вычеты совершенно не производятся. Некий Гуляш с парохода „Карага“ в октябре осужден на 5 месяцев. Ни одного вычета из его зарплаты по сей день не произведено. Говорили, что Гуляш исчез. При проверке оказалось, что Гуляш работает на пароходе „Ола“. Судно „Ола“, как известно, с ноября ремонтируется в Николаевском порту.

Безнаказанным остался и старший помощник теплохода „Серп“ Литвинов. Народный суд в ноябре 1940 года Литвинова за невыход на вахту приговорил к исправительно-трудовым работам. Приговор до 15 марта лежал в бухгалтерии управления пароходства и лишь на днях передан на судно для производства вычетов. Литвинов бесцеремонно на судне заявлял, что его не судили. Законно было возмущение экипажа теплохода.

С сентября 1940 года не произведены вычеты и из зарплаты второго помощника капитана парохода „Ола“ Кривошеева, осужденного за нарушение Указа от 26 июня 1940 года.

Нет должного порядка и в оформлении документов. Нередко в карточках, где отмечены вычеты из зарплаты, встречаются даты, не совпадающие с числом,

когда был вынесен приговор. Трудно по этим карточкам установить — сколько человек осуждено, производится ли вычеты.

Поражает и безразличие отдела кадров ко всему этому. Отдел кадров не имеет представления, на каких судах плавают нарушители Указа, не ведет элементарной регистрации прогулов и опозданий. Можно себе представить только по этим фактам, как отдел кадров изучает людей, работающих в пароходстве.

Сила приговора народного суда — в немедленном и точном его исполнении. Промедление равносильно безнаказанности, ослабляет трудовую дисциплину. Препятствием медлительности с исполнением приговоров — одна из причин увеличения за последнее время количества прогулов и опозданий в пароходстве.

## БЕРЕЧЬ ИНСТРУМЕНТ, ЭКОНОМНО РАСХОДОВАТЬ МАТЕРИАЛЫ И ЭЛЕКТРОЭНЕРГИЮ

### Стружка идет на свалку

Страна палпа экономит металл, смазочные вещества и обтирочные материалы. Пора и работникам судоремонтных мастерских обратить на это внимание. Как мы относимся к металлам, смазочным и обтирочным материалам можно судить по таким примерам: если для обтирки станка требуется 70-80 граммов обтирочных материалов, то станочник обыкновенно берет 150-200 граммов. Чаще всего материал этот полностью не используется и идет в мусор.

С экономией масла дело обстоит также. Этот дорогостоящий материал переводят не жалеючи, расходуют без всякой нормы. Бывает так, что льют масло где и не нужно, льют пока не потечет с параллели станка.

Беречь металл, собирать его также не научились. Если токарь первой смены после своей смены не убрал стружку из под станка, то токарь второй смены эту стружку не уберет, и цветной металл перемешивается

с черным. Тогда стружка идет на свалку. Так это было, например, на станке ДИП № 200, где работают Науменко и Заев, и на других станках.

Отношение к инструменту в высшей степени небрежное. С точным инструментом у нас обращаются как с ломом или кайлом. Особенно это наблюдается у молодых токарей, да и токари, имеющие по несколько лет стажа, нередко не умеют обращаться с точным инструментом. Был такой случай, когда токарь 5 разряда взял микрометр и, не умея обращаться с ним, вывел на время из строя. Микрометр исправил токарь, который сейчас работает контрольным мастером. Это неудивительно, потому что из всех токарей, которые у нас есть, только 5-6 товарищей имеют техническое образование (по токарному делу).

Ф. ЗАЕВ,  
токарь судоремонтных мастерских.

### Разбазаривают баббит

Еще в январе 1941 года заместитель Наркома морского флота издал приказ о запрещении пользования при заливке подшипников, втулок и при других работах баббитом марки Б-83. Казалось, что после приказа руководители мастерских немедленно покончат с расходом этого металла. Но приказ руководители мастерских умудрились продержать в папке до 15 марта. А за это время в цехах растражили более 1000 килограммов баббита этой марки. В результате себестоимость выпущенной продукции обошлась вдвое выше запланированной.

Не прекратилось в слесарном цехе расходование баббита марки Б-83 и после того, как о приказе уже знали.

Недавно мастерские получили заказ на заливку баббитом дейдвудной втулки парохода „Амур“. Производственно-технический отдел (начальник т. Луговой) не позаботился разработать технологический процесс заливки. Мастер т. Жуков без достаточной подготовки начал заливку. В результате получился брак. Производству нанесен ущерб в сумме 2956 рублей 90 коп.

Отсутствие разработанного технологического процесса чаще всего приводит к излишней трате металла. При заливке мотылевых подшипников для парохода „Ола“ и катера „Воевода“ был допущен большой припуск (убыток 355 рублей

50 коп.) До сих пор в мастерских не пересмотрены допуски и припуски во время отливки и механической обработки. Литейный и кузнечный цехи выпускают детали с припусками сверх установленных норм на 10 и более миллиметров. А механический цех загоняет их в стружку и непроизводительно затрачивает время.

А сколько металла съедает брак. Убытки от брака за минувшие месяцы 1941 года составили более 4000 рублей.

По всей стране развернулось движение за экономию и бережливость. Слишком медленно разворачивается оно в мастерских.

Б. ЛАВРОВ.

### ПЕРВЫЕ ШАГИ

После обсуждения итогов XVIII партконференции комсомольцы судоремонтных мастерских утвердили постоянную комиссию по экономии металла. В состав комиссии вошли комсомольцы, стахановцы, инженерно-технические работники.

Организован комсомольский рейд по проверке расходования цветных металлов. В рейде приняли участие комсомольцы тт. Заикин—слесарь-стахановец, Шубин—слесарь-стахановец, Калачев и другие.

За февраль и март экономлено цветного металла: бронзы 1514 килограммов, баббита— 613 килограммов, лома меди 178 килограммов. По предварительным подсчетам экономия выразилась в сумме 14000 рублей.

Для того, чтобы было больше организованности в работе по экономии металла и сбору лома, необходимо улучшить порядок рассмотрения рационализаторских предложений. Следует составить календарный план технических советов для просмотра предложений, ускорить их разбор, разработать темник для рационализаторских предложений.

Комсомольцы судоремонтного завода 23 марта устраивают субботник по вывозу мусора из цехов.

Общими силами комсомольцев, стахановцев, инженеров мы можем сэкономить большие средства для государства.

Работа только началась. Комиссии должны работать не день-два, а весь год. Надо, чтобы каждый комсомолец, каждый член коллектива пароходства бережно и экономно расходовал металл и другие материалы, электроэнергию, бережно относился к инструменту.

Н. ПОПЕНКОВ,  
помощник начальника политотдела по комсомолу.

### По городам Советского Союза.



Жилые дома на Индустриальной улице заполярного города Кировска (Мурманская область).  
Фото П. Мелентьева

## ЗА ВТОРУЮ ДЕКАДУ МАРТА ОТСТАВАНИЕ ПО РЕМОНТУ ПАРОХОДА „ОЛА“ ЛИКВИДИРОВАНО ТОЛЬКО НА 5 ПРОЦЕНТОВ

### Суточный план и действительность

Суточный план работ слесарного цеха, хотя и вывешивается на видном месте, составляется же только для отвода глаз. Приведу факты. Я был занят на шабровке мотылевых подшипников главной машины на пароходе „Ола“, а в суточном плане было записано: на впрессовке втулок реверсивной машинки. Работаю на впрессовке и шабровке втулок, пишу: на сборке поршня главной машины. Работаю на поршнях, пишу: на оттаивании дейдвудной втулки, и т. д. Спрашивается, по какому же плану ведутся работы?

В данный период идут сборка и выверка некоторых деталей главной машины. Детали приделывались в мастерских с большой точностью и сдавались контрольному мастеру. Но после того, как эти детали поступили на судно, в машину, оказалось, что они требуют переделки. Почему?

Потому, что начальник цеха т. Жуков и мастер це-

ха т. Егоров не проявляют интереса к судьбе сделанных деталей. Перевозка деталей поручается плотникам, караванщикам, которые понятия не имеют о их ценности и назначении и с деталями обращаются безобразно, бросая и перевортывая их как попало. Когда штоки и ползуны главной машины доставили в машину, то на ползунах оказались забоины до 5 мм, обнаружены забоины и на штоках.

Сейчас проходит ремонт и сборка брашпиля. Труд непроизводителен из-за холода, в то же время много работ в машинном отделении, о чем знает т. Жуков. Можно ставить поршни, закрывать крышки, отметить крайние положения поршня на параллелях для выверки так называемого вредного пространства, ставить золотники, поднять колепчатый вал, промывать подшипники. Вся работа очень трудоемкая. О чем думает мастер—неизвестно, повидимому ждет мая.

К. ТРИФОНОВ, слесарь.

### Потеряно шесть рабочих дней

На многочисленных технических совещаниях и собраниях, происходящих в мастерских, много разговаривают об огромных возможностях для продуктивной работы. Но повидимому возможности так и остаются возможностями, а улучшения в работе пока не видно.

Нормальная работа цехов зависит прежде всего от руководителей. Суточные планы, составляемые в мастерских, как правило, нереальны. Работы записываются в план без предварительной к ним подготовки. В результате они срываются. За 20 дней марта, например, плотники, закрепленные за пароходом „Ола“, производительно работали лишь 14 дней, причем ни одной работы им доводить до конца не удавалось.

Так, из-за недоделок котельщиками ряда работ во

втором трюме не закончена покраска шахты. Приостановились работы по обшивке шпелевкой третьего и четвертого твиндеков, потому что в последнюю минуту вспомнили, что нужно обить краску в 3 твиндеке. В 4 твиндеке из-за стеллажа, сделанного котельщиками, нельзя подступиться к борту.

Сейчас, чтобы плотники не простаивали, приходится некоторых с парохода снять. Часть людей поставили на исправление забракованной шпелевки. В цехе производим изготовление инвентаря для кают. Но скоро эти работы подойдут к концу. Темпы же, какими ведется подготовка юта и твиндеков, вызывают сомнение, что плотничьих цех может без перерыва приступить к работам на пароходе.

Я. ЛОБАСТОВ,  
мастер столярно-плотничьего цеха.

### Ускорить ремонт котлов

Машинная команда парохода „Ола“ закончила все работы по ремонту механизмов, за исключением сборки лебедок и работ по покраске и очистке льял и по покраске механизмов. Установка кормовых лебедок и обработка балластной клапанной коробки задерживается из-за поршневых колец, не изготовленных заводом. Кроме того в заготконторе нет огнеупор-

ной глины для кладки боровков, что не дает возможности перейти на левый котел, дабы начать ремонт правого котла. Не начато изготовление прокладок для паросекций. Это вызывает опасение, что котлы к навигации готовы не будут. Нужно принять меры.

М. РЯЗАНОВ,  
второй механик парохода „Ола“.

ПЕРЕД НАЧАЛОМ НАВИГАЦИИ

Предложения по улучшению работы порта

На страницах газеты „Дальневосточный моряк“ поднят вопрос о специализации складов. Считаю наиболее целесообразным провести специализацию складов, размещенных на наших перевалочных участках, следующим образом.

На втором участке по складам № 1 и № 2 производить размещение грузов на линию Александровск, Мгачи, Арково, Октябрьское (здесь самый большой грузооборот); склад № 3 — под грузы на сборные пункты: Хоэ, Агнево, Най-Най и Широкая падь; на третьем участке склад № 8 — под грузы на линию Нагаево; склад № 10 — на линию Москальво; в складе № 9 (если он будет передан в распоряжение порта) концентрировать грузы на линию Совгавань.

Специализация складов облегчит учет и контроль за поступлением грузов. Но в связи с этим парководству при расстановке флота по линиям нужно будет учитывать грузовую осадку судов. Речному парководству придется предъявить требование производить отгрузку согласно произведенной специализации складских пунктов.

Считаю необходимым поднять вопрос о нецелесообразности содержать в порту два диспетчерских аппарата. Не говоря уже о путанице, имевшей место в 1940 году, наличие двух параллельных аппаратов приводит к тому, что диспетчер парководства отдает распоряжения диспетчеру порта, а сам ничего не делает. Диспетчер порта занимается расстановкой флота по причалам, передает диспетчеру парководства поступающую с судов информацию.

Портовый флот состоит всего из 6 единиц и им вполне может руководить одна диспетчерская.

Более целесообразно иметь диспетчерскую при парководстве, упряднив диспетчерскую порта. Такой опыт в порту в навигацию 1939 года был произведен и вполне себя оправдал. Если диспетчерская порта будет существовать, информацию о ходе погрузо-разгрузочных работ по судам следует возложить на начальников участков, которые должны будут давать ее в диспетчерскую порта. Сокращение аппарата сохранит парководству большие средства.

В целях наилучшего учета прибывающих под обработку в порт судов речного парководства есть смысл содержать аппарат из двух (не более) человек, назвав одного из них начальником или заведующим рейдом. Этот маленький аппарат обеспечит учет прибывающих барж, проверку (согласно договора) — на какие пункты баржа имеет груз, в каком он состоянии, техническое состояние баржи, возможность ее обработки.

Памятные уроки навигации 1940 года, когда порт вынужден был принимать под обработку баржи, которые имели течь, причем речное парководство бросало их на рейде.

Дабы подготовить порт к навигации, нужно в апреле организовать погрузку зимующих морских судов и барж перевалочными грузами. Отгрузив 5500 тонн (примерно), мы освободим складскую площадь для приема груза с реки. Возможность сделать это имеется.

**В. МИШИН,**  
работник Николаевского порта.

Предотвратить штурмовщину

К началу передвижки льда в порту катера должны будут расставить морские суда к причалам, привести с правого берега Амура зазимовавшие там баржи. Для того, чтобы это было своевременно сделано, нужно в срок закончить ремонт портфлота.

Судоремонтные мастерские оттягивают окончание ремонта катеров.

Катер „Михеев“ ремонтируется полностью в судоремонтных мастерских; за 5 месяцев ремонта сделано очень мало. Нужно еще исправить баллер руля, поставить сектор руля на место, собрать телеграф. Очень много работы осталось сделать по машине, большая часть их падает на механический, литейный цехи.

18 марта механический цех запланировал проверку валика центробежного насоса катера „Михеев“, но работа не была произведена. До сих пор не откованы фланцы для водяного трубопровода, не отлит край вентилем и пробкой для инжектора.

Катеру „Воевода“ в свое время сделали буксирный гак, но он был забракован. Сейчас нужно перековать стопор, с этим не спешат. К брашпилью нужно нарезать червячную шестерню, отлить соединительную муфту, отлить край продувания и еще некоторые мелкие детали, но все это откладывается на последние дни.

Ремонт катера „Байкал“ задерживается исключительно из-за мелочей. В

Проблема повышения грузоподъемности судовых стрел и лебедок будит рационализаторскую мысль, требует принципиально нового подхода к практике обработки судов в портах. В частности, значительное увеличение веса подъемов выдвигает необходимость разрешить вопрос о том, чтобы по-новому организовать перевеску грузов прямо у борта судна. В связи с этим особое внимание заслуживает усовершенствование, осуществленное в Батумском порту.

При выгрузке из судов генеральных грузов — муки, сахара, кондитерских изделий и т. п. — по вариантам судно — склад или судно — вагон груз, как правило, проходит промежуточную перевеску на складе порта. При этом работа обычно производится следующим порядком.

Готовый подьем (12-16 мешков) на стропах выносятся судовой лебедкой из трюма судна на причал, доставляется на склад и там перекалывается на весы. После перевески мешки отвозят для укладки в штабели или погрузки в вагоны.

Таким образом, при перевеске на складе весь груз проходит лишнюю, двойную перевалку вручную: укладку на весы и снятие с весов. Это, естественно, намного задерживает обработку судов.

Перевеска грузов у борта судна готовыми подемами до последнего времени слабо внедрялась в портах, так как опускание лебедкой на весы тяжелого подема приводило к тому, что весы часто ломались и выходили из строя.

Также нужно сделать прорезь для обушка, работы здесь всего на час и напрасно механический цех ссылается на загруженность станков.

Для того, чтобы отлить два кронштейна для насоса катера „Аида“ потребовалось два месяца.

Главный инженер мастерских т. Шелученко обязал начальника производственно-технического отдела т. Лугового включить в график механического цеха работы по катеру „Михеев“. Тов. Луговой включил только один заказ, но начальник цеха т. Чичкан отказался и от него.

Весна приближается. Ремонт портового флота нужно всемерно форсировать.  
**Г. САЧКОВСКИЙ,**  
начальник механико-судовой службы порта.

Опыт передовых портов СССР

Усовершенствованная перевеска

Ничальник оперативной группы Батумского порта т. Габедава сконструировал и успешно применил у себя в порту простое и надежное приспособление, позволяющее осуществить перевеску генеральных грузов готовыми подемами у борта судна и этим устранить лишнюю перевалку груза на складе.

Это приспособление состоит из прочного деревянного прямоугольного щита, размеры которого несколько превышают габариты площадки весов. Щит лежит на двух прямых роликах, оси которых связаны между собой системой шарнирных рычагов и тягой. Рычаги вра-

щаются на осях, которые закреплены на корпусе весов.

Вся система рычагов приводится в движение рукояткой.

Сам щит предварительно тарируется. Это простое приспособление позволяет полностью устранить двойную перевалку груза на складе, сокращает на 5 человек потребное количество грузчиков и, кроме того, вдвое уменьшает количество весов, необходимых для перевески груза (по старому варианту работы на каждый трюм нужно было ставить двое весов, а с применением щита одни весы полностью обеспечивают работу).

**Инженер Е. РОЖОК.**  
(Газета „Морской флот“).

Новый журнал „Морской флот“

В Москве начал выходить новый ежемесячный политико-экономический и производственно-технический журнал Наркомморфлота „Морской флот“.

Журнал ставит задачей широко освещать следующие вопросы:

1) организация рентабельной работы морского флота и всемерное использование его резервов;

2) планирование и финансирование всех участков работы морского транспорта, экономика и перспективы развития морских бассейнов;

3) применение передовых методов эксплуатации судов и судовых двигателей;

4) механизация грузовых работ, внедрение новейших перегрузочных механизмов и усовершенствование стахановских методов погрузки и выгрузки;

5) организация ремонта флота, строгое соблюдение правильных технологических процессов;

6) новое судостроение и модернизация флота;

7) организация работы технического флота;

8) организация капитального строительства на морском флоте.

В журнале будут широко популяризироваться достижения лучших рационализаторов, изобретателей, стахановцев и обобщаться опыт передовиков морского транспорта.

Кроме того, в журнале будут печататься материалы о достижениях иностранной техники в области морского транспорта. Особое место будет уделяться партийно-массовой работе на морском флоте. Журнал рассчитан на судоводителей, механиков и

помполитов судов, инженерно-технических работников, экономистов и стахановцев парководств, портов, заводов морского флота, а также на преподавателей и учащихся морских вузов и техникумов.

К участию в журнале широко привлекаются хозяйственники, политработники, инженеры, экономисты, стахановцы морского флота.

Адрес редакции: Москва, центр, Рыбный пер. 2, пом. 61.

Подписка на журнал принимается во всех почтовых отделениях и в Союзпечати. Подписная цена на год — 36 руб., на 6 мес. — 18 руб., на 3 мес. — 9 рублей.

Редакция журнала „Морской флот“.

Ответственный редактор  
**Я. М. ГЕЛЬФЕР.**

Открыт прием подписки на газету „Дальневосточный моряк“ до конца года. Газета выходит по средам и субботам, условия подписки: на 1 месяц — 80 копеек.

Подписка принимается председателями месткомов, судкомов и профорганами.

С 17 марта по 1 апреля 1941 г. с 20 до 22 часов ежедневно, кроме выходных дней, при амбулатории водоздрава работает курортно-отборочная комиссия.

Комиссия производит осмотр всех работающих в парководстве и их членов семей, нуждающихся в курортном лечении и пользовавшихся ранее амбулаторным лечением при амбулатории водоздрава.

**ПОРТКОММОР.**