

ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ МОРЯК

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

Суббота
5 апреля 1941 г.
№ 28 (52)
Год издания 2-й
Выходит 2 раза в неделю.

ОТЧЕТНО-ВЫБОРНЫЕ ПАРТИЙНЫЕ СОБРАНИЯ

В ближайшие дни в пароходстве начнутся отчетно-выборные партийные собрания. Руководители партийных организаций отчитаются о проделанной работе со дня последних выборов.

Отчетно-выборные собрания проходят после решений XVIII Всесоюзной партийной конференции, определенной задачи парторганизаций в области промышленности и транспорта. Отчеты и выборы должны пройти под знаком реализации решений XVIII Всесоюзной конференции ВКП (б) и проверки того, что сделано партийными организациями пароходства в этой области.

Отчетно-выборная кампания является значительным событием в жизни каждой партийной организации. Она должна вызвать подъем партийной работы и улучшение руководства производством.

Пароходство накануне навигации. Осталось меньше полутора месяца, а впереди большой объем работы. Предстоит в срок и качественно завершить ремонт флота. В порту еще не укомплектован штат участков. Одно из решающих хозяйств порта — 3 участка — не подготовлено к навигации. Служба эксплуатации, плановый отдел, финансовый отдел в долгу перед судами. Не разработаны рейсовые задания, пароходы не имеют годовых планов.

Готовясь к отчетно-выборным партийным собраниям, коммунисты должны добиться устранения недостатков, скорейшего завершения подготовки к навигации. Партийные организации наряду с хозяйственниками несут полную ответственность за выполнение плана навигации 1941 года.

За последний год партийные организации пароходства пополнились новыми товарищами. Они впервые будут участвовать в отчетно-выборной кампании парторганов. С этим пополнением необходимо провести большую работу, в частности по разъяснению инструкции о порядке выборов парторганов.

Суровой критике пужно подвергнуть на партийных собраниях недостатки партийной работы. Способных, авторитетных, выросших членов партии следует избрать в руководящие партийные органы.

Проведем отчетно-выборные собрания на высоком идейном уровне!

Социалистическое соревнование на успешное проведение судоремонта

Моряки парохода „Амур“ в борьбе за первенство

СИЛА СОРЕВНОВАНИЯ

В конце ноября в пароходстве развернулось социалистическое соревнование на право получения первыми паспорта готовности к навигации. Экипаж парохода „Амур“ также включился в это соревнование. В то время по производственным успехам мы стояли на одном из последних мест. Причиной этому было несколько. Основное — не было света, приходилось работать впотемках. Судоремонтные мастерские, впервые столкнувшись с ремонтом морских судов, осваивая новый вид работы, не успевали вовремя давать детали. Несмотря на это, экипаж настойчиво взялся за работу.

Из декады в декаду набирая темпы, моряки к концу марта добились неплохих результатов. Мы идем впереди графика по всем показателям.

Развернутое социалистическое соревнование между машинистами и палубниками помогло значительно повысить производительность труда. Мы уже сейчас имеем готовыми, отремонтированными вспомогательные механизмы динамомашин, балластную дон-

ку, котельную донку, кулисопереводную, мусорную, рулевую машинки, паровые котлы. Закачиваем работу по пригонке деталей главной машины. И, как только мастерскими затона будет закончена работа по укладке вала главной машины, начнем сборку движения.

В машинном отделении работает 7 человек, они разбиты на 3 бригады. Коллектив дружный, спаянный. Бригады оказывают друг другу помощь.

Бригада третьего механика т. Булатова, несмотря на то, что ей приходилось работать лебедкой на морозе, выполняла нормы на 150 процентов.

Реализуя решения XVIII Всесоюзной партийной конференции, экипаж судна ведет борьбу за чистоту на корабле, за удешевление ремонта, за рентабельность. С судна снимаем 3 донки, 3 нефтеногревателя, старые шестерни и т. д. Освободившись от всего этого, мы увеличиваем провозоспособность судна на 20—30 тонн.

В. КИРИЧЕНКО,
старший механик парохода „Амур“.

УСПЕХИ ПАЛУБНОЙ КОМАНДЫ

Палубная команда парохода „Амур“ в марте добилась хороших успехов тем, что все работы были заранее подготовлены. На каждую работу ставились такие люди, которые лучше всего ее знали и выполняли. Например, на обивку ржавчины и суричение мачт были выделены тт. Григорьев и Патрушев. На работу дано было 219 часов, выполнили они ее за 113 часов.

К бригаде прикреплялось столько людей, сколько нужно для нормальной работы, то-есть чтобы не было толкотни, но не было

и недостатка в людях.

На окраске жилых помещений работал только один человек т. Платошин. Он выполнил задание за 132 часа вместо 234 часов. На окраске борта работало 2 человека тт. Якушев и Сурков, они выполнили задание вместо 185 часов за 106 часов.

Большую роль сыграли производственные совещания, на которых выявились недочеты в работе и давалась нужная зарядка на декаду.

Ф. БЕЛОКОНСКИЙ,
старший помощник капитана парохода „Амур“.

ЖДЕМ ПОМОЩИ ОТ СУДОРЕМОНТНЫХ МАСТЕРСКИХ

В этом году ожидается раннее вскрытие реки. Есть предположение, что 15 мая начнется движение по Амуру. Экипаж парохода „Амур“ усиленными темпами готовится к встрече навигации. Закачиваются основные работы по ремонту механизмов. Впереди предстоит сборка главной машины. Но приступить к ней мы не можем, так как мастер-

ские медлят с центровкой вала.

Задерживается и ремонт лебедок. С осени мастерские тянут с изготовлением шестерней. Сейчас четвертый раз переделываются модели, так что трудно сказать, когда они будут готовы. Все это отражается на результатах работы экипажа в апреле.

В. КЛИМЕНКО,
капитан парохода „Амур“.

ДОСТОЙНО ВСТРЕТИТЬ ПЕРВОМАЙСКИЙ ПРАЗДНИК

Экипаж парохода „Амур“, воодушевленный решениями XVIII Всесоюзной партийной конференции, мобилизовал все силы и внутренние возможности для ликвидации отставания по саморемонту палубы. В результате к 1 апреля пароход „Амур“ занял первое место в социалистическом соревновании. По заводскому ремонту он идет впереди графика на 6,5 проц., по саморемонту палубы — на 3,5 проц. и по саморемонту машины на 8 проц.

В соревновании за образцовый и качественный ремонт стахановской работой выделились по палубной команде тт. С. Платошин, И. Якушин, И. Сурков и др., выполняющие нормы до 150 проц. Стахановцы машинной команды тт. П. Малевский, В. Булатов, Г. Никитин, А. Кондратьев и др. выполняют нормы также на 150 проц.

Необходимо отметить молодого по возрасту капитана парохода „Амур“ В. Клименко. Это хороший

командир, прекрасно знающий свое дело. Он — инициатор ряда ценных рационализаторских предложений, как-то: о лучшем использовании тоннажа морских судов за счет сокращения запасов пресной воды и топлива, он же инициатор круглосуточного плавания в амурском лимане. Каждый вечер, или в обеденный перерыв, проводятся беседы на политические темы. Экипаж проявляет к ним большой интерес. Это способствует повышению сознательности моряков.

Все члены экипажа проникнуты единым чувством и стремлением — достойно встретить 1 мая, быть в эти дни в первых рядах.

Экипаж обязался к 1 мая закончить полностью ремонт, т. е. закончить его раньше срока на 25 дней. Моряки парохода уверены, что встретят навигацию в полной готовности.

Н. ЧЕСТНОЙ,
помощник капитана парохода „Амур“.

ЗАДАНИЕ ВЫПОЛНИЛИ ДО СРОКА

За 3 года работы на пароходе „Амур“ я изучил механизмы. Первое время плавал машинистом второго класса, сейчас получил специальность третьего механика.

В зимний судоремонт я отвечал за ремонт вспомогательных механизмов. Бригада состояла из 3 товарищей. Все работы по ремонту механизмов мы выполнили досрочно. Успех обеспечивался хорошей подготовкой к работе. По-

лучив с вечера наряд, мы обсуждали, как лучше организовать работу, готовили необходимый инструмент, приспособления. С утра без помех приступали к делу. Нормы перевыполнили в полтора раза.

Закончив ремонт котлов, мы взялись за обновление лебедок.

К празднику 1 мая нашим подарком будет досрочное окончание ремонта.

В. БУЛАТОВ,
третий механик парохода „Амур“.

ЧАПАЕВЦЫ НАБИРАЮТ ТЕМПЫ

В последней декаде марта судоремонтные мастерские, в частности механический цех, все наши заказы выполняли. Это дало возможность закончить сборку арматуры паропровода и водопровода, сборку парового и водяного питательного трубопровода, полностью собрать балластную донку, на 60 процентов произвести очистку котла.

И все же несмотря на то, что в эту декаду проделана большая работа, мы от-

стали по судоремонту от парохода „Амур“ на 3,5 процента и по саморемонту на 1 процент.

В первой декаде апреля нам осталось закончить очистку котла, установить питательные кувшины, закончить сварку фланцев к трубкам, электропроводку на буксире. Электропроводка задержалась из-за отсутствия материалов.

К. ПОМАЛЕЙКО,
старший механик буксирного парохода „Чапаев“.

Партийная жизнь

ВСЕМ КОМСОМОЛЬСКИМ ОРГАНИЗАЦИЯМ МОРСКОГО ФЛОТА СССР

По почину комсомольцев Сталинградского тракторного завода в морском флоте начата работа по экономии топлива, материалов и электроэнергии, против неэкономности и расточительности. Значение этой работы, производимой комсомольскими организациями морского флота, в свете задач, поставленных XVIII Всесоюзной конференцией ВКП(б), огромно.

По плану, утвержденному правительством Союза ССР, Наркомморфлот СССР в 1941 году будет работать без государственной дотации и должен дать прибыли 183 миллиона рублей.

Работа всех комсомольских организаций должна быть пронизана стремлением выполнить и перевыполнить это почетное правительственное задание, превратить морской флот в высокопроизводительную отрасль народного хозяйства.

Комсомольские организации морского флота обязаны оказывать всемерную помощь партийным и хозяйственным организациям в решении задачи — рентабельно работать в 1941 году.

В морском флоте имеются большие внутренние резервы и источники экономии, максимальное использование которых позволит внести дополнительно в бюджет государства десятки миллионов рублей.

По представлению Политического управления коллегий Наркомморфлота СССР заслушала руководителей комсомольских организаций заводов имени Марти, Камыш-Бурунского, «Красный моряк», Мариупольского и танкера «Эмба» о их участии в борьбе за экономию, против расточительности. Коллегия НКМФ одобрила инициативу этих комсомольских организаций. Нарком морского флота обязал всех хозяйственных руководителей всемерно поддерживать и способствовать развитию этого замечательного движения.

ЦК ВЛКСМ и Политическое управление Наркомморфлота СССР скупают, что опыт работы комсомольских организаций заводов имени Марти, Камыш-Бурунского, «Красный моряк», Мариупольского и танкера «Эмба» в борьбе за экономию заслуживает особого внимания и должен быть подхвачен всеми комсомольскими организациями морского флота.

ЦК ВЛКСМ и Политическое управление Наркомморфлота СССР предлагают обсудить на собраниях в первичных комсомольских организациях морского флота опыт работы этих организаций и приказ Народного комиссара морского флота от 14 марта 1941 года за № 124 «Об участии комсомольских организаций морского флота в работе по экономии топлива, материалов и электроэнергии» и превратить работу по экономии помощи партийным и хозяйственным организациям в борьбе за рентабельность и экономию на предприятиях морского флота.

Комсомольские организации морского флота СССР должны по-боевому встать за ликвидацию недостатков в работе морского флота, за большевистское выполнение решений XVIII Всесоюзной конференции ВКП(б) и оказать помощь партийным и хозяйственным организациям в деле правильного использования оборудования, хозяйского расхода сырья, инструментов, материалов, электроэнергии и топлива.

Секретарь ЦК ВЛКСМ **Н. МИХАЙЛОВ**,
Начальник Политуправления Наркомморфлота СССР
Л. БЕЛАХОВ,
14 марта 1941 г. г. Москва.

Накануне отчетно-выборных партийных собраний

В СУДОРЕМОНТНЫХ МАСТЕРСКИХ

В судоремонтных мастерских развернулась подготовка к отчетно-выборному партийному собранию. С коммунистами проводятся беседы, молодым членам партии разъясняют инструкцию о порядке выборов в партийные органы.

11 апреля на партийном собрании будет стоять вопрос об отчетно-выборной кампании. К отчетно-выборному собранию редакция готовит специальный номер стенной газеты. Отчетно-выборное собрание в судоремонтных мастерских назначено на 21 апреля.

В УПРАВЛЕНИИ ПАРОХОДСТВА

Бюро парторганизации управления пароходства привлекло к составлению отчетного доклада большую группу активистов. Тов. Волский готовит раздел доклада об экономии.

К 15 апреля закончить строительство дома пароходства и дома №7 НА СТРОИТЕЛЬСТВЕ РАЗБАЗАРИВАЮТ РАБОЧЕЕ ВРЕМЯ

ВО ЧТО ОБХОДИТСЯ СПЕШКА ПРОРАБА ГЛОВОГА

Почему снизилась производительность труда на строительстве дома пароходства по приходе на строительство прораба Глотова? Подсобная бригада, работающая на подножке бревен, оставляет бревна на полпути, на втором этаже, а на третий этаж их приходится носить самим плотникам. Я спрашиваю, почему бревна не таскают на место. Прораб отвечает: «Делать нечего, плотник работает на вырубке мало, потому мы и оставляем на полпути».

Леса поднимаются очень редко. Третий этаж выше на 4 метра, а леса подняли только один раз, когда вырубки было два с половиной метра, причем подняли выше вырубку на 40 см. Нельзя было чертить два ряда.

Руководители стройотдела ввели повешество: не кануют бревна на склад, приспособились делать отсыку и отсужку на третьем этаже. Я спросил т. Клейнова, где еще так делают. Он ответил: «У нас так делают».

БЕСКОНЕЧНЫЕ ПЕРЕДЕЛКИ

В строительном отделе наряды вписываются без предварительного осмотра работы. Очень часто в процессе производства изменяют чертежи. По чертежу, например, нужно было сделать крышку определенной формы. Приступил к работе. Вдруг при-

ходят к установке. Есть отстановка. Каждый рабочий и служащий должен работать все 480 минут, а участва в строительстве забыли о законе. Тов. Гловог, например, приходит работу принимать в 4 часа. Даст плотнику рулетку в руки, а сам с книгой и разноцветным карандашом на каждом бревне и коротыше выводит буквы «Александр Гловог», тако-го числа и месяца. А плотник, смотрящий, простоял час и проработал не 480 минут, а 420 минут.

Было дано предложение т. Гловозу принимать работу после 5 часов. Он заявил, что должен к 5 давать сведения. Между тем после приемки работы его не видно до 8 часов следующего дня.

У нас таких недостатков много. Они не дают выполнить работу в срок и качественно. Можно вполне закончить строительство в срок, но наши руководители крайне неповоротливы.

Ф. ТЮТЮНИН,
звеньевой.

ходят и говорят — нужно крышку смастерить по-другому. Пришлось снова переделывать. В этом же наряде указывалось — столы без замков. А когда их закончили, то оказалось, что нужны замки.

Д. ШЕСТОПАЛОВ,
столяр.

МОЙ ОПЫТ

Правильное распределение работы, хорошо подготовленное рабочее место служат повышению производительности труда.

Ниже двух с половиной норм я не выполняю, а на заготовке косяков, например, задание выполнил на 300 процентов. Добивался этого строгой последовательностью в работе. Утром, до начала смены готовлю весь инструмент, заточу его. Материал с вечера у меня уже лежит у верстака. Сначала брус начинаю фуговать, потом шпунтовать и отбирать четверти. Закончив один косяк, берусь за другой. Все 480 минут загружен полностью. Ни одной минуты простоя. Кроме того работал я в затишье, раз-девши. Это тоже способствовало перевыполнению задания.

Теперь перешел на окосячку дома № 7. Причертил двери, а подсобные рабочие следом производили выволочку по уровню. Я, в свою очередь, за ними следом приступил к забивке. Окосячивание дверей в доме № 7 закончено. Начали устанавливать косяки в оконных проемах.

При хорошо организованном труде достигается высокая производительность труда.

Н. ФЕДОТОВ,
плотник.

Еще раз о ремонте парохода „Перекоп“

Преступное отношение к ремонту парохода „Перекоп“ продолжается до настоящего дня. Почти все детали начаты, но ни одна не закончена. В ответ на наши претензии завод отвечает: «Как ремонта не производим? — смотрите, все начато». Завтра сделаем». Так тянется с ноября 1940 года.

На посту навигация, а впереди еще печальный край работы.

Левый котел у нас сейчас в эксплуатации, правый — в ремонте. Завод задерживает поставку питательных кувшинов к нему, не точит штока для кувшинов продувания и скрана продувания водомерного стекла. Необходимо как можно скорее ввести в действие этот котел, так как всякие регистровые нормы часов работы левого котла нетекли. Он проработал без антидемона и цинков 3144 часа, а полагается 2000 часов.

При вводе в действие правого котла необходимо сейчас же приступить к ремонту левого. Если завод будет детали левого котла ремонтировать такими же темпами, то судно будет стоять в ремонте до осени. Капитальный ремонт главного холодильника займет по одной лишь сборке 20 дней. Кроме того собрать мы его сейчас не можем, завод держит трубки, которые нужно залудить и опрессовать, а для лудки в заводе нет напатыря. Мной был дан напатырь на лудку 300 трубок (приблизительно), эти трубки с горем пополам лудят.

Изготовление подшипников для динамо, для центробежной помпы головной пачаты в начале января и до сих пор не кончены. Для поршней этих механизмов надо выточить кольца, мастера ссылаются на то, что нет болванку, а между тем литейный цех давно их отлил.

час же приступить к ремонту левого. Если завод будет детали левого котла ремонтировать такими же темпами, то судно будет стоять в ремонте до осени.

Капитальный ремонт главного холодильника займет по одной лишь сборке 20 дней. Кроме того собрать мы его сейчас не можем, завод держит трубки, которые нужно залудить и опрессовать, а для лудки в заводе нет напатыря. Мной был дан напатырь на лудку 300 трубок (приблизительно), эти трубки с горем пополам лудят.

Изготовление подшипников для динамо, для центробежной помпы головной пачаты в начале января и до сих пор не кончены. Для поршней этих механизмов надо выточить кольца, мастера ссылаются на то, что нет болванку, а между тем литейный цех давно их отлил. На приемную коробку пожарной донки дано напатырь, остается только работать. Чертеж на обра-

ботку составлялся 3 месяца. Теперь чертеж готов, а коробка до сих пор валяется в цехе.

Такая же история с приемной коробкой льальной тронки. Валяется она около дверей котторки механического цеха, а осталось в ней запрессовать готовые гнезда.

Не буду перечислять других работ.

Хотел бы напомнить, что Наркомат у нас один, между тем до сих пор существует разделение на „ваших“ и „наших“. Об этом говорит хотя бы тот факт, что никто почти из руководящих работников Николаевского пароходства на нашем судне за всю зиму не был и никого не интересуется, как проходит ремонт. Надо обратить серьезное внимание на ремонт парохода „Перекоп“, дабы судно вышло в плавание в срок.

С. ШЕСТАКОВ,
второй механик парохода „Перекоп“.

КОПИЛКА БЕРЕЖЛИВОСТИ ОТКРЫТА ВНОСИТЕ В НЕЕ ВКЛАД СВОЙ!

НАШ ВКЛАД

По предложению инженера т. Леонтьева службой связи сконструированы и установлены автоматические приборы (минимальные релле) на зарядно-разрядных щитах радиостанции и радиобюро, что даст возможность производить зарядку аккумуляторов в отсутствие аккумуляторщика,—экономия 490 руб. в месяц, 5880 рублей в год.

В навигацию 1941 года вводятся правила прогона механизмов (моторов—двигателей). Работа двигателей сократится примерно на 2 часа в сутки. Экономия остродефицитных фондовых материалов выразится: бензина в сутки около

10 килограммов, керосина 15 килограммов, это составит 45 рублей в день, 16425 рублей в год.

Служба связи пароходства ставит перед собой задачу вытеснить устаревшее оборудование и заменить его новым усовершенствованным стандартным оборудованием, принятым на вооружение в морском флоте СССР. Это принесет, с одной стороны, экономию государственных средств и технических материалов, а, с другой, во много раз улучшит качество работы связи.

Г. ГОРДА,
 начальник службы связи
 Л. ЛЕОНТЬЕВ,
 инженер службы связи.



Коллектив канонерского судоремонтного завода (Ленинград) восстанавливает теплоход «Челюскин».
 НА СНИМКЕ: Главный инженер Г. Г. Башкиров (справа) и производитель работ П. А. Корневский обсуждают ход восстановительных работ.
 Фото М. Редкина.

Расходы, которые могут быть безболезненно сокращены

На ремонт портофлота (катеров, крана) в 1939-40 году израсходовано 231 тысяча рублей, а на зарплату капитанов и механиков во время так называемого отстоя истрачено 58 тысяч рублей. В этом году на ремонт портофлота запланировано израсходовать 305 тысяч рублей. Капитанам только за то, что они ведут наблюдение за ремонтом, уже выплачено 5640 рублей (без северных надбавок), а механикам—4542 рубля.

Такой ремонт ложится тяжелым бременем на финансовое состояние порта. Возникает вопрос — нужно ли на ремонт оставлять на каждом катере капитана и механика.

Механик буксирного парохода «Чапаев», например, считает излишним на каждом катере в период ремонта иметь освобожденного механика. По мнению т. Помалейко руководство ремонтом катеров надо поручить одному механику, а остальных перевести на работу по нарядам.

Механик т. Сычев рассказал нам, что в Нижне-Амурском пароходстве ремонт группы катеров ведут один механик и капитан. Другие используются на сдельной работе.

Это может быть с успехом проведено в Николаевском пароходстве. Порт получит большую экономию средств.

М. СТРЕШИНСКИЙ.

ИСПОЛЬЗОВАТЬ ВНУТРЕННИЕ РЕСУРСЫ ФЛОТА

В деле увеличения оборачиваемости тоннажа исключительную роль должно сыграть круглосуточное плавание в лимане. Грубо-ориентировочный подсчет по 13 судам показывает, что потери от стоянок в ожидании рассвета составляют около 26—28 тысяч тонн и 9 миллионов тонно-миль. Осуществление круглосуточного плавания в лимане зависит исключительно от того, насколько своевременно будут проведены в жизнь мероприятия, намеченные руководством пароходства.

Использование грузоподъемности в условиях нашего района (Николаевск, лиман) находится в зависимости не от использования полной грузовой марки или увеличения ее (имея в виду расчет последней по большинству судов на большие радиусы действия и океанские условия плавания), а от состояния глубин лимана. Наиболее полное использование грузоподъемности может быть достигнуто за счет следующих элементов:

- а) за счет уменьшения запасов бункерного угля и воды;
- б) очистки судов от лишнего и ненужного снаряжения;
- в) догрузки судов за баром.

Догрузка всех судов за баром, как система, не может быть принята по целому ряду причин. В основном будет проводиться догрузка судов, плавающих на линии Николаевск-Нагаево.

Главное в борьбе за использование грузоподъемности—это экономия запасов бункера и воды, особенно для судов, поставленных на линию Николаевск—Сахалин, Николаевск—Совгавань.

По грубо-ориентировочному подсчету за счет сокращения запасов бункера и воды пароход «Амур» может дополнительно перевезти за навигацию 2000—2500 тонн, пароход «Двина»—1500—2000 тонн. Такое же примерно количество тонн груза падает и на все остальные суда.

В целом по всему флоту цифра дополнительной перевозки составит 17—18 тысяч тонн. В целях максимальной загрузки судов в Николаевске, намечается снабжение пресной водой производить за баром.

За счет освобождения судов от ненужного и лишнего снаряжения и запасов также можно перевезти несколько тысяч тонн. На пароходе «Амур» ненужного оборудования и материалов примерно около 30 тонн. За счет этого можно на одном лишь этом пароходе перевезти дополнительно около 1000 тонн груза.

Проведение в жизнь всех вышеперечисленных мероприятий, настойчивая борьба за использование внутренних ресурсов позволит пароходству за навигацию перевезти дополнительно около 45 тысяч тонн груза.

П. БРОНЬ,
 главный диспетчер пароходства.

Ремонт дейдвудов морских судов путем выморозки

Морские суда, переданные Николаевскому пароходству, в течение долгого времени не получали необходимого ремонта. В особенно плохом состоянии находилось винтовое хозяйство (дейдвудные трубы, втулки, сальники, гребные валы), требующее доковых работ. Винтовое хозяйство—важнейший участок судового устройства, обеспечивающий высокие эксплуатационные качества судна и угрожающий тяжелой аварией при неисправном своем состоянии.

Сильно запущено это хозяйство на пароходах «Амур» и «Ола». Выработка дейдвудных втулок на пароходе «Амур» достигла 26 мм и на пароходе «Ола» 12 мм, что в 6 раз («Амур») превышает предельную величину выработки, допускаемую правилами регистра СССР. Судно в таком состоянии находится всегда на грани аварии, под угрозой

поломки вала и утери винта.

Реальной возможности получения в ближайшее время дока для наших судов не было. Поэтому еще в период навигации 1940 года, при первом ознакомлении с техническим состоянием судов, появилось решение: природные условия Николаевска—длительную зиму и суровые морозы — использовать для ремонта дейдвудов морских судов. Пароходы «Амур» и «Ола» были запланированы на зимний ремонт в Николаевск.

Конечно, нашлись скептики, не верившие в реальность этого дела, к тому же не интересующиеся техническим состоянием флота и поэтому план зимней расстановки судов, согласованный и одобренный заместителем Наркома т. Петровым, был изменен в последние недели навигации. Суда «Амур» и «Ола» на зимний

период направлялись во Владивосток и только ранний ледостав 1940 года задержал их в Николаевске.

В начале многие не считали возможным в Николаевске произвести замену дейдвудов на морских судах. Обычные условия, в которых производится выморозка катеров и барж, считались тяжелыми для глубоко-сидящего морского судна. Но работы по выморозке, проведенные караваем мастером т. Герасименко и бригадиром т. Сизовым, отлично освоившими это дело, были выполнены полностью и качественно. Т. Герасименко и Сизов на деле показали, что при тщательной работе и осторожности выморозка морского судна не представляет большой трудности.

3 апреля на пароходах «Амур» и «Ола» закончены работы по выпрессовке втулок, перезаливке, установке боккаута. Валы обработаны на месте под калибр и установлены. Винтовое хозяйство получило необходимый ремонт.

С честью выполнили свое задание работавшие на ремонте дейдвудов бригады слесарей тт. Божко и Шубина. Большую помощь оказали также второй механик парохода «Ола» т. Рязанов и третий механик т. Степанов. Организованной работой всего коллектива ответственной работой всего коллектива ответственной работой успешно проведен. Наряду с выморозкой дейдвудов был произведен опыт применения выморозочных ящиков для выполнения работ местного характера в подводной части. Такой ящик, емкостью в два кубометра, был изготовлен

для парохода «Амур» и дал возможность произвести ремонт кингстона.

На основе проделанной работы можно смело сказать, что ремонт дейдвудов путем выморозки полностью освоен в Николаевском пароходстве. Не лишним будет отметить, что этот метод впервые применен на морском транспорте, дальнейшее его применение даст возможность улучшить техническое состояние судов и сэкономить народные средства.

А. ВОЛЬСКИЙ,
 начальник механико-суловой службы пароходства.

Из 98 колосников—26 негодных

В литейном цехе мастерских ежедневно проводятся собрания и совещания о повышении качества продукции, о сведении на нет брака. Но изжить брак не удается. Формовщик т. Пудиков 23 марта формовал чугунные колосники. Пос-

ле заливки из заформованных 98 колосников получилось 26 колосников брака. Брак т. Пудикова—результат его недисциплинированности. Тов. Пудикова неоднократно предупреждали, но он не исправляется.
 Ф. ЖУКОВ,
 рабочий мастерских.

ПЕРЕД НАЧАЛОМ НАВИГАЦИИ

ПОКОНЧИТЬ С МЕДЛИТЕЛЬНОСТЬЮ

О ДОСТАВКЕ ГРУЗЧИКОВ НА МОЛ

Связь 3 участка с берегом в прошлые годы была очень плохо организована. В порту не было специального катера, который привозил бы к началу работы грузчиков и обслуживающий персонал участка на мол и доставлял со смены домой. Грузчики по утрам в ожидании катера простаивали по 30—40 минут. Простой привели к тому, что 3 участок порта плана переработки груза в 1940 году не выполнил.

В навигацию 1941 года нужно иметь катер, кото-

рый в определенные часы к началу и к окончанию смены привозил бы на мол грузчиков. Поддерживаю предложение тт. Квирайя и Малинина (см. газету за 2 апреля) об использовании катера „Аида“ для этой цели.

Хоршо было бы иметь на участке моторную шлюпку для обслуживания оперативных работников участка.

Необходимо подумать о телефонизации участка.

Н. БОБЫЛЕВ,
прораб 3 участка порта.

НЕ СПЕШАТ С КОМПЛЕКТОВАНИЕМ ЭКИПАЖЕЙ

До открытия навигации осталось не более 45 дней, а начальник отдела кадров т. Чибизов комплектование экипажей все еще откладывает.

До сих пор неясно, кто из членов экипажей, занятых на саморемонте, пойдет в плавание.

С капитанов также не снимается ответственность за подбор кадров. Однако над этим вопросом на некоторых судах не задумываются. Капитан парохода „Ола“ т. Шведунув уповает на то, что есть отдел кадров, дескать он должен обеспечить судно людьми. Сам же капитан не проявляет никакой заботы. А на судне имеется всего половина экипажа.

Недостаток кадров ощущается и на пароходе „Амур“. Требуется 4 кочегара первого класса, 3 — второго, 6 матросов. Приблизительно такое же положение и на других судах.

Школа морского ученичества готовит к выпуску в мае молодых моряков. Сейчас многие товарищи проходят практические работы. Практиканты кочуют с судна на судно. Целесообразнее было бы сейчас выпускников распределить по судам, с тем чтобы они заранее освоились с судном.

Подбор и расстановку плавсостава нельзя затягивать.

К. ПАВЛОВ

ЗАГРЯЗНЯЮТ БУХТУ

Приказ, изданный по Николаевскому порту о запрещении выбрасывать на лед мусор, в жизнь не проведен. Мусор, шлак и другие нечистоты загрязняют бухту порта. Составлены акты. Несмотря на это, мер по очистке бухты не принято.

Диспетчерская порта, выделяя одну машину, дает

для нее задание — подвезти бункер для судов и попутно вывезти нечистоты. На погрузку и выгрузку выделяют двух человек. Этого явно недостаточно. Время не терпит. Нужно принять срочные меры по очистке бухты.

В. ТОПОРКОВ,
старший портнадзиратель.

ЛУЧШЕ ГОТОВИТЬСЯ К СОРЕВНОВАНИЯМ ПО ГИМНАСТИКЕ

По всем комсомольским организациям Советского Союза, согласно решения ЦК ВЛКСМ, проводятся массовые гимнастические соревнования. Комсомольцы пароходства должны принять в них активное участие.

Для лучшей подготовки к соревнованиям на комсомольских собраниях были утверждены десятки и команды этих групп. Всерьез взялась за подготовку к соревнованиям комсомольская организация школы морского ученичества. Там тренировка осуществляется на утренней

зарядке, участие принимают 48 человек.

В комсомольской организации управления пароходства участие в тренировке принимает 18—20 человек из 38 человек. Не хотят выполнять решений вышестоящих организаций и решений своего комсомольского собрания комсомольцы Караваева, Глотов, Свиридова, Глазков, Качанова и др. Обсуждая вопрос о гимнастических соревнованиях на комсомольском собрании 3 апреля, организация указала им на плохую подготовку и поставила на вид.

Когда же на 3 участке приступят к строительству столовой?

Давно поставлен вопрос о строительстве столовой на 3 участке порта. В этом году его нужно, наконец, разрешить. Это избавит порт от бесконечных перевозок людей и потерь рабочего времени в связи с поздним возвращением из столовой № 1.

Будет ли особая кухня на участке, или удобнее привозить обеды в термосах — это дело руководителей участка и торгмортранса. Мое мнение — лучше иметь на участке кухню.

Необходимо учесть, что столовый зал будет служить и местом ожидания грузчиков (до начала смены). Желательно иметь здесь газеты, журналы, шахматы, шашки, домино.

С. ЧЕРВЯКОВ,
работник 3 участка порта.



Стахановец машинист Николаевского торгового порта тов. Литовченко. Подготавливая погрузочные механизмы к весенней навигации, он систематически выполняет производственные задания на 150—200 процентов. За отличную работу т. Литовченко получил благодарность от наркома морского флота СССР. Фото Я. Авругина.

ПЕРВАЯ БАССЕЙНОВАЯ ПРОФСОЮЗНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

3 апреля в красном уголке ВОХРа порта открылась первая бассейновая профсоюзная конференция. После доклада т. Лозовского о задачах профорганизации в связи с решениями XVIII Всесоюзной конференции ВКП(б) начались выступления делегатов.

Открыла прения т. Титова (водздравотдел). С большим вниманием делегаты выслушали т. Титову, рассказавшую о недостатках медицинского обслуживания в паромоходстве.

К началу навигации Николаевское паромоходство осталось без больницы. Старое помещение больницы занято, а дать под больницу новое руководство паромоходства отказывается.

О невнимательном отношении в паромоходстве к медперсоналу свидетельствует такой пример. В медицинских кадрах ощущается большой недостаток. А когда в марте 1941 г. Наркомздрав направил в Николаевск двух врачей, так для этих врачей не нашлось квартиры, они ютятся в амбулатории.

Тов. Титова адресует справедливый упрек портвому комитету, не занимающемуся вопросами социального страхования. Портвой комитет не выполнил указаний ВЦПС об организации страховых советов три низовых профорганизациях. Работа страделегатов отсутствует, этим пользуются симулянты и дезорганизаторы труда.

От члена пленума порткоммора т. Тупиковой делегаты конференции вправе были ожидать объяснения — почему порткоммор плохо руководил социалистическим соревнованием, производственными совещаниями и что намечено для под'ема профработы в паромоходстве. Но т. Тупикова гневно обрушилась на местные комитеты. Не жалея времени, она называла фамилии представляющих сведений в порткоммор, не созывающих собраний членов союза. Что же сделал порткоммор, чтобы научить работать молодых активистов, чтобы повысить их ответственность, — на этот вопрос т. Тупикова ответа не дала.

О плохой работе клуба говорил делегат т. Черепков. Здесь не выполняются даже элементарные требования членов союза. Трудящиеся паромоходства лишены возможности отдохнуть в своем клубе. Накануне выходного и в выходной день директор клуба т. Сорокин организует танцы, киносеансы, концерты, спектакли в эти дни бывают редко.

Н. ПОПЕНКОВ,
пом. начальника политотдела по комсомолу.

Тов. Черепков привел факты извращения политики заработной платы в судоремонтных мастерских. Так, главный инженер судоремонтных мастерских получает меньше главного механика. Медленно, — говорит он, — профорганизация выполняет указания XVIII Всесоюзной конференции ВКП(б) о наведении чистоты на производстве. Грязь, беспорядок — вот что характерно для цехов судоремонтных мастерских.

Характерно, что выступавшие совершенно не касались вопроса подготовки к навигации. Это лишнее раз свидетельствует, что портвой комитет и местные комитеты стоят в стороне от подготовки хозяйств паромоходства к навигации 1941 года.

Не говорил об этом и председатель порткоммора т. Лобасов. Его выступление свелось к перечислению давно известных недостатков. Производственные совещания проводились нерегулярно, советы соцграфа не работают, отпуска распределяются неравномерно — повествовал т. Лобасов. Почему же портвой комитет в течение 5 месяцев не нашел времени заняться судоремонтом, проверкой социалистических обязательств, организацией стахановских школ — об этом председатель порткоммора умолчал. Выступление его не удовлетворило делегатов конференции.

Обслуживание трудящихся со стороны клуба вызывает законные жалобы. И директор клуба должен был дать ответ делегатам конференции, почему он игнорирует интересы моряков и портвоиков, почему он отгородил себя китайской стеной от общности паромоходства. Тов. Сорокин предпочел свалить вину с себя за плохую работу клуба на хозяйственное руководство паромоходства, на местные комитеты. Не сказал т. Сорокин, как сейчас клуб перестраивается в связи с решениями XVIII Всесоюзной конференции ВКП(б) и XI пленума ВЦПС.

Всего в первый день работы конференции выступило 7 человек. Критика работы порткоммора проходит на крайне низком уровне. Важнейшие вопросы — нормирование труда, стахановское движение, подготовка к навигации — не затрагиваются.

Вчера конференция продолжала свою работу.

Ответственный редактор
Я. М. ГЕЛЬФЕР.