

ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ МОРЯК

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

ОБЯЗАТЕЛЬНЫЙ ЭКЗЕМПЛЯР

Среда
9 апреля 1941 г.
№ 29 (53)
Год издания 2-й
Выходит 2 раза в неделю.

ОСТАЛСЯ ТОЛЬКО ОДИН МЕСЯЦ

Закончившийся месяц принес некоторое улучшение в ремонте флота. Затон выполнил месячную производственную программу. Но было бы вреднее всего довольствоваться общими цифрами выполнения плана.

Ремонт судов попрежнему отстает от графика. Правда, отставание сократилось на 2,3 процента (по сравнению с февралем).

Отстает, как и прежде, пароход „Ола“. Здесь сказывается неправильное планирование котельных и плотничных работ. Плотники не могут развернуть работ из-за котельщиков. В свою очередь, темпы саморемонта задерживаются по вине плотников.

Прораб т. Овчинников в марте низкие темпы котельных работ объяснял отсутствием компрессора. Сейчас компрессор есть, но он плохо используется.

Давно пора руководству судоремонтных мастерских вместе с механико-судовой службой разработать точный, ежедневный график ремонта парохода „Ола“ и обеспечить его выполнение. От слов о значении графика пора перейти к делу.

В апреле крайне важно не допустить распыления сил, концентрировать оборудование и рабочих на ремонте объектов, находящихся накануне завершения ремонта. В частности, это относится к судам „Амур“, „Чапаев“, к катерам „Байкал“, „Воевода“ и др.

Порт в марте снизил темпы подготовки к навигации. Отдел механизации порта не справился со своим заданием. Управление порта (начальник т. Волощенко) непрерывно ломает план отдела. Так, например, вне плана отделу механизации заказано изготовление 50 тумбочек, трюмного перегружателя и т. д. Ломка производственного плана привела к тому, что ремонт паровых кранов и сборка грейферов (механизмов, в которых в первый же месяц навигации будет ощущаться недостаток) отстали от графика.

Имеющиеся данные говорят, что навигация в этом году начнется 10—15 мая. Следовательно, остался только один месяц. Все нужно сделать для того, чтобы первые пароходы встретили в полной готовности.

На первое место вышли моряки парохода „Амур“. Претендентом на получение первым паспорта готовности к навигации является экипаж катера „Байкал“

Итоги соревнования за март

Постановление жюри по подведению итогов социалистического соревнования на судоремонте

(УТВЕРЖДЕНО НАЧАЛЬНИКОМ ПАРОХОДСТВА)

В марте весь портовый флот закончил саморемонт. Впервые на морских судах произведен ремонт дейдвудов путем выморозки.

Ранее отстававший пароход „Амур“ перевыполнил план по саморемонту палубы и машины, по заводскому ремонту и опередил такие передовые коллективы, как экипаж буксирного парохода „Чапаев“ и отдел механизации порта.

Рассмотрев итоги соревнования за март, жюри отмечает отличную работу моряков парохода „Амур“ (капитан т. Клименко, старший механик т. Кириченко). План по саморемонту перевыполнен на 5,6 процента, по заводскому ремонту — на 5,6 процента.

Хороших результатов добился и экипаж парохода „Чапаев“ (капитан т. Ермаков, старший механик т. Помалейко). План по саморемонту перевыполнен на 10,9 процента, по заводскому ремонту — на 3,4 процента.

Претендентом на получение первым паспорта готовности к навигации является буксирный катер „Байкал“ (капитан т. Граченко, старший механик т. Крылов). План по саморемонту здесь завершен, по заводскому ремонту выполнен на 99 процентов.

Жюри постановляет:

Знамя управления пароходства, политотдела и баскоммора у экипажа парохода „Чапаев“ отобрать. Знамя присудить пароходу „Амур“.

Вторую премию — грамоту и 300 рублей — присудить буксирному пароходу „Чапаев“.

Жюри отмечает, что в марте.

ХОРОШО РАБОТАЛИ

Пароход „Ола“ (капитан т. Шведунов, старший механик т. Рычков). План по саморемонту перевыполнен на 5,1 проц.

Буксирный пароход „Щоре“ (капитан т. Басенко, старший механик т. Коловский). План по саморе-

монту перевыполнен на 10 процентов.

УДОВЛЕТВОРИТЕЛЬНО РАБОТАЛИ

Теплоход „Серп“ (капитан т. Симаковский, старший механик т. Дитц). Отставание по саморемонту от графика составляет 1,6 процента.

ПО ПОРТУ

Первый участок (начальник т. Бережной). Заключено изготовление инвентаря, ремонт проводится выше графика.

УДОВЛЕТВОРИТЕЛЬНО РАБОТАЛИ

Отдел механизации (начальник т. Шалаев). Жюри отмечает, что снижение темпов по отделу механизации вызвано неудовлетворительным планированием работ со стороны управления порта. Отдел механизации в марте завалили внеплановыми работами. В результате силы распылены и изготовление грейферов и ремонт паровых кранов отстают.

ПЛОХО РАБОТАЛИ

Третий участок (начальник участка т. Бекенин). Крайне медленно подвигается достройка столовой и изготовление инвентаря.

**ПО КАТЕРАМ
ХОРОШО РАБОТАЛИ**

Плавкран (кранмейстер т. Неведин) впереди плана по заводскому ремонту на 22 процента.

Катер „Пилот“ (капитан т. Яркин, старший механик т. Божко) впереди графика по заводскому ремонту на 15,5 проц.

Катер „Воевода“ (капитан т. Воронин, старший механик т. Гуляев) впереди графика по заводскому ремонту на 6 процентов.

УДОВЛЕТВОРИТЕЛЬНО РАБОТАЛИ

Катер „Михеев“ (капитан т. Коцерин, старший механик т. Галиос) отстал от графика по заводскому ремонту на 1 проц.

Катер „Аида“ (капитан т. Корнев, механик т. Доготарь) отстал от графика

по заводскому ремонту на 1 процент.

ПО ЗАТОНУ

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

Затон в марте несколько улучшил работу. Отставание ремонта судов от графика сократилось с 5 процентов до 2,7. Вместе с дополнительными работами выполнение плана за март по затону составляет 106 проц.

Затон плохо ремонтирует пароход „Ола“. Отсутствует правильное планирование котельных и плотничных работ.

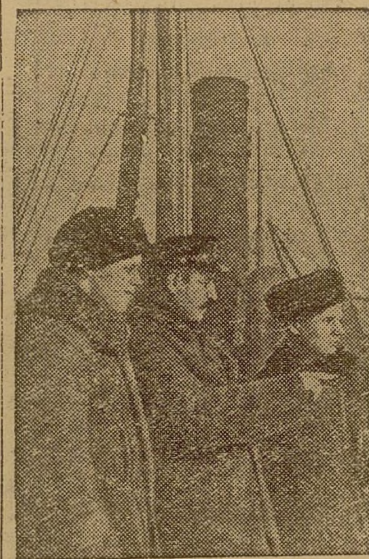
Работа цехов определяется следующим образом:

ХОРОШО РАБОТАЛИ

Механический цех (мастер т. Чячкан). План выполнен на 118 процентов. Жюри отмечает, что в механическом цехе крайне медленно наводятся чистота.

Караванный цех (мастер т. Герасименко) выполнил план на 113 процентов.

Электромонтажный цех (мастер т. Белолипов) выполнил план на 111 проц.



Лучшие стахановцы парохода „Желябов“ (Тихоокеанский бассейн) тт. Б. Н. Цветков — старший помощник, И. П. Галок — капитан, А. Ф. Белослунцев — кочегар 1-го класса.
Фото Г. Войнова.

УДОВЛЕТВОРИТЕЛЬНО РАБОТАЛИ

Слесарный цех (мастер т. Жуков) выполнил план на 100,6 процента.

Котельно-сварочный цех (мастер т. Чашков) выполнил план на 101 процент — впервые за последнее полугодие.

Плотничный цех (мастер т. Лобастов) выполнил план на 101 процент.

Литейный цех (мастер т. Максимов) выполнил план на 100,8 процента.

Жюри отмечает, что в феврале возрос брак в судоремонтных мастерских, в особенности в литейном цехе.

Работа отдельных бригад определяется следующим образом (по производительности труда):

ХОРОШО РАБОТАЛИ

Бригада т. Поломарчука — производительность труда составляет 128 процентов.

Бригада т. Васица — производительность труда составляет 121,3 процента.

Бригада т. Бобылева — производительность труда составляет 116 процентов.

Бригада т. Сизова — производительность труда составляет 169 процентов.

ПЛОХО РАБОТАЛИ

Бригада т. Савельева — производительность труда составляет 74,4 процента.

Председатель жюри — А. ВОЛЬСКИЙ, члены жюри — Г. ЛОЗОВСКИЙ, А. АНДРЕЕВ, К. ЛОБАСТОВ, Г. ПИСАРЕНКО, И. ЧЕРЕНКОВ, Я. ГЕЛЬФЕР.

10 апреля в помещении красного уголка затона состоится собрание рабочих, служащих затона, порта и моряков зимующих судов.

ПОВЕСТКА ДНЯ

1. Итоги соревнования за март.

2. Вручение переходящего знамени управления пароходства, политотдела и баскоммора пароходу „Амур“ и второй премии — пароходу „Чапаев“.

Начало собрания в 5 часов вечера.

ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ

Проведем отчетно-выборные партийные собрания под знаком большевистской критики и самокритики

НАСТОЙЧИВО БОРЬТЕСЯ ЗА РЕАЛИЗАЦИЮ РЕШЕНИЙ XVIII КОНФЕРЕНЦИИ ВКП(б)

Согласно решения городского комитета ВКП(б), с 10 апреля начинаются выборы парторганов в первичных парторганизациях пароходства. Какие достижения имеют парторганизации пароходства?

Бесспорно, что отдельные парторганизации добились некоторых улучшений в постановке партийно-политической работы и в руководстве производственной деятельностью.

Так, например, в парторганизациях судоремонтных мастерских и порта неплохо поставлена работа с молодыми коммунистами. В этих же парторганизациях, по сравнению с прошлым годом, значительно лучше организовано изучение революционной теории.

Правильная расстановка сил, оперативное руководство соцсоревнованием дают хорошие результаты на ремонтных работах в отделе механизации порта и на строительстве дома пароходства. Коммунисты, работающие на производстве, всегда были инициаторами соцсоревнования и, как полагает большевикам, занимали авангардную роль на производстве. Такие коммунисты, как тт. Рябинин, Клубиков в судоремонтных мастерских, т. Бурдинский — в порту, неизменно перевыполняют нормы выработки.

И все же, оценивая работу парторганизаций с точки зрения производственных результатов хозяйств пароходства (а это главный критерий), мы должны сказать, что работали еще плохо.

Возьмем парторганизацию порта. Отвечала парторганизация за погрузо-разгрузочный план 1940 года? Безусловно отвечала. А план то ведь позорно провален. Повинна в этом и парторганизация управления пароходства. 12 миллионов рублей убытка по пароходству за прошлый год — свидетельство слабого внимания со стороны парторганизации экономике производства.

Законно будет поставить вопрос: как идет подготовка к навигации, как парторганизации пароходства, объединяемые политотделом, справляются с задачами подготовки к навигации, ежедневной перевалке 2,5 тысяч тонн груза? Ответ может быть один — пока неудовлетворительно. Судоремонт отстает от графика больше чем на 2 процента. Не лучше положение на отдельных участках и причалах.

Парторганизация управления пароходства при об-

суждении итогов работы XVIII Всесоюзной партконференции приняла неплохое решение. Там было записано — разработать план ликвидации прорыва в судоремонте. Где же этот план, где его осуществление? По состоянию судоремонта можно определить, что это был только благой порыв со стороны коммунистов управления пароходства. Почему секретарь бюро парторганизации т. Гепнер не взялся как следует за выполнение этого решения?

Утверждают, что отставание от графика по судоремонту произошло вследствие затраты большого количества человеко-часов (свыше 17 тысяч) на непредусмотренные планом работы. Почему образовались эти непредусмотренные часы? Почему их не запланировали, раз они нужны? Большое количество часов набежало за счет брака и переделок. Эти случаи были, особенно по пароходу „Ола“. Урок следует учесть в будущем. Надо теперь же, с открытием навигации, запастись всеми материалами, необходимыми для судоремонта. Доводить дело до осени — это значит вновь поставить себя под угрозу частичного срыва работ.

Надо поднять всю массово-политическую работу. Надо на деле повернуть внимание комсомольских организаций пароходства к хозяйственной жизни и улучшить работу профорганизации. До самых последних дней эти организации стояли в стороне от подготовки к навигации.

В пароходстве сейчас развернулось предмайское соревнование. Организовать и возглавить социалистическое соревнование к пролетарскому международному празднику — обязанность парторганизаций.

Руководители первичных парторганизаций и партийные бюро должны обеспечить на отчетно-выборных собраниях широкое и смелое развертывание критики и самокритики. Осуществление внутривластной демократии, беспрекословное соблюдение инструкции ЦК ВКП(б) о проведении выборов руководящих партийных органов — залог успешного проведения отчетно-выборной кампании.

На отчетных собраниях коммунисты дадут оценку деятельности своих руководителей и изберут в партийные органы способных, выросших товарищей, умеющих слово подкреплять делом.

А. ДМИТРИЕВ,
зав. оргинструкторским отделом ГК ВКП(б).

В РОЛИ НАБЛЮДАТЕЛЯ

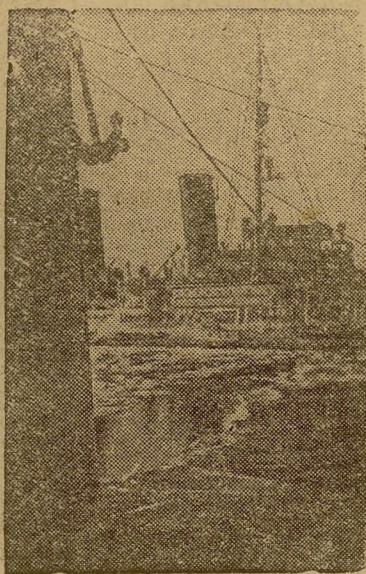
В партийной организации управления пароходства мало внимания уделяется большевистскому воспитанию вновь принятых в партию. За отчетный период все дело свелось к созыву нескольких совещаний. Не всем из молодых коммунистов партийное бюро давало поручения, не все участвовали в партийной жизни. Партийное бюро мало интересовалось политическим самообразованием кандидатов партии и молодых коммунистов. Поэтому не случайно, что секретарь партбюро т. Гепнер, выступая на последнем партийном собрании с докладом об учебе коммунистов, приводил факты полугодовой давности.

Правда, в последние дни в спешном порядке собрали кандидатов партии и поговорили с ними о партийной учебе, стали практиковать собеседования. Вызвано это тем, что партийному бюро понадобились сведения для отчетного доклада.

Партийное бюро также мало занималось вопросом улучшения работы аппарата управления пароходства. Волокиты, бюрократизм все еще не изжили в работе управления пароходства.

Приведу несколько примеров, характеризующих расхлябанность в управлении пароходства: был потерян документ по претензиям в суде по миллиону рублей, ответ на телеграмму из Владивостока задержан на целый месяц. Примеров множество. Они свидетельствуют о том, что бюро парторганизации не вело борьбы с волокитой.

И. БУШКОВ,
начальник учебного комбината пароходства.



Зимняя навигация на Дальнем Востоке.
НА СНИМКЕ: Ледокол „Лазарь Каганович“ на причале в Ногаевском порту.
Фото Н. Лаврененко.

БРИГАДЫ КОТЕЛЬЩИКОВ И ПЛОТНИКОВ Т. Т. ВАСИНА, ПОЛОМАРЧУК И ЛОБАСТОВА, ДЕЛОМ ОТВЕЧАЙТЕ НА ПРИЗЫВ ПАРОХОДА „ОЛА“

В СРОК ВВЕСТИ СУДНО В ЭКСПЛУАТАЦИЮ

Машинная и палубная команды парохода „Ола“, борясь за досрочный выход судна в эксплуатацию, показывают образцы стахановской работы. Машинисты Гулевич и Капраленко выполнили работы по нарядам на 130 процентов. Неплохо работает кочегар второго класса т. Пономарев. По палубной части впереди идет бригада т. Губарева, процент выполнения — 153.

Некоторые работы по саморемонту машины задерживаются мастерскими, например, клапанная коробка балластной дошки, изготовление конусов для инжектора (заказ на которые был дан заводу еще в начале ремонта).

Учитывая недостаток рабочей силы на заводе, была организована бригада из механиков парохода „Ола“ и слесарей судоремонтных мастерских для снятия винта, концевого вала, выпрессовки втулок дейдвуда и постановке на место. Эта важнейшая и трудоемкая работа выполнена.

В настоящее время машинная команда занята ремонтом и чисткой правого котла, обивкой и покраской шахт машинного отделения, укладкой валов главной машины.

Необходимо отметить, что пароход „Амур“ за время зимнего судоремонта должен отремонтировать паровые котлы. В связи с этим механико-судовой службе следует паровое отопление с парохода „Ола“ переключить на пароход „Амур“ не позднее 25-27 апреля.

Палубной команде предстоит уборка и чистка льял трюмов №№ 3 и 4. В связи с переоборудованием и сме-

щением комингсов эта работа откладывается на последние дни. В трюмах №№ 2, 3, 4 находятся кровати, которые необходимо поднять в пассажирские твиндеки до обшивки шахт трюмов, ибо после обшивки работа усложнится.

В твиндеках трюмов №№ 1 и 2 из-за катально-палубных работ и установки коек задерживается покрасочная работа. По вине мастерских задерживается работа, которую должна производить команда в твиндеках №№ 1 и 2.

Для ускорения ремонта необходимо поставить бригаду слесарей на установку коек в твиндеках №№ 1 и 2.

Немаловажный вопрос — испытание заводом грузовых стрел и всего грузового устройства, ибо полное использование грузовых устройств даст больший эффект.

На многих суда Николаевского пароходства, в том числе и на пароходе „Ола“, не имеется неприкосновенного запаса, соответствующего требованиям регистра СССР. В частности, на пароходе „Ола“ недостаточное количество спасательных средств. Необходимо приобрести 4 спасательных бота, шкентеля, брезенты, постельную принадлежность.

Механико-судовой службе, отделу эксплуатации, заготовителю следует сейчас позаботиться об устранении недочетов, дабы судно в срок вступило в эксплуатацию.

П. ПЕРЕВОЗНИКОВ,
старший помощник капитана парохода „Ола“.
В. СТЕПАНОВ,
третий механик парохода „Ола“.

Законное требование

В газете „Дальневосточный моряк“ за 5 апреля была помещена статья за подписью т. Честного, помощника парохода „Амур“. Приятно было прочесть, что на пароходе „Амур“ каждый вечер или в обеденный перерыв проводятся беседы на политические темы. Но зато на пароходе „Ола“ т. Честной не провел ни одной беседы за всю зиму, а т. Честной прикреплен политотделом на пароход „Ола“.

Моряки парохода „Ола“ взяли на себя обязательство — выпустить судно из ремонта на 10 дней раньше срока. Борьба за саморемонт заключалась в том,

что 4 человека своими силами произвели ремонт, достигнув производительности труда до 200 процентов. А на пароходе „Ола“ объем больше, чем на пароходе „Амур“.

Мы просим завод пойти нам навстречу в отношении наиболее быстрого окончания переоборудования трюмов и надстройки юта. Тогда пароход „Ола“ пойдет в навигацию с переходящим красным знаменем и будет выполнять государственный план еще лучше, чем в 1940 году.

Г. ПИСАРЕНКО,
председкома парохода „Ола“.

Замороженные резервы судоремонтных мастерских

Судоремонтные мастерские в этом году ремонтируют речные и морские суда. Объем работ большой. Многие работы выполняются в мастерских впервые.

В погоне за процентом выполнения плана в мастерских забывают о себестоимости продукции. Неисчерпаемые ресурсы, использование которых дало бы большую экономию средств, лежат нетронутыми.

Расскажем о некоторых замороженных ресурсах.

Снабженческий аппарат обходится дороже заготовленных материалов

Судоремонтные мастерские, являющиеся небольшим предприятием, скопировали структуру аппарата крупных предприятий морского транспорта. Здесь до самого последнего времени существовали коммунальный, транспортный отделы, отдел снабжения, планово-производственный, технический и другие. Есть ли необходимость во всех этих отделах?

Коммунальный отдел недавно ликвидировали, слив его с коммунальным отделом порта. Экономия в год составит более 10 тысяч рублей. Это лишь первый робкий шаг.

Заводу не нужен свой отдел снабжения, при наличии отдела снабжения в пароходстве. Не лишним будет рассказать, что делает сейчас отдел снабжения завода.

За первый квартал этого года отдел снабжения завода заготовил на рынке товаров на 3 тысячи рублей. Месячный оклад заведующего отделом снабжения (а имеется еще 3 работника) — 1200 руб. в месяц. Ликвидировав отдел снабжения, завод сэкономит государству свыше десятка тысяч рублей.

Экономия может быть достигнута при смелом, вдумчивом, серьезном подходе к сокращению существующего аппарата. Выигрыш здесь большой и аппарат станет более гибким и оперативным.

Шабрят вручную, а механизмы не используют

Шабровка — работа трудоемкая. Зажав в тиски деталь, слесарь маленьким шабером снимает первичную плоскость. Шабрит неточно, с большими отклонениями. Да и вообще шабрить вручную хуже, чем толочь воду в ступе. Сколько мускульной энергии нужно затратить, чтобы прошабрить золотник, параллель или плиту! На одну параллель затрачивается 3—4 дня.

Для того, чтобы снять 0,5 мм металла, дается 18 часов. В эту норму слесари никогда не укладываются. Обходится шабровка дорого.

Нельзя ли этот процесс механизировать?

Шабровку вручную мож-

но заменить шлифовкой на станке. Но для этого нужно осуществить рационализаторское предложение т. Вайсбрейта и Рябикина, применив суппортно-шлифовальную машинку (для плоской шлифовки) на «шеппинге». Применение даст экономии в год 5300 рублей. Предложение не проводится в жизнь.

Нет, говорят, никакого смысла просеивать землю для формовки вручную. Это всякому ясно. А где же механическое сито, предложенное мастером т. Максимова? Помнится, было даже подсчитано, что изготовление такого сита обойдется всего в 1500 рублей, а эффект будет колоссальный и мастерские сэкономят 2830 рублей в месяц.

Проект его у дирекции судоремонтных мастерских... На изготовление приспособления для напайки победитовых пластин затрачено 500 рублей, возможная экономия — 4000 рублей. Приспособление проверено и одобрено, но не используется.

О стружке, «огарках» и разбазаривании материалов

В механическом цехе для изготовления шестеренок, форсунок, краников и других деталей используют полнотелые болванки диаметром, в полтора-два раза превышающим размеры самой детали.

В результате ценный металл переводится в стружку, на изготовление деталей затрачивается лишнее время, продукция становится дороже.

Правда, в мастерских за последнее время организовали сбор отходов. Но это не дает права переводить металл. За счет экономного расходования меди, бронзы и других металлов можно было бы выпустить дополнительное количество различных деталей, значительно удешевить себестоимость.

В электросварочном цехе часто слышны жалобы на недостаток электродной проволоки. Оно и понятно, это — остродефицитный материал. Но, имея недостаток в проволоке, ее не берут. Вот, к примеру, пароход «Ола». Здесь — большой объем электросварочных работ и электроды валяются где попало; электроды используются неполностью, так называемые «огарки» с каждым днем принимают все большие размеры. Под видом «огарков» выбрасывается электроды размером в 100 и более миллиметров, сбор их не организован, они валяются по всему судну.

Убытки от такого хозяйствования очевидны. Это станет еще более наглядным, если добавить, что сам электрод имеет в длину 30 сантиметров.

Разрешение этого вопроса упирается в установле-

ние строгих нормативов, припусков и допусков металла. Инженерно-технические работники должны подумать над этим делом. И чем скорее это будет сделано, тем лучше.

Что дает замена киловаттки лампами в 300 ватт

Был девятый час вечера, когда мы входили на территорию судоремонтных мастерских.

Механический цех залит ярким светом. Особенно ярко светила правая сторона здания, где расположен электроцех, инструментальный и красный уголок.

В инструментальном цехе, склонившись над станком, токарь т. Зерин точил шток. Над станком висела лампа, вторая, киловаттная, освещала затылок работающего.

Электроцех. Дежурный мастер от скуки что то делал. В цехе горела 1000-свечевая лампа.

Ослепительный свет двух киловаттных ламп ударил нам в глаза в красном уголке. Здесь 9 человек занимались гимнастикой. Свет был настолько яркий, что даже мусор, который при другом освещении остался бы незамеченным, бросался в глаза.

В пролетах механического цеха — две киловаттные лампы. Кроме того над каждым станком имеется лампа. Большие лампы в проходе можно с успехом заменить меньшими.

Канторка слесарного цеха. Здесь цеховые слесары подсчитывают расходы, убытки, прибыли. Тысячи кладутся на счета. Но, умея считать, они не умеют экономить. Больше получаса т. Сергеев и Попов сидели у главного бухгалтера в кабинете. Уходя, они забыли выключить у себя в канторке 2 лампочки, каждая — по 150 ватт.

Инженеры подсчитали, что один киловатт-час обходится заводу 1 руб. 40 коп. Таким образом, 4 киловаттные лампы, горевшие в этот вечер в механическом цехе, обошлись заводу в час по 56 руб. Если заменить киловаттки 300-ваттными лампами, завод сэкономит в год только по одному цеху больше 3 тысяч рублей.

Несмотря на преимущества электросварки

Судоремонтные мастерские имеют значительный опыт в применении электросварки на ремонте судов. Большие электросварочные работы во время судоремонта прошлого года были проведены при переоборудовании голландцев, баржи «Совгавань» и др. В навигацию суда показали хорошие эксплуатационные качества.

Преимущества электросварки доказаны. Но электросварочные работы в судоремонт этого года не

находят такого применения, какого нужно было ожидать.

Эффективность при замене кузнечного способа электросваркой при изготовлении талреп большая. На изготовление талреп в кузнице затрачивается почти 16 часов, а применение электросварки сокращает эту работу до 2 часов. И все же талрепы до сих пор отковывают в кузнице.

Много может дать применение электросварки при восстановлении чугунных деталей. Опыт стахановцев электросварочного цеха по восстановлению чугунных деталей способом сварки показал неплохие результаты. Правда, восстановленная деталь в местах заварки была настолько крепка, что резец часто затуплялся. Сварщики стали искать причины этого, потребовалась помощь дирекции. Помощь во-время не была оказана и работы заглохли.

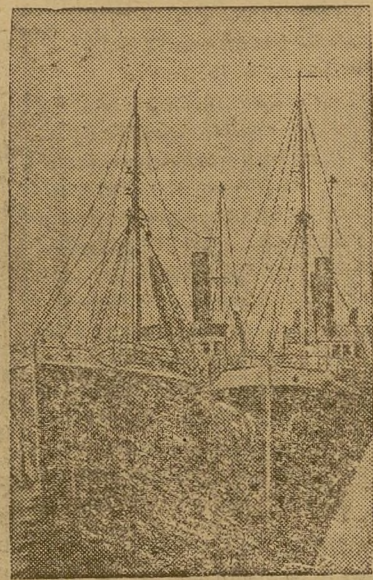
Все осталось по-старому. Восстановление сломанных чугунных деталей способом сварки не нашло применения. В мастерских продолжают по-прежнему изготавливать модели, затем отливают деталь из чугуна. Стоимость такой работы в десять раз дороже восстановления детали при помощи сварки чугунным электродом.

* * *

А какая экономия таится в применении центросмесителя, шаровых площадок к дырокольным прессам, изложниц для литья бронзовых болванок, приспособлений для заливки подшипников баббитом и многих других. Поистине, резервы судоремонтных мастерских неисчерпаемы! Но пока резервы остаются замороженными.

Использование их намного повысит доходы судоремонтных мастерских.

М. СТРЕШИНСКИЙ,
Б. ЛАВРОВ.



Траулер «Засольщик» вернулся в Мурманск из очередного рейса. Команда траулера выполнила рейсовое задание на 112 процентов.
НА СНИМКЕ: Траулеры «Засольщик» и «Колгушевец» в Мурманском порту.
Фото Н. Арнаутова.

Итоги соревнования на строительстве дома пароходства и дома № 7 (с 28 марта по 4 апреля)

Постановление жюри по подведению итогов социалистического соревнования

(Утверждено начальником порта)

Строительство дома пароходства и дома № 7 близится к концу. При надлежащей организации труда, полном уплотнении рабочего дня строители имеют все возможности с честью выполнить взятые на себя обязательства — к 15 апреля закончить строительство дома пароходства и дома № 7.

Наиболее высоких показателей за прошедшую неделю достигло звено т. Смирного (производительность труда 221 проц.). Звено т. Ускова достигло 164 процентов производительности труда, звено т. Тютюнина — 155 проц., звено т. Мотырева — 131 проц. и звено т. Глазкова — 130 процентов.

На окантовке леса на первое место вышел т. Казанцев, выполнивший норму на 204 процента. Тов. Сенотрусов выполнил норму на 170 проц., т. Располов — на 200 проц., т. Коншин — на 170 проц., т. Бороздин — на 162 проц., т. Немцев — на 153 проц. и т. Максименко — на 131 процент.

Среди столяров на первое место вышел т. Березовский (производительность труда — 175,6 проц.) Тов. Туроз выполнил норму на 167 проц., т. Комиссаренко — на 146,4 проц. и т. Харитонов — на 125,1 процента.

Бригада подсобников т. Алешина выполнила задание на 95,8 проц., бригада т. Козлова — на 89 проц.

На строительстве дома № 7 первое место занял плотник т. Федотов, выполнивший норму на 201 процент. Тт. Рамзин и Бобылев выполнили нормы на 140 процентов. Бригада подсобников т. Кветкина выполнила задание на 137 проц., бригада т. Константинова — на 106 процентов.

Рассмотрев материалы, жюри постановило:

отобрать знамя у т. Федотова (снизил производительность труда на 39 проц); знамя никому не присуждать;

вымпел и премию в размере 100 рублей присудить звену т. Смирного. Вторую премию в размере 75 рублей присудит т. Казанцеву, третью премию в размере 50 рублей присудит т. Федотову.

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

ПОЛНОСТЬЮ ЛИКВИДИРОВАТЬ ПРОСТОЙ АВТОТРАНСПОРТА

ПОЧЕМУ СОКРАЩАЕТСЯ ОБОРАЧИВАЕМОСТЬ АВТОМАШИН

Хозяйства пароходства к загрузке автотранспорта относятся безразлично. Возьмем стройотдел. Ставят 3-тонную машину на перевозку песка из с. Личи на стройку, а на погрузку и выгрузку выделяют одного, самое большее — двух человек, вместо трех человек по норме. В результате вместо 5 рейсов за смену машины делают 2—3 рейса, тогда как с 1 апреля по 5 апреля, например, за 7 часов, то-есть за неполную смену, делали 5 оборотов.

Такое же положение на перевозке леса с лесопилки к стройке дома управления пароходства. При неполном количестве рабочей силы на навалке и свалке машина с трудом делала 5-6 оборотов. И только после того, как людей на погрузку и выгрузку поставили по норме, машина стала делать 9-10 оборотов.

На вывозке шлака с парохода „Ола“ на навалку поставлено 5 человек, а на свалку 1 вместо 3 человек. И машина стоит часами под выгрузкой, делая 5-6 оборотов в смену, тогда как можно делать 10 оборотов.

СОЗДАТЬ УСЛОВИЯ ДЛЯ УСПЕШНОЙ РАБОТЫ

За последнее время автотранспорт вырос до 6 машин, с общей грузоподъемностью 18 тонн. Кроме того имеется 6 прицепов. На ходу — 4 машины. Все они в исправном состоянии. Две машины стоят из-за отсутствия запасных частей, которых автотарк совершенно не имеет.

Гаража нет. Машины временно стоят в помещении, выстроенном для мастерской затора. Инструментальное хозяйство автотарка незначительно. Нет инструмента для среднего и капитального ремонта.

Ощущается недостаток в горючем. Практика показала, что в наших условиях целесообразнее иметь газогенераторы. 3-тонная машина за 8 часов расходует 50 — 60 литров бензина, стоимость его свыше рубля за литр. Следовательно, горючее обходится 60—70 рублей в смену. Газогенераторная же машина расходует 100-110 килограммов березовых чурок, стоимость которых 8—9 рублей. Стоимость эту можно значительно снизить, если наладить дело с заготовкой и сушкой чурок (построить склад на 2—3 месячный запас топлива).

Необходимо ликвидировать бесхозяйственную эксплуатацию машин. Дорого обходятся длительные

При правильной эксплуатации машин может быть достигнута порядочная экономия средств. Так, себестоимость машино-смены составляет 211 руб. 50 коп., а с 20 марта по 5 апреля 1941 года в среднем в смену машина вырабатывала 280 руб.

Для того, чтобы изжить всякие ненормальности и прежде всего простой, начальнику эксплуатации порта и главному диспетчеру необходимо обратить серьезное внимание на сигналы, которые подают ежедневно работники транспортной конторы. Необходимо заставить руководителей хозяйств направлять людей на навалку и свалку на каждую машину по установленным нормам и готовить рабочее место.

Как работников гужевого транспорта, так и автотранспорта нужно перевести на сдельную оплату труда (с тонно-километра). Ждем от планового отдела порта ежемесячных планов грузоперевозок.

А. МОГИЛЮК,
начальник транспортной конторы порта.
Н. ЯРОШЕВСКИЙ,
механик гаража порта.

стоянки их под погрузкой и выгрузкой. В зимних условиях теряется много времени из-за буксовки, тогда как этого легко избежать путем установки накладных цепей. Изготовить их можно у нас в кузнечном цехе.

Порту нужно решительно покончить с практикой разоружения машин. Это имело место, например, в отношении газогенераторной 3-тонной машины. Машина в полной исправности была передана затору, а возвращена без стремян, без болтов, без аккумулятора.

Катры шоферов мы имеем неплохие, но с ними нужно систематически заниматься, повышая их квалификацию и общий культурно-политический уровень. 29 марта, например, при переброске груза шоферы Мияжулин и Широков вместо 20 ящиков перевозили за рейс на 3-тонной машине 45 ящиков. Они помогали грузчикам при укладке груза на машину. Примером были увлечены и остальные шоферы, в результате производительность была увеличена и груз перебросен полностью.

Н. ТЕРЕНТЬЕВ,
зам. начальника 3 участка порта.

ЛЮБИТЕЛИ НАШУМЕТЬ

На общем собрании сотрудуников бухгалтерий хозяйства пароходства сделан вызов счетным работникам Дальневосточного пароходства на социалистическое соревнование. Был установлен 3-дневный срок для оформления соцдоговоров между отдельными хозяйствами и индивидуальными содюзателями.

Для скорейшего проведения в жизнь этого решения избран контрольный пост в лице тт. Гаркуша, Максимова, Комковой, Ровкина, Порошина.

Однако вызов Дальневосточному пароходству был отправлен только 4 апреля. Что касается соревнования по вопросам организации учета, ни одним хозяйством это не выполнено.

Такое хорошее начинание пока остается только записанным на бумаге.

Н. ЦЕЛЕБЕЕВ,
ревизор Наркомморфлота.

Передозики саморемонта

На пароходе „Терек“ днями проверили выполнение социалистических обязательств. Многие товарищи свои обязательства выполнили.

Тов. Рудьев (машинная команда) дает подторы нормы в день. Хорошо работает т. Степанов, досрочно выполняющий производственные задания.

Впереди на пароходе — комсомольцы. Комсомольцы тт. Белянин, Семенихин, Верховец систематически перевыполняют нормы.

Отдельные товарищи плетутся в хвосте. Тт. Колдйн и Иванов — нарушители трудовой дисциплины. Своих обязательств они не выполнили.

Сейчас акипаж заключает новые социалистические договоры. К 1 мая ряды стахановцев на нашем пароходе должны увеличиться.

М. ВАСИЛЬЧЕНКО,
радиот парохода „Терек“.

ПИСЬМО В РЕДАКЦИЮ

В помещенном в газете № 26 от 29 марта постановлении жюри об итогах социалистического соревнования на строительстве дома пароходства и дома № 7 указывалось, что бригада подсобников т. Шевченко допустила небольшой брак в работе и поэтому была лишена премии, несмотря на высокий процент выработки.

Сообщаю, что брак был сделан до принятия бригады т. Шевченко и последний никакого отношения к нему не имеет. За время руководства бригадой т. Шевченко замечаний не имел.

И. РОЗУМ,
зам. начальника стройотдела пароходства.

ПЕРВАЯ БАССЕЙНОВАЯ ПРОФСОЮЗНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

4 апреля продолжались выступления делегатов первой бассейновой конференции. Во второй день работы конференции в прениях значительно больше внимания было уделено вопросам участия профорганизации в хозяйственной жизни пароходства.

Тов. Терентьев (3 участка порта) критиковал порткоммор за слабое состояние профработы на участках порта. Профорганы совершенно не занимаются вопросами снижения себестоимости грузоперевозок.

Новый состав басскоммора, — сказал т. Терентьев, — должен мобилизовать грузчиков на перевыполнение государственного плана 1941 г. Улучшение работы яслей и детсадов — неотложная задача басскоммора.

Интересный вопрос поднял кочегар парохода „Ола“ т. Пономарев. Почти 70 процентов плавающего состава — холостяки. Береговые организации не заботятся о культурно-бытовом обслуживании молодежи судов. Портняжная мастерская принимает заказы лишь на пошивку готового платья, но починкой, утюжкой одежды здесь не занимаются.

Портовый комитет не оказывал помощи низовым профорганизациям. Об этом говорили лозманы тт. Марков и Ильяшенко. Ухарство среди отдельных моряков, выразившееся в порче ограждения в амурском лимане.

ИСТОРИЯ ОДНОГО ПЕРЕСЕЛЕНИЯ

Приказ был отдан коротко: переселить механико-судовую службу пароходства из помещения управления пароходства в порт. Начальнику админотдела немедленно выполнить распоряжение.

... Трехтонная автомашина, сопровождаемая довольными взглядами инициаторов переселения, медленно переваливаясь, увозила столы, шкафы, чертежные доски и прочее движимое механико-судовой службы.

Вздых облегчения. Как все удачно закончилось, тихо, спокойно...

Удачно, да не для работников механико-судовой службы. Они на первых же порах встретились с сюрпризами. Грузчики отказались разгружать прибывшую с вещами машину, так как их рабочий день закончился. Пришлось за работу взяться самим владельцам имущества. Был убит день на восстановление порядка, но нужной обстановки для работы так и не удалось создать.

Тонкие стены из шелевой холодной. Немытая же-

ле, не встречало отпора со стороны портового комитета. Тов. Ильяшенко привел примеры, показывающие недобросовестное отношение к ограждению, что влечет большие убытки.

Хватиться нечем, — так начал свое выступление председатель местного комитета судоремонтных мастеровских т. Егоров. Судоремонт, качество его — этот важнейший участок не был в почете у местного комитета.

Всего 4 апреля выступило 6 человек. Конференция приняла решение, направленное на изжитие недостатков профработы в пароходстве.

Затем конференция перешла к выборам бассейнового комитета и ревизионной комиссии. Тайным голосованием в бассейновый комитет избраны тт. Шорникова, Туликова, Лозовский, Филимонов, Терентьев, Червяков, Волощенко, Пономарев, Марцелов, Лобастов и Семенченко — всего 11 человек.

В ревизионную комиссию избраны тт. Комкова, Доготарь, Чиж, Андреев и Лобачев.

* * *

7 апреля состоялся первый пленум бассейнового комитета Союза моряков. Председателем бассейнового комитета избран т. Терентьев (зам. начальника 3 участка порта).

лезная печь, стоящая посредине комнаты, дышит холодом, ибо дров нет. Мусору, скопившемуся на полу, могла бы обрадоваться любая щетка.

Ни уборщица, ни истопник не появляются.

Как же мы все-таки работаем на новом месте? Этот вопрос, очевидно, интересует читателя.

Утром сообщая отправляемся на поиски дров. Затем топим печь. Затем убираем комнаты, таскаем воду.

И затем, после 2—3-часовой работы по совместительству за истопника и уборщицу, когда в помещении становится достаточно тепло, приступаем к основной работе, хотя все это и не вяжется с уплотнением рабочего дня на производстве.

Такова, коротко, история одного переселения.

В. ГУСАК,
инженер механико-судовой службы пароходства.

Ответственный редактор
Я. М. ГЕЛЬФЕР