

ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ МОРЯК

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

Суббота
29 марта 1941 г.
№ 26 (50)
Год издания 2-й
Выходит 2 раза в неделю.

Социалистическое соревнование на успешное проведение судоремонта

Моряки предъявляют счет судоремонтникам

Заказы лежат месяцами

В марте судоремонтные мастера выполнили нам некоторые заказы, поэтому мы саморемонтные работы сумели намного двинуть вперед. Закончена сборка главной машины, опробованы паропроводы, отремонтированы донки питательного и пожарного насосов и другие агрегаты.

Хорошо произведена сборка главной машины бригадой т. Шестакова (члены бригады тт. Зорин и Якименко).

Отлично отремонтированы арматура главного котла, питательные насосы, рулевая машина и произведена фальцовка дымогарных труб. Бригада т. Зорина (члены бригады — машинист т. Михлевич, кочегары тт. Васильев и Бигбулатов), выполнившая эту работу, заслуженно считается на судне передовой.

В механическом цехе нас до сих пор еще встречают как пасынков, забывая, что в эту навигацию мы будем работать в Николаевском

пароходстве. Заказы часто лежат по несколько месяцев. С ноября прошлого года механический цех обрабатывает поршень и два подшипника (мотылевый и головной) для динамомашин. Все остальное к динамомашине отремонтировано. 6 лебедок отремонтированы полностью, но собрать мы их не можем, так как слесарный цех вот уже больше двух месяцев задерживает сборку кулисного движения.

Установку питательных кувшинов на котле мастера откладывали ссылаясь на то, что у них нет клингерита. Сейчас клингерит нами получен в заготконторе пароходства и передан мастерским, но дело все-таки вперед не двигается.

Задерживает механический цех обработку головного подшипника и поршневых колец для центрального насоса.

В. СИДОРЕНКО,
старший механик парохода „Перекоп“.

Когда же детали начнут поступать бесперебойно?

Последняя декада марта саморемонтникам теплохода „Серп“ не принесла ожидаемых результатов. В эти дни закончена сборка топливных насосов и ремонт выхлопных коллекторов. Можно было произвести сборку главной машины, но мастерские поздно приступили к укладке вала и сейчас не дают возможности продолжать работы по саморемонту агрегата.

До сих пор наш счет мастерским об изготовлении выносного подшипника и вкладышей рамового подшипника остается непола-

ченным. Это задерживает сборку вспомогательного и главного компрессоров.

Из-за плохой подачи мастерскими деталей мы работаем не с полной нагрузкой. Часть людей пришлось отпустить в отпуск. С 1 апреля они возвратятся на судно. Но темпы, которыми мастерские обеспечивают нас деталями, вызывают опасение, что и в дальнейшем мы нормально производить саморемонт механизмов не сможем.

Б. ДИЦ,
старший механик теплохода „Серп“.

Повысить темпы котельных работ

Март машинная команда парохода „Ола“ закончила производством полностью работ по саморемонту механизмов. Машинисты и кочегары производят обивку краски в шахте машинного отделения. Команда своими силами произвела снятие винта и дейдвудной втулки.

Закончены работы по ремонту лебедок. Но к сборке их приступить нельзя, мастерские задерживают изготовление рам. Такое же положение и со сборной балластно-клапанной ко-

робки. Работа задерживается. Высокопроизводительный труд у бригады палубников т. Губарева. Палубники закончили окраску наружных бортов судна и некоторых хозяйственных помещений. Впереди у палубников еще много работы. Необходимо после окончания котельщиками оборудования юта и твиндеков произвести окраску жилых помещений. Однако конца котельных работ еще не видно.

В. ПЕРЕВОЗНИКОВ,
старший парохода „Ола“.

ПО ВИНЕ МАСТЕРСКИХ ЭКИПАЖ ПАРОХОДА „ЩОРС“ НЕ ВЫПОЛНИЛ СВОИХ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ

Невыполнение наших заказов судоремонтными мастерскими привело к тому, что взятое на себя обязательство — закончить саморемонт к 1 апреля — нами не выполнено.

Левый люк бортового иллюминатора буксирного парохода „Щорс“ находится от воды всего на 50 сантиметров, при крене на левый борт во время затопления майн буксир может зачерпнуть воды. В течение нескольких месяцев я тщетно прошу начальника слесарного цеха т. Жукова поставить иллюминатор.

Несколько раз в график слесарного цеха включа-

лась полудка конденсаторных трубок, но работа откладывалась за неимением на складе мастерских нашатыря. Выписав в заготконторе пароходства нашатырь, я принес его в цех. Но хотя нашатырь и есть, лудить трубки слесарный цех еще не начал.

Много раз планировалась проточка направляющих поршневых штоков станины рулевой машины. Больше того, в прошлой декаде приступили к разметке этой станины, но, не закончив, бросили ее.

Н. БАСЕНКО,
капитан буксирного парохода „Щорс“.

ПЕРЕХОДЯЩЕЕ КРАСНОЕ ЗНАМЯ ПРИСУЖДЕНО БРИГАДЕ тов. БЕРЕЗОВСКОГО

ИТОГИ СОРЕВНОВАНИЯ НА СТРОИТЕЛЬСТВЕ ДОМА ПАРОХОДСТВА И ДОМА № 7 (С 21 ПО 28 МАРТА)

Постановление жюри по подведению итогов социалистического соревнования
(Утверждено начальником порта)

На строительстве дома № 7 несколько повысились темпы работы. Так, если за прошлую неделю производительность труда у бригады т. Фатеева составляла 157,6 процента, то за истекшую неделю она выросла до 167,3 процента.

Хорошие образцы работы показали столяры под руководством т. Березовского.

Звенья плотников имеют следующие показатели (по производительности труда): звено Тютюнина — 192,7 проц., Глазкова — 190,4 проц., Миловацкого — 164,7 проц., Смирнова — 148,4 проц. и Ускова — 134,6 процента.

На строительстве дома № 7 т. Федотов имеет 240 процентов выполнения плана по производительности труда. По сравнению с прошлой неделей производительность труда снизилась на 60 процентов.

Тт. Баранов и Казанцев выполняют нормы на 200 процентов, столяр т. Шестопалов — на 207 процентов. На строительстве дома № 7 отстала бригада подсобников (бригадир т. Клюев), выполнившая задание на 95 процентов.

Рассмотрев материалы, жюри постановило.

Отобрать знамя у бригады т. Федотова. Знамя и 100 руб. присудить бригаде столяров (бригадир т. Березовский, показатели по производительности труда — 235,7 процента).

Жюри отмечает, что претендентом на получение знамени являлась бригада подсобников (бригадир т. Шевченко), выполнившая план за истекшую неделю на 318 процентов. Но бригада т. Шевченко допустила брак в работе — неравномерно произведена конопатка стен, черепные бруски пришиты неправильно. Виновником брака является и прораб т. Глстов, не осуществляющий должного контроля за строительством дома пароходства.

Вторую премию — вымпел и 75 рублей — присудить звену т. Тютюнина.

Третью премию — 50 рублей — присудить столяру т. Шестопалову. Тов. Шестопалов умело использовал внутренние резервы при остеклении дома № 7.

Председатель жюри —
И. РОЗУМ.

Члены жюри —
И. ДЕГТЯРЕВ, А. АНДРЕЕВ, Я. ГЕЛЬФЕР.

Требовательность — неотъемлемое качество командира производства

Командир — полноправный хозяин на производстве.

Командир наделен большими правами. Он обязан полностью использовать их. Требовательность к своим подчиненным командир должен проявлять в большом и малом деле. Взыскательность, придирчивость укрепляют дисциплину и авторитет начальника.

Характерный пример. Формовщик т. Колосовский успешно справился с отливкой трех золотниковых рубашек. Но при заливке металл выплескивался из литейной чаши, что влекло за собой потерю чугуна. Мастер т. Максимов не удовлетворился тем, что формовка сделана хорошо, а потребовал сохранения металла. Это замечание мастера является вполне справедливым. Мастер — воспитатель рабочих и он должен, не падая самолюбия подчиненных, указывать им на недостатки.

Доброта, проявляемая отдельными командирами пароходства, боящимися как бы кого не обидеть, — наносит вред производству.

Это можно проиллюстрировать на примерах работы судоремонтных мастерских. Известно, что слесарный цех мастерских не блещет чистотой. Однако это не помешало мастеру Жукову дать лестный отзыв о работе уборщицы цеха.

Требовательностью не отличается и директор мастерских т. Евсеев. Уверования, уговоры — вот что характерно в его отношении к подчиненным.

Панибратство продолжает еще иметь место в хозяйствах пароходства. В отдельных случаях грани служебных и личных отношений стираются. Имеется полное основание предъявить такое обвинение второму механику парохода „Амур“ т. Малевскому. Сам по себе т. Малевский неплохой производитель, но выпивает с подчиненными, подменяет служебные взаимоотношения товарищескими.

Укрепление авторитета командира, его роли на производстве находится в полной зависимости от требовательности его к себе и подчиненному. Требовательность — неотъемлемое качество командира производства.

МЕХАНИЗМЫ—НА ПОЛНУЮ МОЩНОСТЬ

МОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ ПО МЕХАНИЗАЦИИ ШТИВКИ УГЛЯ

Бригада механизаторов т. Литко сделала все, от нее зависящее, по заготовке деталей для одноканатных грейферов системы т. Болотина. Не имея материалов, они вышли из положения, используя утиль. Когда судоремонтные мастерские отказались выполнить строгальные работы, мотивируя отказ тем, что работать некому, члены бригады выход также нашли. Слесарь т. Попов, будучи немного знаком со специальностью строгальщика, быстро усвоил процесс строжки и теперь отлично справляется с этой работой.

В данное время заготовка деталей на 3 грейфера в основном закончена, за исключением пальцев, траверз и направляющих телескопических труб грейфера. Достать 110-мм сталь, швеллер и трубы для этих деталей механизаторам должны помочь отдел снабжения пароходства и мастерские.

Такое же положение с

электросварочными работами. Работает один электросварочный агрегат, нужен второй. Сварочный аппарат есть, есть и сварщик, но не хватает электроэнергии, мастерские отказались обеспечить электроэнергией вторую смену. Можно бы работать на своем двигателе, — нет горючего.

Разрешив вопрос о строительстве грейферов, мы однако не решаем полностью вопроса механизированной переработки угля. Необходимо механизировать штивку угля. Предлагаю использовать имеющиеся у нас 3 углеперегрузателя: груз подается в ковш элеватора, передающего уголь на ленты транспортера. Правда, они немного велики и тяжелы, но с помощью лебедок их можно опустить в люк трюма и, установив в углах трюма, подавать уголь на просвет люка, откуда грейфер будет подавать его на берег.

П. СЕМЕЧЕНКО,
мастер отдела механизации порта.

УСКОРИТЬ РЕМОНТ ПАРОВЫХ КРАНОВ

Из-за слабой мощности электростанции до прихода новых двигателей погрузо-разгрузочные механизмы с открытием навигации полностью использованы быть не смогут. Стало бы упор нужно взять на подъемные краны, имеющие в отделе механизации и не требующие электроэнергии. Средняя производительность в час каждого из них 24 тонны. Кранов 4, все вместе в сутки они

могут переработать 2304 тонны груза.

На двух кранах требуется заменить бронзовые втулки. На отливку этих деталей заказ в затон был сдан своевременно, но до сих пор не выполнен и когда будет выполнен — неизвестно. Краны нужно как можно быстрее отремонтировать.

К. СЛАБЧУК,
бригадир — крановщик.

СВОЕВРЕМЕННО ПОДГОТОВИТЬСЯ К МОНТАЖУ ДИЗЕЛЯ

Два старых двигателя системы Отто-Дейц не в состоянии из-за своей маломощности обеспечить электроэнергией погрузо-разгрузочные механизмы порта. Кроме того из двух только один двигатель отремонтирован. Второй находится в разобранном виде, ремонт его задерживает затон. К двигателю требуются нефтяные насосы, изготовить которые в Николаевске не представляется возможным.

Потребность в электроэнергии выражается примерно в 350 киловатт. Генераторы отдела механизации дают только 54 киловатта. Правда, с открытием навигации судоремонтные мастерские будут иметь излишек электроэнергии, но и это не покрывает потребности отдела механизации.

Для отдела механизации в Хабаровске лежит мотор марки ЧТЗ и электро-

станция „Колхозница“ (небольшая передвижная станция). Если даже мотор ЧТЗ прибудет с первым парходом, требуется время для его установки, да и этот мотор не обеспечит полной эксплуатации механизмов.

Мощный дизель для Николаевского пароходства имеется в Совгавани. Его необходимо забросить с первым же парходом в Николаевский порт. Монтаж дизеля займет 10-15 дней. Нужно немедленно запросить сведения о размерах дизеля, с тем чтобы сейчас же сделать фундамент и все подготовительные работы. Это обеспечит быстрейший ввод дизеля в эксплуатацию.

М. ШАЛАЕВ,
начальник отдела механизации порта.

ВОЗМУТИТЕЛЬНОЕ ОТНОШЕНИЕ К МЕХАНИКЕ тов. ЗУЕВУ

Механик силовой станции судоремонтных мастерских стахановец т. Зуев, приехав из отпуска 22 сентября 1940 года, застал квартиру заселенной другими жильцами. Вещи и одежду его разместили где попало. Скитался Зуев по квартирам рабочих, день у одного, день у другого, пока поселили его на кухню, где нет возможности даже присесть за стол, чтобы почитать. А комнату заняла бухгалтер затона т. Вакар. Вскоре т. Вакар приобрела кур, а затем поросенка, поместив всю эту живность на кухню.

Снова со стороны Зуева просьбы, протесты. Никаких результатов. Проходят месяцы. Ни бывший начальник коммунального отдела Селитренников, ни директор мастерских Евсеев не могли положить конец этому исключительному издевательству над человеком.

Невозможность находиться дома заставляет т. Зуева бродить по городу, сидеть на станции до 12 часов ночи. Редки случаи, когда утро застаёт его на голлом верстаке станции.

На каком основании лишены жилья человека, дабы дать простор в жилых помещениях курам и свиньям?
М. В.

БЕЗДЕЙСТВУЮЩИЙ АГИТАТОР

Политотдел пароходства прикрепил на наш пароход агитатора т. Аутка (старший секретарь военного трибунала), который посещает нас очень редко. На пример, в феврале он был лишь три раза, в марте только один раз. Команда просила т. Аутку провести на судне беседу о международном положении. Но с 4 марта агитатор не появляется.

Н. ПЛИСКО,
комсорг парохода „Перекон“.

По следам выступлений „Дальневосточного моряка“

„С ОПОЗДАНИЕМ НА ПОЛГОДА“

Главный бухгалтер управления пароходства т. Сонько по статье „С опозданием на полгода“ (в газете от 22 марта) сообщила следующее.

Задержка исполнения приговоров на граждан Литвинова и Кривошеева произошла по вине бухгалтера расчетной части К. П. Чичкановой, на которую наложено административное взыскание. Задержка исполнения приговоров в отношении Богушева и Гуляш произошла по вине отдела кадров, который не знал места работы людей и давал неправильные указания. Карточка приведена в порядок.

В помощь агитатору

ИНСТРУМЕНТ—НАРОДНОЕ ДОБРО

Более 15 тысяч рублей в год мастерские расходуют на изготовление и ремонт инструмента, так как централизованное снабжение поставлено очень плохо. Ежедневно в инструментальную кладовую приносят сдавать и обменивать десятки погнутых, поломанных и грязных инструментов. Требование — сдавать только чистый инструмент — выполняется плохо.

Особенно скверное отношение к инструменту в котельном цехе. Подгонка отверстий в листах делается небрежно, приходится пользоваться развертками, разверток же фабричного производства нет, пришлось осваивать изготовление их своими силами. Результаты оказались удачными, но стоимость выше заводских. При развертывании отверстий котельщики до того небрежно обращаются с дрелями и развертками, что ежедневно их ломают. Особенно этим отличается бригада т. Феоктистова. На днях т. Феоктистов сжег якорь электродрели, подряд сломал 6 сверл, а сломанных бригадой секачей и зубильев не счесть.

Другое положение в бригаде у Дмитрия Фомина. На такой же работе у них инструмент держится гораздо дольше.

В механическом цехе токари из учеников тт. Бобцов, Сибиряков, Ильязов и др. неправильно испол-

зуют сверла, часто ломают их, пережигают, разбрасывают инструмент где попало. У них на станках измерительный инструмент валяется вместе с режущим, от этого он получает забот, преждевременно приходит в негодность.

Немало портят и ломают инструмент в слесарном цехе. Съемные скобы возвращают с забитой резкой, клупны грязные, сверла то и дело ломают. Слесарь Киселев за последние несколько дней сломал ряд инструментов. За Зайкиным Владимиром числится несколько сломанных сверл, а на днях он умудрился сломать газовый ключ по целому месту, употребив чрезмерное усилие; слесарь Славкин испортил комплект плашек Витварта 5/8.

Многие рабочие, — в этом вина мастеров — не знают, как правильно применить инструмент. Дефицитными метчиками, например, часто пользуются без смазки, преждевременно изнашивая и ломая их.

Безжалостное отношение к инструменту вызывает большие убытки, простой рабочих, срыв выполнения производственных заданий.

Борьба за бережное отношение к инструменту — дело всего коллектива судоремонтных мастерских, каждого слесаря, токаря, котельщика. Инструмент — народное добро.

В. ВАЙСБРЕЙТ,
главный механик судоремонтных мастерских.

Перед первой бассейновой профсоюзной конференцией

НОРМИРОВАНИЕ НА ГЛАЗОК

На первом всесоюзном совещании стахановцев т. Сталин говорил: „Без технических норм невозможно плановое хозяйство. Технические нормы пужны кроме того для того, чтобы отстающие массы подтягивать к передовым. Технические нормы — это большая регулирующая сила, организующая на производстве широкие массы рабочих вокруг передовых элементов рабочего класса“.

Что же происходит в судоремонтных мастерских? Нормирование труда по ремонту судов происходит по справочникам, в которых не предусмотрен ремонт судов морского типа. Нормирование по ремонту стан-

ков, инструментов ведется по соображениям отдельного лица, технически необоснованно. Старший нормировщик т. Шпренит не беспокоится о разработке норм на детали, не имеющие твердых нормативов.

Тов. Шпренит работает с неполной загрузкой, так как нормирует маленький объект мастерских. Как правило, старший нормировщик должен проверять все нормированные нормировщиками наряды. Однако т. Шпренит за весь период работы не проверил работу ни одного из нормировщиков.

П. ИВАНОВ,
бухгалтер расчетной группы мастерских.

НАШ СЧЕТ ПОРТКОММОРУ

Порткоммор плохо обслуживал низовые профорганизации. С 1939 года судовые комитеты совершенно не пользовались вниманием порткоммора, не было ни одного случая культурно-массового обслуживания коллективов судов.

Судовые комитеты не

имели средств, так как процентных отчислений не получали. Им не на что было покупать культуринвентарь, как шахматы, музыкальные инструменты и прочее, для обслуживания моряков.

И. ЧАБАН,
председатель судкома теплохода „Серп“.

ПЕРЕД НАЧАЛОМ НАВИГАЦИИ

ВЕСНА У ВОРОТ, ПРИВЕСТИ КАЖДОЕ ХОЗЯЙСТВО ПАРОХОДСТВА В ПОЛНУЮ ГОТОВНОСТЬ!

Вместо трех котлоцисток — только две

В навигацию 1940 года было немало случаев, когда суда стояли под котлоцисткой в период их эксплуатации и, как правило, стояли больше срока („Кингисепп“, „Красноармеец“, „Щорс“, „Чапаев“). На кораблях, имеющих более одного котла, в наших условиях можно проводить котлоцистку не выводя судна из эксплуатации. Это удобно делать, когда по грузо-разгрузочные работы производятся в закрытых портах и на рейдах.

На судах с одним котлом, если нельзя проводить котлоцистку из эксплуатации, то по крайней мере можно сократить сроки котлоцистки.

В период прошлых навигаций промывка котлов на судах с одним котлом производилась следующим образом. Пароход становился на котлоцистку. В диспетчерскую делалась заявка о предоставлении катера для промывки и наполнения котла водой.

В большинстве случаев катер в бухте нет, плавкран занят. Пароход в таком случае стоит в ожидании подхода катера. Но даже если катер или плавкран имеются, так все равно промывка и питание котла имеет большие недостатки. Они не могут дать струю большого напора для промывки, дают в котел не горячую, а теплую воду, а зачастую и холодную, что удлинит срок подъема пара.

КУЛЬТУРНО ОБСЛУЖИВАТЬ ПОТРЕБИТЕЛЯ

Торгмортранс имеет столовую на 104 места, пропускная способность — 150 человек в час. В зимний период к ней прикреплено 1400 человек, во время навигации будет 2100 человек. Поскольку за обеденный перерыв (3 часа) столовая может обслужить только 400 человек, то 900-950 человек или остаются без завтрака, или вынуждены простаивать в очереди и опаздывать на работу.

На территории порта имеется один магазин. Размер магазина 5 х 6 кв. м. По своей пропускной способности магазин не может обслужить всех трудящихся пароходства. Для того, чтобы выполнить план товарооборота, торгмортранс вынужден продавать фондированные товары городекому населению.

Руководство пароходства недооценивает значения нормального снабжения моряков. Вот уже 4 года разрешается вопрос о помеще-

Основной недостаток тот, что плавкран или катер „Михеев“, например, подаются в котел 28 тонн воды в течение 6—7 часов. И вместо того, чтобы провести котлоцистку за 40—44 часа, делаем ее 70—80 часов.

Необходимо устроить нечто в роде промывочной станции на техническом причале. Можно провести паропроводную магистраль от судоремонтных мастерских, сделать на причале будку, установить один сильный инжектор, который и будет обеспечивать горячей водой нуждающиеся в промывке суда, и одну донку с приемными и отливными шлангами. Наличие такой станции намного сократит сроки промывки.

Кроме того, наши суда плавают в районе Нагаево, Совгавань и в основном питание котлов производится амурской водой. А при правильной дозировке котлов антидезином (к слову сказать, обеспечение которым должно быть в эту навигацию лучше, чем в прошлую), при регулярной промывке котлов промежуточные сроки промывки их можно смело увеличить с 1000 до 1500 часов, что не отразится на работе котла и на его состоянии. Это даст возможность сократить число промывок, то-есть вместо 3 котлоцисток можно будет делать только две.

К. ПОМАЛЕЙКО,
старший механик парохода „Щорс“.

НИ ОДНОГО ЧАСА ПРОСТОЯ ПО ВИНЕ ЛОЦМАНСКОЙ СЛУЖБЫ

Лоцманская служба Николаевского пароходства в навигацию 1941 года должна обеспечить бесперебойное круглосуточное плавание судов по амурскому лиману и Татарскому проливу. Сейчас в лоцманской службе идет подготовка, организована учеба. Лоцманы проходят курсы судовождения, изучают ограждения и обстановку плавания по амурскому фарватеру и бару, знакомятся с прокорректированной картой лимана и бара.

Лоцманам придется проводить суда не только Николаевского пароходства, но и суда Дальневосточного пароходства. Задача состоит в том, чтобы суда

не имели ни одного часа простоя в ожидании лоцманов. Для выполнения этой задачи управление Николаевского - на - Амуре пароходства должно нам помочь.

У нас имеется всего лишь один катер „Пилот“, который не сможет обеспечить своевременной доставки лоцманов на суда. К тому же блок мотора катера лопнул и не исключена возможность, что в самый разгар навигации мотор выйдет из строя. В прошлом году регистр СССР запретил катеру „Пилот“ выходить в открытое море. Новый мотор заказан два года тому назад, трудно сказать сколько еще лет

пройдет прежде, чем мы его получим. Практика прошлых лет показала неудобства обслуживания судов при наличии одного катера. Обычно, проводив пароход до острова Байдукова, обратно лоцману бывает вернуться не на чем, это приводит к простоям судов. Необходимо иметь два катера, распределить их работу следующим образом. Один катер находится на острове Байдукова. Здесь он будет снимать лоцманов с пароходов, идущих из Японского моря в Охотское. Другой катер будет перебрасывать их из Николаевска.

П. БОРОДИН,
лоцман.

Заменитель клингерита

Наши судоремонтные мастерские, равно как и суда пароходства и порта, не имеют ряда прокладочных и набивочных материалов. В особенности дело плохо обстоит с клингеритом. Уже сейчас, при сборке вспомогательных механизмов судов и трубопровода, приходится фланцы собирать без прокладок, в надежде поставить их весной.

Перспектив на получение клингерита, или хотя бы его заменителя — паранита — нет, ждать не позволяет время. Поэтому единственный выход из этого положения — подобрать и применить на месте один из заменителей клингерита.

Наибольшее внимания по своим качествам и простоте приготовления, доступной в наших условиях, заслуживает заменитель,

предложенный СОВТ.

Прокладки этого заменителя изготавливаются из обыкновенного асбестового картона, а затем пропитываются специальным составом, называемым „выборит“. Состав выборита содержит в себе следующие материалы в весовом соотношении: жидкое стекло — 33 части, конторский клей — 50, вода — 16,7, графит — 03.

Для приготовления выборита указанные выше материалы смешиваются и подогреваются до температуры 60-70 градусов С. Перед постановкой между фланцами вырубленные прокладки из асбестового картона пропитываются в выборите.

Приготовленные таким способом прокладки были испытаны на астраханском судоремонтном заводе „Ш Интернационал“ при

давлении пара в 13 атмосфер и температуре 280 градусов С. Испытанию подвергались прокладки различных форм, испытание велось в течение 85 суток, причем пропаривания или пробы прокладок не наблюдалось.

Для большей уверенности в результатах испытания прокладок из данного заменителя можно провести и в наших мастерских. Затраты на испытание ориентировочно выразятся в 200-250 рублей. При удовлетворительном результате опыта, разработав на основе его технологический процесс, можно будет с полной уверенностью в прочности собрать трубопроводы и арматуру, применив прокладку из данного заменителя.

В. ШЕЛУЧЕНКО,
главный инженер судоремонтных мастерских.

Дезорганизатор труда возглавляет отдел

ЕЩЕ РАЗ О ГРУЗОВОЙ КОНТОРЕ ПОРТА

Руководитель грузового отдела порта т. Огиенко больше занят розысками побочных заработков, чем состоянием своего отдела. Не ограничиваясь окладом в 1250 рублей, он работает по совместительству в представительстве Сахторга в качестве главного бухгалтера и юриста-консультанта.

Имея работу на стороне, т. Огиенко изыскивает способы выполнения ее в часы занятий, отлучаясь из отдела по всякому поводу. Фактов отлучек очень много, для примера приведем некоторые.

27 февраля 1941 года т. Огиенко к 4 часам вызвали в военный трибунал в качестве свидетеля, а с работы он ушел в 12-30. 5 марта с 11 часов дня ра-

ботал у себя на квартире.

Будучи „перегружен“, т. Огиенко, естественно, не имеет возможности в урочное время руководить отделом. В связи с этим он обратился к начальнику порта с готовым проектом приказа о введении в грузовой отдел сверхурочных работ. Приказ, к сожалению, был подписан. Но, заработав на сверхурочных „работках“ около 400 рублей, он их не получил на том основании, что работы эти обязан был выполнять в рабочее время (обратившись в парсад, получил отказ и там).

23 января этого же года был такой случай. Тов. Огиенко ушел с работы на 30 минут раньше, якобы, по вызову одного

из учреждений города, установлено же, что ходил он в магазин судоверфи за продуктами. Когда от него потребовали представления справки, т. Огиенко направился за справкой не в это учреждение, а в облторг, где он не был, но где справку ему охотно выдали...

До открытия навигации остается очень ограниченное время. Но в грузовом отделе затишье, не ведется никакой подготовки, что характерно отметили в своей заметке на страницах газеты „Дальневосточный моряк“ гг. Савонов и Азина,

С. ТЕОРИН,
юрисконсульт.

В. КРОПОТОВ,
старший экономист по претензиям.

ПАРОХОДСТВУ—ОБРАЗЦОВУЮ СВЯЗЬ

К предстоящей навигации служба связи пароходства отремонтировала оборудование береговой радиостанции, установила зарядные устройства, снабженные минимальными реле (автоматами), что дает возможность производить зарядку в отсутствие дежурного техника; оборудовала радиомастерскую для ремонта радиоаппаратуры флота; установила новую радиостанцию на теплоходе „Серп“; отремонтировала резервную радиостанцию теплохода „Серп“; отремонтировала радиооборудование пароходов „Амур“, „Ола“. В апреле будет закончен ремонт радиооборудования буксирных катеров „Чапаев“ и „Щорс“. Служба связи в своей радиомастерской изготовила радиопередатчик, предназначенный для катера „Пилот“. Передатчик будет установлен и опробован в первых числах мая в судовых условиях.

В связи с переходом управления порта и механико-судовой службы в затон, необходимо обеспечить последнюю телефонной связью, для чего придется произвести перестановку имеющихся телефонов, так как

до прибытия новой телефонной станции (находящейся в данное время во Владивостоке) не будет телефонов, ни проводов.

Предстоят большие работы по телефонизации порта, которые задерживаются из-за отсутствия проводов, занаряженных в Днепрпетровске. Разрабатывается инструкция по эксплуатации связи берега и флота, которая предусматривает четкое несение вахт радиооператорами.

Службе связи предстоит сдать в эксплуатацию 2 дизельных подстанции. Одна из них предназначена для радиостанции Николаевска, другая для Москальво. Построить помещения для них должен отдел капитального строительства через стройотдел порта. Пока еще строительство дизельных не начато. Они сыграют большую роль в разрешении вопроса скорейшей установки нового оборудования на радиостанциях, которое обеспечит бесперебойную связь флота с берегом.

Г. ГОРДА,
начальник службы связи пароходства.

ПОЧЕМУ НА СУДАХ НЕТ АВАРИЙНОГО ЗАПАСА?

Морские транспортные суда обязаны по числу лиц судового экипажа и перевозимых пассажиров иметь неприкосновенный запас. Для судов дальнего плавания неприкосновенный запас рассчитан на 5 суток, для судов малого плавания—на 3 суток.

На судах Николаевско-на-Амуре пароходства неприкосновенный запас имеется в минимальном количестве, далеко не по норме, а на некоторых его

совсем нет. На пароходе „Ола“, например, запас был приобретен в 1937 году, в начале 1940 года он списан по акту, как пришедший в негодность.

До начала навигации морские суда неприкосновенными запасами должны быть снабжены. Управление пароходства, в частности отделу снабжения, нужно об этом позаботиться.

В. ШВЕДУНОВ,
старший помощник капитана парохода „Ола“.

Когда отсутствует проверка исполнения

По Николаевскому порту 24 ноября 1940 года был издан приказ № 164, запрещающий выброску мусора с судов на лед. На пароходе „Амур“ с этого дня весь мусор из балластов, канатного ящика, льял и трюмов сваливали на носовую палубу правого борта. Он там лежал, мешая свободному движению по палубе, не говоря уже об антисанитарии.

Но вот подошло время обивать палубу от ржавчины. Мусор потребовалось во что бы то ни стало убрать. На лед его сбрасывать нельзя. Старший помощник капитана пишет заявку в диспетчерскую с просьбой дать транспорт для вывозки мусора. В диспетчерской принимают заявку под расписку и заве-

ряют, что в ближайшие дни транспорт будет предоставлен.

Старпом, окрыленный уверенностью, дает распоряжение выбросить мусор на лед и приступить к ремонту палубы.

Мусор сброшен, палуба ремонтируется, но транспорта нет как нет. А суда между тем получают еще одно распоряжение, подтверждающее приказ № 164 и обязывающее строго его выполнять, а „в случае необходимости удаления мусора, давать заявку порту на очистку“. Продав транспорт нарасно, старпом идет в диспетчерскую за справкой, когда же будет транспорт. Диспетчер советует написать снова заявку, но так, чтобы это звучало грозно.

НА БАРЖЕ „ОРОЧЕН“

Баржа „Орочен“ зимует в Николаевске. Команда состоит из 2 человек. Ремонт проводим сами. Внутреннюю окраску закончим к 1 апреля. Производим некоторые плотничные работы, в частности, поделку полубортиков. Материалы нам подбросили.

Берем на себя обязательство закончить ремонт полностью к 15 мая.

И. КРИВОРУЧКО,
скипер баржи „Орочен“.

ЗАВОЕВАТЬ ПЕРВОЕ МЕСТО

Сберегательная касса № 6 обслуживает рабочих и служащих пароходства на месте. Работает она с 10 часов утра до 6 часов 15 минут вечера. Перерыв на обед—с 1 часу дня до 1 часу 30 минут.

Первичный взнос в кассу—не меньше 5 рублей. В дальнейшем вкладчик имеет право внести какую угодно сумму.

Вкладчик имеет право взять свои сбережения в любое время, имеет право на свои сбережения выдавать доверенность другим лицам.

Среди других сберкасс города сберегательная касса № 6, прикрепленная к пароходству, занимает второе место. Сберкасса имеет порядочное число вкладчиков и хорошие сбережения. Но вкладчиками ее состоят далеко еще не все рабочие и служащие пароходства. Задачей сберкасы является привлечение в качестве вкладчиков всех рабочих и служащих пароходства и наилучшее их обслуживание.

Н. НЕФЕДЬЕВА,
контролер сберкасы № 6.



Киностудия „Мостехфильм“ заканчивает производством научно-популярный фильм „Собака на войне“. Режиссер фильма—Е. Н. Герпилин, главный консультант—полковник Г. П. Медведев. НА СНИМКЕ: Кадр из фильма. Собака доставила донесение. Фото ТАСС.

ПО НИКОЛАЕВСКОМУ-НА-АМУРЕ ПАРОХОДСТВУ

Призывники сдают нормы на значок ГТО

Призывники пароходства сдают нормы на значок ГТО. 29 человек уже сдали нормы по лыжам. Наилучшее время показали тт. Верба и Фадеев.

Тов. Верба (грузовой отдел порта) дистанцию в 10

километров покрыв за 52 мин. 31 сек., норма—1 час 5 минут; т. Фадеев финишировал за 53 мин. 29 сек.

Сейчас проводятся тренировки по метанию гранат и переноске тяжестей.

Прибытие команды парохода „Кингисепп“

В Николаевск из Владивостока прибыла команда парохода „Кингисепп“. Всего прилетело 25 человек, среди них—капитан

парохода т. Галушко, старший и второй механики и другие члены экипажа. Команда выезжает к месту стоянки судна.

Учеба командного состава

Цикл лекций по экономическим вопросам, начавшимся 21 марта, проходит успешно. Занятия проводятся в трех группах в управлении пароходства, порта и в судоремонтных мастерских.

В двух группах закончи-

лись лекции на тему „Планирование работы флота и портов“.

Вчера в группе при управлении пароходства была прочитана первая лекция на тему „Финансовый план и финансирование морского флота и портов“.

Весенние каникулы в подшефной школе

Весело проводят весенние каникулы учащиеся подшефной средней школы № 1. 25 марта ученики старших классов в областном драматическом театре просмотрели пьесу А. Арбузова „Таня“.

Ежедневно в кинотеатре „Глобус“ для детей устраивается просмотр кинофильмов. На городской лыжной станции идет сдача зимних норм на значки БГТО и ГТО.

Подготовка к гимнастическим соревнованиям

27 марта комсомольцы школы морского ученичества приступили к тренировочным гимнастическим занятиям. 42 комсомольца под руководством инструктора физкультуры-общественника т. Гусак разучивали подготовительные упражнения зарядки комплекса ГТО.

Учебно-тренировочная работа будет проводиться по установленному расписанию в форме гимнастических уроков.

Сегодня в клубе, театре и кино

Сегодня в клубе моряков—концерт. Начало в 8 часов 30 мин.

В областном драматическом театре идет пьеса А. Островского „Волки и овцы“.

В кинотеатре „Глобус“ демонстрируется новый звуковой художественный фильм „Ветер с востока“.

Ответственный редактор
Я. М. ГЕЛЬФЕР