

ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ МОРЯК

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

Понедельник

5 мая 1941 г.

№ 36 (60)

Год издания 2-й

Выходит 2 раза в неделю.

ОБЯЗАТЕЛЬНЫЙ ЭКЗЕМПЛЯР

КРЕПИТЬ СВЯЗЬ ГАЗЕТЫ С ЧИТАТЕЛЯМИ

Отмечая день печати, мы должны со всей требовательностью и строгостью посмотреть, как газета „Дальневосточный моряк“ — орган политотдела Николаевского пароходства — справляется с поставленными перед ней задачами.

Публикуемые в сегодняшнем номере газеты высказывания читателей о „Дальневосточном моряке“ показывают, что газета не свободна от множества недостатков. Читатели справедливо упрекают газету в том, что она не умеет интересно и содержательно освещать многогранную жизнь коллектива пароходства.

Материалы, помещаемые в газете, нередко носят поверхностный характер, свидетельствующий о недостаточной связи редакции газеты с читателями, о слабом знании коллективом редакции нужд и запросов пароходства.

Вопросы техники, правильная эксплуатация судов и оборудования судоремонтных мастерских, расходование государственных средств не находят на страницах газеты должного места. С этим недостатком нужно покончить.

Газета „Дальневосточный моряк“, подымая насущные вопросы производства, не умеет их доводить до конца. Действенность материалов — самая слабая сторона работы нашей газеты.

В пароходстве выходит свыше десятка стенных газет. Наряду с хорошими стенными газетами — „На посту“ (ВОХР порта), „Полный вперед“ (Пароход „Амур“) — имеются безграмотные, серые, бессодержательные стенные газеты, например, в столовой торгмортранса.

Вина за это ложится и на редакцию газеты „Дальневосточный моряк“, руководство которой стенными газетами нужно признать неудовлетворительным. Слабое внимание уделяют газетам партийные организации.

Критика недостатков газеты, высказывания читателей принесут огромную пользу. Всемерно укрепляя связь с коллективом пароходства, расширяя авторский актив, добьемся того, чтобы газета „Дальневосточный моряк“ стала на деле боевым помощником партийных организаций в борьбе за перевыполнение плана 1941 года.

РАБОТЫ НА 2 ЧАСА, А РАСТЯНУЛИ НА 2 МЕСЯЦА

Срок окончания ремонта буксирного парохода „Щорс“ установлен 5 мая. Но в этот срок мы не уложились — судоремонтные мастерские затянули сборку главных машин и изготовление некоторых деталей.

Скоро месяц, как бригада слесарей во главе с бригадиром т. Качулиным собирает главные машины, но только теперь работа подходит к концу. Также медленно собирается и конденсатор, на котором работает 2 человека. Сварочный цех мастерских в

течение нескольких месяцев сваривает фильтр питательной воды. Деталь очень простая, но беда в том, что начав сварку ее не кончают, берутся за другую работу. Дела осталось всего на два часа.

Несколько раз слесарный цех паял золотниковые кольца, но всякий раз они распаиваются. Эти мелочи и задерживают сдачу буксира в эксплуатацию.

Палубные работы на буксире закончены.

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

БУДЕТ ЛИ СВОЕВРЕМЕННО ВВЕДЕН В ЭКСПЛУАТАЦИЮ ТЕПЛОХОД „СЕРП“?

Получив из судоремонтных мастерских почти скопом детали в конце апреля, машинная команда теплохода „Сerp“ не смогла завершить потерянного времени. Из 12 цилиндрических рубашек, поступивших на судно, на сегодня запрессовано только 7. При условии постепенного поступления этих рубашек машинная команда к этому времени смогла бы полностью запрессовать их.

Судоремонтные мастерские, имея определенный срок сдачи деталей на теплоход (25 апреля), не выполняют его. Положение, в которое команда поставлена мастерскими, заставляет опасаться, что судно не будет готово к сроку, указанному в графике.

Экипаж со своей стороны делает все, от него зависящее, для ликвидации отставания. Вся машинная команда без исключения

работает больше положенного времени. Сейчас идет усиленным темпом установка поршней, сборка движения дизелей и других механизмов.

На сборке механизмов на всех агрегатах стоят крепкие бригады. Отлично производит работу бригада 3 механика т. Чабана. Высокой производительностью отличаются моторист 1 класса т. Романов, моторист 2 класса т. Логинов и другие.

По палубной части много недоделок. Отстают в основном котельные и сварочные работы. Они на протяжении последних трех декад вперед не продвинулись. Есть работы довольно серьезного характера — исправление вмятин наружной обшивки и некоторых креплений. Когда мастерские намерены приступить к выполнению этих работ — неизвестно.

К. ПАВЛОВ.

ВТОРОЙ УЧАСТОК ПОРТА ГОТОВИТСЯ К ОТКРЫТИЮ НАВИГАЦИИ

Хочу рассказать, как работники погрузо-разгрузочного участка № 2 подготовлены к навигации.

Участок укомплектован хорошими заведующими складами и грузоприемщиками. Правда, грузоприемщиков недостаточно. Недостаёт инвентаря. Идет заготовка его своими силами. Хорошо работают на изготовлении погрузочного инвентаря грузоприемщики т.т. Евтушенко, Тулисов, зав. складом т. Топоров.

Большой наш недостаток в том, что до сих пор груз, лежащий на участке № 2, не приведен в надлежащий порядок. Проведение этой работы затрудняет безо-

образное оформление документов. Бывший зав. складом № 3 т. Сухарев, на пример, при уходе в отпуск не сдал всего бездокументного груза новому зав. складом. Инвентаризационная комиссия этот груз учла, но тоже неполностью. Безобразно и хранение документов. Проверяя документы, работники участка видят на практике, как важно их правильное оформление.

Плохо готовится к навигации грузовой отдел порта. Нет бланков, книг складских, инструкций, до сего времени нет спецификаций.

А. БЕРЕЖНОЙ,
начальник 2 участка порта.



Здание санатория имени Ленина в Гульрипше (Сухумский район, Абхазская АССР).

Фото Г. Толмачева.

ЗАДЕРЖИВАЮТ РЕМОНТ ПЛАВКРАНА

На плавкране все готово к тому, чтобы вступить в навигацию 1941 года, но задерживает червячная шестерня лебедки № 1.

На протяжении последних двух месяцев механический цех судоремонтных мастерских обрабатывает на фрезерном станке червячную шестерню лебедки № 1, и все неудачно. Первый раз расхождение в шаге между зубьями составило 12 мм, затем 6 мм, и так по сей день шестерня фрезеруется.

До сих пор в судоремонтных мастерских не хотят понять того, что плавкран потребует в первую очередь. Плавкрану предстоит снять катера с берега, спустить их на воду и целый ряд других работ.

Плохо еще обстоит дело с подбором кадров. По сей день подобраны только кочевары, механиков и матросов нет.

В. ЧЕРКАСОВ,
старший механик плавкрана.

ПЕРЕДЕЛКАМ НЕТ КОНЦА

На пароходе „Ола“ не ведется борьбы за качество. Приведу примеры. Ставили мы угольники бимсов, достаточного инструктажа не имели. Через несколько дней прораб забраковал работу. Пришлось срубить угольники и выбросить за борт. Стали делать другие. На них 4 человека вновь затратили по 3 дня.

Более полумесяца бригада т. Васина устанавливала наборный бимс. Когда работа была закончена и приступили к настилке палубных листов, оказалось, что бимс поставлен неправильно.

Сейчас проводится клепка палубы. Первые дни показали, что к этой работе ни мастер, ни прораб не провели достаточной подготовки. Выдавая заклепы, прораб и мастер не

учитывают их размеров, где требуются длинные заклепы, выдают маломерные и наоборот. В результате клепка получается недоброкачественной. Это влечет новые переделки.

Плохо готовятся и рабочее место. Настилы делают не считаясь с удобствами котельщиков, в иных местах приходится лезть на четвереньках, в других — делать подкладки.

К каждой бригаде котельщиков прикреплены ответственные товарищи, но от них мы помощи не получаем.

За выпуск недоброкачественной продукции бракоделов привлекают к судебной ответственности. Почему же у нас проходят все эти безобразия бесследно?

В. СМЕРНОВ,
котельщик.

ИЗВЕЩЕНИЕ

Сегодня, 5 мая, в 19 ч. 30 м. в помещении парткабинета политотдела (улица Красина, 23, здание управления пароходства) состоится конференция читателей газеты „Дальневосточный моряк“.

ПОВЕСТКА ДНЯ:

- 1) Отчет редакции.
- 2) Премирование рабкоров.

Просьба ко всем читателям газеты принять участие в работе конференции.

Читатели о газете „Дальневосточный моряк“



Кузнецов И. В. — стахановец судоремонтных мастерских, активный рабкор газеты „Дальневосточный моряк“.

БОЛЬШЕ СОВЕТОВАТЬСЯ С АВТОРАМИ

Материалы, публикуемые в газете, рассказывают о работе флота, о рационализации, о стахановском движении в пароходстве. Это хорошо.

Некоторым недостатком является то, что не всегда проверяются замечки, статьи, факты, которые мы читаем в газете. Плохо, что после правки материала редакция не считает нужным вместе с автором еще раз обчитать статью, выслушать его мнение.

Слабо привлекаются к участию в газете старшие механики, старшие помощники капитанов.

М. ВАСИЛЬЧЕНКО,
радиот парохода „Терек“.

НАЧАТОЕ ДЕЛО ДОВОДИТЬ ДО КОНЦА

Газета „Дальневосточный моряк“ — наше зеркало, отражающее все недостатки, а также и радости совместной работы. Особенно отмечаю помощь сотрудника редакции т. Лаврова в обработке моих корреспонденций.

В газете замечаются не совсем удачные технические термины. Например, в очерке о механике теплохода „Серп“ было такое выражение: „Слышны трели шаберов“ (чуть ли не пение соловьев). Не всегда доводятся до конца поднимаемые газетой вопросы.

С начала навигации необходимо усилить борьбу за выполнение плана грузо-перевозок. Советую сотрудникам редакции сделать несколько рейсов на судах пароходства.

В. КИРИЧЕНКО,
старший механик парохода „Амур“.

ГАЗЕТА МАЛО КРИТИКУЕТ ДЕЗОРГАНИЗАТОРОВ ТРУДА

Мало газета „Дальневосточный моряк“ критикует и бичует дезорганизаторов труда. Это упущение надо устранить.

Г. ПИСАРЕНКО,
матрос 1 класса парохода „Ола“.

БЕДНА ИНФОРМАЦИЯ

За последнее время газета „Дальневосточный моряк“ стала интересней и читается с удовольствием.

Считаю, что на страницах газеты недостаточно освещаются вопросы технического характера, совершенно не освещаются вопросы литературы и искусства. Бедна информация о работе некоторых отделов и звеньев пароходства.

Желал бы читать в газете биографические очерки о лучших людях нашей страны. Предлагаю организовать цикл статей по истории развития водного транспорта, а также на технические темы.

В. ШЕЛУЧЕНКО,
главный инженер судоремонтных мастерских.

НЕ ПОВТОРЯТЬСЯ

Правится мне то, что газета „Дальневосточный моряк“ показывает положительные и отрицательные стороны работы пароходства.

Считаю большим недостатком печатание в газете сухих и иногда повторяющихся заметок.

Нужно добиться, чтобы регулярно выходила техническая страница. Вопросы технологического процесса, экономики производства должны быть в центре внимания газеты „Дальневосточный моряк“.

А. ЛУГОВОЙ,
инженер судоремонтных мастерских.

СТРОИТЕЛИ ЖДУТ СЕРЬЕЗНОЙ ПОМОЩИ

Строители долгое время были незаслуженно забыты газетой. Начиная с марта 1941 года, в газете стали все чаще появляться материалы о строительстве дома пароходства и дома № 7. Газета оказала этим некоторую помощь в быстром окончании строительства.

Сейчас мы строим причалы и навесы на молу. Стройка ударная. К открытию навигации все должно быть готово.

Наша газета взяла под свой контроль строительство причалов и навесов. Но не всегда материалы газеты достигают действительности.

Приведу пример. В газете указывалось, что на строительстве причалов нехватает лесоматериалов, плохо организовано питание людей. Положение осталось без изменений по настоящему дню.

Надо настойчивей и решительней бороться за действительность материалов.

М. РЫБАКОВ,
плотник.

БОЛЬШОЙ МИНУС

Наша газета освещает ход ремонта судов пароходства. Экипажи судов при помощи газеты находятся в курсе дела по судоремонту, саморемонту.

Газета предъявляет большие требования к командирам и управленческому аппарату. Но эти требования не всегда выполняются, а газета забывает о них, и все идет на смарку. Это большой минус в работе газеты.

Хотелось, чтобы „Дальневосточный моряк“ уделяла больше внимания медицинскому обслуживанию плавсостава и боролась за создание лучших культурно-бытовых условий для моряков.

М. ПОНОМАРЕВ,
кочегар парохода „Ола“.

МОИ ПОЖЕЛАНИЯ

Газета сыграла большую роль в деле досрочного окончания ремонта парохода „Амур“. Все члены экипажа выписывают газету и читают ее с большим интересом.

Какие недостатки имеет наша газета? Помещая материалы, газета не добивается принятия мер по выступлениям рабкоров. Больше действительности публикуемых замечаний — мое пожелание газете „Дальневосточный моряк“.

Н. ЧЕСТНОЙ,
помполит парохода „Амур“.



Писаренко Г. В. — стахановец парохода „Ола“, активный рабкор газеты „Дальневосточный моряк“.

ЗА ПЕРВЕНСТВО НА МОРСКОМ ТРАНСПОРТЕ

В 1940 году, когда наша газета называлась „Стахановец Амура“ и выходила на двух страницах один раз в пятидневку, — она полностью не освещала жизни пароходства и быта трудящихся.

С ноября 1940 г. газета переименована в „Дальневосточный моряк“ и начала выходить на 4 страницах и чаще. Она гораздо больше стала вникать в производство, и интересоваться жизнью порта и пароходства. Газета подвергает критике неправильные действия отдельных начальников отделов и цехов, допускающих ослабление дисциплины, понижение производительности труда.

Желаю редакции „Дальневосточный моряк“ направлять острое большевистской критики против болтунов, нарушителей дисциплины, лодырей, активно бороться за первенство Николаевского пароходства на морском транспорте.

Н. ЯРОШЕВСКИЙ,
механик автогаража порта.

ОСЛАБИЛИ БОРЬБУ ЗА ВЫПОЛНЕНИЕ УКАЗА ОТ 26 ИЮНЯ 1940 ГОДА

В навигационный период в газете „Дальневосточный моряк“ следует широко освещать работу экипажей судов, участков порта и бригад. На страницах газеты должно найти отражение выполнение плана по грузо-разгрузочным работам каждой бригадой.

Наша газета упускает такой вопрос, как борьба за выполнение Указа от 26 июня 1940 года. На эту тему было помещено очень мало материала.

Отделы кадров пароходства и порта могут помочь редакции необходимыми сведениями и справками. Надо думать, что в летнюю пору газета уделит достаточно внимания вопросу установления железной дисциплины в пароходстве.

Г. ГРИГОРЕНКО,
заместитель начальника отдела кадров пароходства.



Ответственный редактор Ливавской газеты „Коммунист“ Арнольд Крезс (справа) и его заместитель Фриц Арнис проверяют гранки очередного номера газеты.

5 МАЯ — ДЕНЬ БОЛЬШЕВИСТСКОЙ ПЕЧАТИ

Ежегодное проведение Дня печати началось с 1922 года. 11 съезд большевистской партии одобрил решение ЦК партии установить в десятую годовщину „Правды“ (5 мая 1922 г.) Всероссийский День печати. С тех пор День печати проводится ежегодно под знаком расширения и укрепления связи с массами, под лозунгом самокритики и широкой отчетности печати перед читателями, под лозунгом улучшения работы печати.

Только в нашей стране народ действительно пользуется свободой печати. В статье 125 Сталинской Конституции сказано: „В соответствии с интересами трудящихся и в целях укрепления социалистического строя гражданам СССР га-

рантируется законом:

- а) свобода слова,
- б) свобода печати,
- в) свобода собраний, митингов,
- г) свобода уличных шествий и демонстраций.

Эти права граждан обеспечиваются предоставлением трудящимся и их организациям типографий, запасов бумаги, общественных зданий, улиц, средств связи и других материальных условий, необходимых для их осуществления.

Большевистская печать — коллективный организатор трудящихся в борьбе за построение коммунизма. Большевистская печать — самое острое и самое сильное орудие нашей партии. (Сталин).

Газеты в СССР выходят на 69 языках, а книги — на 111 языках народов СССР. В царской России газеты издавались только в крупных городах. В Советском Союзе кроме городов тысячи газет издаются в районных центрах, в МТС, на фабриках, заводах и т. д.

Трудящиеся Советского Союза предъявляют большой спрос на произведения классиков марксизма — Маркса — Энгельса — Ленина — Сталина. За 20 лет в нашей стране эти произведения были изданы тиражом в 355,9 миллиона экземпляров. Сталинская Конституция издана на 62 языках, тиражом в 32,534 тысячи экземпляров.

По изданию книг мы далеко опередили все капиталистические страны.

Читатели о газете „Дальневосточный моряк“

ЗАМЕТКИ ИНЖЕНЕРА

Газета в период зимнего судоремонта организовала борьбу за своевременное окончание ремонта судов, помогала овладеть техникой. Газета вправе называться „нашей газетой“ — газетой коллектива.

Нельзя однако обойти молчанием некоторые недостатки, от которых газета несвободна. Техническая страница в самую горячую пору судоремонта прекратила свое существование. Обмен техническим опытом, необходимый в наших условиях, прекратился.

Надо особо отметить недостаточную работу газеты в деле объединения и организации инженерно-технических работников системы пароходства. Основная масса инженеров завода и пароходства — молодежь, недавно окончившая ВУЗы. На руководящей работе, не имея необходимого практического и политического руководства, очень трудно найти свое место в производстве. Тут должна была прийти на помощь газета, организуя обмен опытом работы, давая отдельные выступления, вовлекая товарищей в общественную жизнь.

Этот вопрос газетой упущен. Многие специалисты недостаточно серьезно ведут себя как на производстве, так и в быту. Газета не помогла организовать досуг инженера. Клуб моряков, где можно было ор-

ганизовать любое культурное мероприятие, не пользуется вниманием у газеты. Вместо культурного очага, клуб превратился в место сбора хулиганящих подростков. Немудрено, что взрослые рабочие и служащие избегают клуба, они не могут там ни найти для себя отдыха, не удовлетворить своих культурных запросов.

Наряду с производственными вопросами газета должна больше уделять внимания борьбе за культуру. Этого сделано не было.

Отсутствие цинкографии мешает газете давать злободневные фотографии из жизни нашего пароходства. Это обстоятельство сильно снижает действенность материала, отсюда иногда сухость статей и заметок. Было бы неплохо давать больше хроники, больше информационных заметок о жизни и работе коллектива пароходства. Это намного повысит интерес к газете. Газета не свободна и от некоторых досадных технических ошибок. В ряде статей работниками редакции в описании производственных процессов допущались технически неправильные выражения, понижающие ценность материала.

Эти недостатки газета должна устранить в дальнейшей работе.

В. ВАЙСБРЕЙТ,
главный механик судоремонтных мастерских.

О ФОТОИЛЛЮСТРАЦИЯХ

В каждом номере газеты помещаются снимки. Они не имеют никакого отношения к пароходству. Кроме того эти снимки читатель встречает в других газетах.

В газете „Дальневосточный моряк“ нужно поме-

щать снимки, отображающие жизнь пароходства, например, отдельные моменты работы мастерских, судов, порта, а также лучших людей пароходства.

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

ШИРИТЬ РЯДЫ АКТИВИСТОВ

Привлечение большего количества членов нашего обширного коллектива к участию в газете сделало бы ее более интересной и содержательной. Статьи активистов помогают нам знакомиться с состоянием дел в пароходстве, с новыми методами работы в хозяйствах.

„Дальневосточный моряк“ иногда неправильно указывает виновников плохой работы.

Мое предложение — иметь при газете штатного технического редактора и работать еще лучше, еще плодотворней.

В. КЛИМЕНКО,
капитан парохода „Амур“.

НЕНУЖНАЯ ОПЕКА

За период судоремонта газета не нашла ни одного случая из жизни команд, достойного порицания и устранения. А ведь известно, что на отдельных судах слаба трудовая дисциплина, невозможная грязь. Газета взяла под опеку экипажи зимующих судов и идеализировала их работу.

Нужно добиться, чтобы на каждую заметку газеты хозяйственники давали ответ, тогда авторитет газеты поднимется еще выше.

Е. БУЛАНСКАЯ,
начальник плано-производственного отдела судоремонтных мастерских.

Критиковать не взирая на лица

Газета робко и слабо критикует ошибки отдельных руководящих работников. Больше острой, действенной критики, не взирая на лица.

М. ШАЛАЕВ,
работник порта.



Сидора Л. К.—боец-отличник боевой и политической подготовки военизированной охраны порта, член редколлегии стенгазеты „На посту“.

Недостатки, от которых нужно быстрее освободиться

На страницах праздничного номера газеты „Дальневосточный моряк“ будет несомненно много сказано о хорошей, полезной работе нашей газеты. Заслуженно пользуется газета любовью и уважением всего коллектива пароходства.

Мне бы хотелось немного озабочиться на отдельных недостатках в работе газеты и ее редактора.

Наша газета растет и растет быстро. Все ее ошибки и связаны с этим ростом.

Возьмем технический язык газеты. Много раз указывалось и т. Гельферу и т. Стрешинскому на недопустимость такого положения, когда статья на техническую тему пишется технически неграмотным языком. Почему бы по такой статье не проконсультироваться перед сдачей в набор у специалиста? Часто в газете проходят явно технически неграмотные заметки. Получается это так: в погоне за материалом на производственную тематику берут все, что попадает и печатают. На вопрос, как пошла статья в газету, заявляют — в порядке обсуждения. Вспомним хотя бы заметку об обшивке стенок трюмов шелевкой и засыпке шлаком для предохранения груза от порчи во время весенней погрузки.

Иногда бывает так, что рабкор напишет, а редакция, неудачно импровизируя, добавляет от себя, и получается неудобоваримая каша, в которой автор находится знакомой только своей фамилии. Это надо выправить и быстрее.

Редактору газеты стоило бы подумать об организации при газете страницы отдыха, отдельных статей по истории флота, великих морских открытий. Газета должна помогать читателю и в культурном развитии, а этого пока еще нет.

М. ТЕНЧЕР,
инженер-эксплуатационник.

ОБЗОР ПЕЧАТИ

В БОРЬБЕ ЗА ДОСРОЧНОЕ ОКОНЧАНИЕ РЕМОНТА СУДНА

Стенгазета „Полный вперед“

Итогом предмайского социалистического соревнования для экипажа парохода „Амур“ было окончание к 1 мая работ (рассчитанных на период ноябрь—25 мая) по ремонту механизмов на 98,9 процента и на 99 процентов по палубе.

Успехи эти — результат настойчивой работы всего экипажа судна. Организующую роль в этом деле сыграла и стенная газета парохода — „Полный вперед“ (редактор т. Павловичев, зам. редактора т. Капитонов).

В ноябре, когда закончилась навигация 1940 года, моряки парохода в очередном номере стенгазеты чи-

тали призыв к соревнованию за высокие темпы, за отличное проведение саморемонта. Газета писала:

„Настал ответственный период подготовки к навигации 1941 года. Высококачественный ремонт судна — необходимое условие успешного выполнения плана в наступающую навигацию. В эту горячую пору дорог каждый день“.

Экипаж парохода отозвался на призыв. В следующем номере мы читаем индивидуальные социалистические договоры.

Начались ремонтные работы. Холод в машинном отделе доходил до 15

градусов, на палубе — до 38—40 градусов. Машинная команда провела паровое отопление. В машине стало теплее. Но эта работа отняла большую долю времени и задание по графику не было выполнено.

Отставание машинистов вызвало тревогу. Редактор т. Павловичев пошел к машинистам, к механикам. У членов редколлегии возникла мысль рассказать в газете о работе всей машинной команды и на опыте передовиков подтянуть отстающих.

Тт. Булатов, Малевский на страницах стенной газеты рассказали о том, как они добились первенства.

Узким местом были палубные работы. Редколлегия пригласила на свое заседание бригадира лучшей бригады т. Шишкина, а потом подробно рассказала в газете о стахановских ме-

тодах труда этой бригады. Вслед за этим помполит судна т. Честной организовал обсуждение опыта лучших среди всего экипажа.

Результаты не замедлили сказаться. Производительность труда по судну стала расти, достигнув 150 процентов.

Редколлегия стенгазеты взяла под контроль выполнение обязательств коллектива — закончить ремонт парохода на 25 дней раньше срока.

Всю зиму шла борьба за знамя. В марте коллектив парохода „Амур“ переходящее красное знамя завоевал. Успехи были закреплены. В апреле красное знамя вторично осталось за экипажем парохода „Амур“.

Газета „Полный вперед“ пользуется большим авторитетом среди экипажа судна и вполне заслуженно.

Т Р И Б У Н А О П Ы Т А

БЫСТРО, ДЕШЕВО И ДОБРОКАЧЕСТВЕННО

В настоящее время производство ремонтных работ по смене и исправлению гребных винтов, дейдвудов, рулей, кингстонов производится, как правило, с помощью дока и эллинга. Способ этот обходится дорого, требует наличия судоподъемных сооружений и вывода судна из эксплуатации. При подъеме судна на док корпус судна нередко деформируется, а одновременно деформируется и линия тоннельных валов. Это обстоятельство вызывает большие затруднения в центровке дейдвуда под расточку после подъема судна в док.

В настоящее время центровка под расточку производится по оси дейдвудной трубы. Эта ось по ряду причин может быть эксцентричной по отношению к линии валов.

Вторым способом разметки является центровка дейдвуда по фланцу последнего промежуточного вала. Этот способ также неудовлетворителен в связи с изменением линии вала на доке. Основным недостатком обоих способов заключается в том, что дефекты в центровке обнаруживаются только после спуска судна с дока и вызывают большие дополнительные затраты на перекладку линии валов, причем перекладка не устраняет дефекта центровки, а переносит его на всю линию валов.

Морские суда, переданные нам Дальневосточным пароходством, находились в плохом техническом состоя-

нии. Почти каждое судно нуждалось в доке. Не говоря уже о корпусе, нужна была замена дейдвудных втулок, винтов, ремонт рулей, замена кингстонов. Не имея судоподъемных сооружений, наши судоремонтные мастерские взялись за эту трудоемкую работу, на первый взгляд невыполнимую в наших условиях.

Способом выморозки было отремонтировано валовое хозяйство на двух морских судах, — судоремонтники с задачей справились.

В дальнейшем мы вполне можем производить эти трудоемкие работы без дока и эллинга, применив способ выморозки ящиками. Способ этот дает возможность произвести выморозку руля, винта, кингстона в три раза быстрее, чем применяемый нами способ подборки льда вручную, а также вдвое сократит рабочую силу и стоимость работ.

Новым способом можно готовить майпы пужных размеров путем искусственного замораживания ледникового ящика в том месте, где нужно произвести подводные ремонтные работы.

Путем выморозки центровать и укладывать валопровод гораздо легче и надежнее, так как корпус судна не имеет деформации, как это имеет место при ремонте в доке.

В течение двух—трех лет мы можем значительно улучшить техническое состояние флота пароходства.

Г. ГЛОТОВ,

групповой инженер механико-судовой службы.

Что показали учения по противовоздушной обороне

Рабочие и служащие пароходства должны хорошо овладеть военным делом, изучать индивидуальные средства защиты не только теоретически, но и практически. Вот для этой цели штабом ПВО и были проведены по пароходству тренировочные учения в противогазгах в течение трех дней.

Эти дни показали способность рабочих и служащих не снижать производительности труда, работая и в противогазгах.

По порту, пароходству, судоремонтным мастерским, торгмортрансу в противогазгах работали 698 человек. Наиболее дисциплинированы коллективы 1 и 2 участков порта, отделов механизации, снабжения, электро-монтажного, механического, литейного и инструментального цехов судоремонтных мастерских.

Недостаточно осознали цели и задачи тренировочных учений по противовоздушной и химической обороне коллектив 3 участка, механико-судовая служба, контора торгмортранса. Они к тренировочной работе в противогазгах отнеслись недостаточно серьезно.

Штабом ПВО к первомайским дням подготовлено 43 значкиста ПВХО, из них 37 значкистов 1 степени и 6 значкистов второй степени.

Каждый член нашего коллектива обязан сдать нормы на значок ПВХО. Усиление обороноспособности нашей страны — наша обязанность, но мы ее выполним тогда, когда будем по-боевому владеть военным делом.

В. НАСОНОВ,

старший инструктор ПВО порта.

В ПЛОТНИЧНОМ ЦЕХЕ НЕУДОВЛЕТВОРИТЕЛЬНО ОРГАНИЗОВАН ТРУД

Хочу рассказать о работе плотничного цеха. Она должна быть поставлена лучше, чем в данный момент.

Возьмем подготовку рабочего места. Получив задание, спрашиваешь у мастера — где взять материал. Мастер обычно отвечает — «нужно найти», или промолчит.

Сушилка всю зиму стояла пустая, а сухого материала нет ни доски. Приступая к изготовлению заказа, рабочий прежде всего думает о том, чтобы качество выполнения было высокое. Но материал оказывается сырым. Приходится пилить его на станке и укладывать в сушилку на просушку.

Так работает цех на протяжении всего судоремонта.

Такая постановка работы в цехе отражается как на росте производительности труда и выполнении производственного плана, так и на зарплате рабочего. Мы могли бы делать гораздо больше. Но со стороны мастера нет настоящей заботы о подготовке рабочего места, о своевременной выписке нарядов и т. д.

Недавно например, я начал заготовку материала на два стола и две этажерки. Набрал сырых досок, нарезал и уложил в сушилку. Затем 3 дня ремонтировал штурвал. Два дня снова возился со столами и этажерками и только после этого получил наряды. Таких фактов сколько угодно.

А как наряды выписываются? Изготавливали мы с т. Коновым койки одной формы. Тов. Коновым получил наряд по 20 часов на шуку, я — по 17 часов. Вот другой пример. Столяр т. Лобастов изготавливал столики для парохода «Ола». Такие же столики изготавливали другие. Тов. Лобастову уплачено за 12 столиков 325 руб. 43 коп. Я делаю столы, на которые нужно заготовить материала в два раза больше, а количество часов дается то же, что и на столы, требующие материала в два раза меньше, то-есть размеры столов 800x500, 1200x600 и 500x500 оплачиваются одинаково.

В. ХАУСТОВ,
плотник.

Устранение производственных неполадок — кровное дело профорганизации

В отдельных цехах затона поголовно все бригады перевыполняют планы. В частности, в плотничном цехе нет ни одной бригады, которая не перевыполнила бы плана за вторую декаду апреля. На высоком уровне шла работа и в третьей декаде. Но наряду с хорошими примерами мы имеем ряд отрицательных явлений — неуплотненность рабочего дня, частые переделки. Это зачастую смазывает хорошую работу передовиков.

Слесарный цех. При входе сидят рабочие, разговаривают, читают газеты, курят. Они в этом цехе не работают, но находят здесь пристанище, бездельничают в рабочее время.

Поднимитесь в контору мастеров. Оконные стекла там не протерты, пол грязный, на полу бумага, окурки.

Все это говорит о том, что в слесарном цехе местком не организовал настоящей борьбы за культуру, за чистоту рабочего места, за уплотнение рабочего дня.

Показатели соревнующихся котельного цеха были бы значительно выше, если бы работа проводилась продуманно.

Местком не должен проходить мимо этих недостатков.

Н. ТЕРЕНТЬЕВ,
председатель баском-мора.

Упорядочить выдачу масла

На основании существующих законов рабочие на особо вредных работах должны получать по одной бутылке молока в день за счет производства. За отсутствием молока, в судоремонтных мастерских заменяют его сливочным маслом. При правильной выдаче, то-есть ежедневно, эффект будет тот же. Но в судоремонтных мастерских выдачу масла производят нерегулярно, а выдают за месяц сразу, пакапливая килограмм-полтора.

Таким образом рабочий, работая на вредных рабо-

тах, ежедневно масла не употребляет.

Санитарии и профорганизации необходимо заботиться об этом. Рабочий должен положенное ему масло получать ежедневно.

При судоремонтных мастерских имеется буфет торгмортранса, где масло можно выдавать по требованиям, оплачиваемым мастерскими.

Н. РОВНИН,
главный бухгалтер судоремонтных мастерских.

Ответственный редактор
Я. М. ГЕЛЬФЕР.

ИТОГИ СОРЕВНОВАНИЙ ПО ГИМНАСТИКЕ

(Беседа с помощником начальника политотдела по комсомолу т. Попенковым)

С 6 апреля по 1 мая проходили комсомольские соревнования по гимнастике. В соревнованиях приняли участие и комсомольские организации Николаевского пароходства.

В беседе с нашим сотрудником помощником начальника политотдела по комсомолу т. Попенков поделился первыми итогами соревнования.

Из 20 комсомольцев приняло участие в соревнованиях 113 человек. Впереди всех — комсомольская организация судоремонтных мастерских (секретарь комитета т. Кокорина, физорг т. Найденев). Комсомольцы судоремонтных мастерских по соревнованиям в Нижне-Амурской области заняли второе место. Комсомольская организация награждена грамотой областного комитета по делам физкультуры и спорта.

Организованность и дисциплину показали комсомольцы военизированной охраны порта (секретарь комитета т. Евтушенко, физорг т. Зинков). Ими успешно сданы нормы по вольным движениям, прыжком в высоту с разбега, буму и лазанию по канату.

В школе морского ученичества (секретарь комитета т. Прохорихин, физорг т. Гусак) 66 человек сдали нормы по вольным движениям. Проявлен большой интерес к гимнастическим соревнованиям, тренировки проходили регулярно и организованно.

Позорно провалились комсомольская организация управления пароходства (секретарь комитета т. Сидоров) и организация порта (секретарь комитета т. Козина). В управлении

пароходства из 36 человек сдали нормы только 9 человек. В порту нормы сдал только 1 человек.

В этих двух организациях наблюдается расхлябанность и недисциплинированность. Секретари комитетов комсомола тт. Козина и Сидоров несерьезно отнеслись к проведению соревнований по гимнастике. Комсомольцы порта и управления пароходства обязаны наверстать упущенное и в ближайшее время сдать нормы.

Эти соревнования являются лишь первым шагом к внедрению гимнастики в быт каждого комсомольца. Комсомолец должен ежедневно заниматься гимнастикой, закалять себя, быть выносливым и волевым.