

Об. э. х. з.



ПРОЛЕТАРИИ ВСЕХ СТРАН, СОЕДИНЯЙТЕСЬ!

ДАЛЕКОВОСТОЧНЫЙ МОРЯК

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

Среда
26 февраля 1941 г.
№ 17 (41)
Год издания 2-й
Выходит 2 раза в неделю.

Места хозяйств пароходства в социалистическом соревновании

(за II декаду февраля)

По судам пароходства

ПЕРВОЕ МЕСТО

Буксирный пароход „Чапаев“ (капитан т. Ермаков, старший механик т. Помалейко) впереди графика по саморемонту на 9 процентов, по заводскому ремонту — на 6 процентов.

ВТОРОЕ МЕСТО

Буксирный пароход „Щорс“ (капитан т. Басенко, старший механик т. Колосовский) впереди графика по саморемонту на 18 процентов, отстал от графика по заводскому ремонту на 3 процента.

ТРЕТЬЕ МЕСТО

Пароход „Амур“ (капитан т. Клименко, старший механик т. Кириченко) впереди графика по саморемонту машины на 5 процентов, отстал от графика по саморемонту палубы на 13 процентов, впереди графика по заводскому ремонту на 1,5 процента.

ЧЕТВЕРТОЕ МЕСТО

Баржа 137 (шкипер т. Гоменюк) отстала от графика по заводскому ремонту на 3 процента.

ПЯТОЕ МЕСТО

Теплоход „Серп“ (капитан т. Симановский, старший механик т. Дитц) впереди графика по саморемонту палубы на 17 процентов, отстал от графика по саморемонту машины на 1,7 процента, отстал по заводскому ремонту на 4,5 процента.

ШЕСТОЕ МЕСТО

Пароход „Ола“ (капитан т. Шведунов, старший механик т. Рычков) впереди графика по саморемонту палубы на 6,5 процента, по саморемонту машины на 9 процентов, отстал по заводскому ремонту на 13 процентов.

◆ По судам пароходства график по саморемонту перевыполнен на 3,9 процента, по заводскому ремонту отставание по графику составляет 2,9 процента.

По судам порта

ПЕРВОЕ МЕСТО

Плавкран (кранмейстер т. Неведин, механик т. Черкасов) впереди графика на 21 процент.

ВТОРОЕ МЕСТО

Катер „Воевода“ (капитан т. Воронин, старший механик т. Гуляев) впереди графика по заводскому ремонту на 11 процентов.

ТРЕТЬЕ МЕСТО

Катер „Байкал“ (капитан т. Гращенко, старший механик т. Крылов) впереди графика по заводскому ремонту на 7 процентов.

ЧЕТВЕРТОЕ МЕСТО

Катер „Михеев“ (капитан т. Корнев, старший механик т. Галиос) впереди графика по заводскому ремонту на 4 процента.

ПЯТОЕ МЕСТО

Катер „Аида“ (капитан т. Корнеев, старший механик т. Доготарь) отстал по заводскому ремонту на 2,8 процента.

ШЕСТОЕ МЕСТО

Катер „Пилот“ (капитан т. Божко, старший механик т. Музыкин) отстал от графика по заводскому ремонту на 28 процентов.

◆ По судам порта график по заводскому ремонту перевыполнен на 9,6 процента.

По затону

КАПИТАЛЬНЫЙ РЕМОНТ.

Отстал от графика на 7 процентов.

СРЕДНИЙ РЕМОНТ

Отстал от графика на 2,8 процента.

ТЕКУЩИЙ РЕМОНТ.

Впереди графика на 1,7 процента.

◆ Затон отстал от плана на 3 процента.

ОДНА ДЕТАЛЬ ЗАДЕРЖИВАЕТ СБОРКУ ЦЕЛОГО АГРЕГАТА

Отставание саморемонтов теплохода „Серп“ от графика по машинной части в декабре и январе было вызвано рядом причин, основные из которых — перебой в подаче электроэнергии и задержка деталей, ремонтируемых мастерскими.

В феврале машинная команда, как уже видно по ходу дела, покрывает свой долг и войдет в график. Но это не значит, что устранены причины, тянущие вниз график. С электроэнергией дело наладилось, но задержка деталей мастерскими принимает хронический характер, в особенности по вспомогательным двигателям и механизмам. Ремонт деталей силами команды по этим механизмам давно закончен, но сборку по вине мастерских производить нельзя.

Окончание ремонта вспомогательного компрессора затягивается из-за выносного подшипника этого агрегата, который в полуобработанном виде валяется в мастерских уже около месяца. У главного компрессора нет вкладыша рамового подшипника, дело здесь остановилось 2 месяца тому назад на изготовлении чертежа. Сборку трюмного балластного насоса держит единственная деталь — кла-

паны, отлитые, но забракованные.

Между прочим, на заводе в действии неписаный закон, по которому бракованные детали не переделываются, в том числе и попавшие на доску брака и имеющие 3—4-месячную давность.

С получением из мастерских коленчатого вала и подшипников началась работа по сборке вспомогательного двигателя, но после укладки вала сборка может остановиться из-за отсутствия крышек, клапанов и целого ряда других деталей, находящихся в мастерских на протяжении трех месяцев в стадии обработки или переделки.

В результате этой бесплапности саморемонтники с основной работы переключаются на второстепенные, как-то: чистка бункеров, льял и т. д. Это дает возможность формально отработать часы и заполнить график, скрывая за собой в то же время невыполнение плана по ремонту основных механизмов.

Так обстоит дело с саморемонтом в феврале. Если положение не изменится, оно может привести к затяжке ремонта.

Б. ДИТЦ,
старший механик теплохода „Серп“.

К 30 МАРТА ЗАКОНЧИТЬ САМОРЕМОНТ

Саморемонтные работы на буксирном пароходе „Щорс“ подвигаются к концу. Во второй декаде февраля отремонтирована и установлена на место питательная донка. В кочегарке собран трубопровод и отремонтированы клинкетки.

В третьей декаде февраля мы запланировали сборку и установку брашпиля. Но литейным цехом до сих пор не отлиты паровые подшипники, заказ на отливку которых был дан еще в начале января. Все подготовительные работы по ремонту брашпиля, как-то: расхождение муфт, зачистка главного вала брашпиля и более мелкие работы — выполнены.

Основное, что еще осталось сделать, — это сборка двигателя динамо-машины и сборка рулевой машины. Эти работы также задерживаются из-за судоремонтных мастерских. Отливка эксцентрика для двигателя динамо-машины литейным цехом долгое время откладывалась. Сейчас чертеж эксцентрика утерян, поэто-

му трудно сказать, когда он будет отлит.

Для сборки рулевой машины нужно проточить в станинах направляющие поршневых штоков. Работы здесь всего часов на 8. Но мастер механического цеха т. Чичкан вот уже в течение полутора месяца ссылается на загруженность токарных станков, тогда как они иной раз простаивают целыми часами. Мы неоднократно обращались к начальнику плано-производственного отдела мастерских т. Булавской с просьбой ускорить выполнение нашего заказа. Тов. Булавская охотно это обещает, но дальше обещаний дело не идет.

У нас есть все возможности закончить саморемонт к 30 марта — при условии, если мастерские в ближайшие дни выполнят наш заказ по отливке эксцентриков и проточке поршневых штоков рулевой машины.

Н. БАСЕНКО,
капитан буксирного парохода „Щорс“.
М. КОЛОСОВСКИЙ,
старший механик.



Н. Казачков — формовщик-стахановец литейного цеха судоремонтных мастерских, освоивший в честь XVIII партконференции производство цилиндрических крышек системы „Ман“.

НА 17 ДНЕЙ РАНЬШЕ СРОКА

Ремонт причалов на участке № 2 моя бригада закончила на 17 дней раньше графика. Это наш подарок XVIII партийной конференции.

В нашей бригаде работает 8 плотников — 4 и 5 разряда. Гасставлены они с учетом индивидуальных способностей каждого, на работах, где каждый может дать наиболее высокую производительность труда.

Там, где обычно нужно 6—8 человек, мы работали по 4 человека, например, на такой трудоемкой работе, как установка привальных брусьев и балок. Каждая минута была на учете. Меньше тратили времени на перекуры, реже ходили греться. Материал был всегда подготовлен заранее. Все это и дало хорошие результаты.

Сейчас бригада работает на окантовке леса. И здесь результаты неплохие. За два дня имеем выполнение нормы на 185 процентов.

З. КАЗАНЦЕВ,
бригадир.

Повышают производительность труда

Бригада т. Смирнова работает на строительстве дома № 7. Для скорейшего выполнения графика строительства бригада вызвала на соревнование рабочих лесопильного цеха, предъявила требование — обеспечить стройплощадку строительным материалом.

Цех требование выполнил. Материал на стройплощадке сейчас есть.

При вырубке стен бригаде строителей производила причерчивание сразу двух брусьев, что значительно ускорило работы.

Ф. НИКИТЕНКО,
десятник стройотдела порта.

Навести чистоту и элементарный порядок в хозяйствах парокходства

„Суть дисциплины в технологии должна заключаться в том, чтобы наши рабочие, мастера и инженеры научились в точности, без отступления повторять технологическую операцию и выпускать, согласно требованиям технических условий и стандартов, продукцию, в точности похожую одна на другую“.

(Из доклада тов. Маленкова на XVIII Всесоюзной конференции ВКП(б).

За честь заводской марки

К итогам конференции по качеству

Кустарщина, несоблюдение технологической дисциплины, захламленность цехов нарушают производственный режим и лихорадят судоремонтные мастерские. Вопросу, как избавиться от этих недостатков, как повысить качество продукции, была посвящена недавно прошедшая в судоремонтных мастерских конференция рабочих, служащих и инженерно-технических работников.

Докладчик тов. Луговой рассказал собравшимся о том, что технологические карты, разработанные отделом технического контроля, игнорируются мастерами и рабочими, не используются при обработке деталей. Брак наносит огромный ущерб производству. Так, за ноябрь убыток от брака (отметим, зафиксированного в соответствующих актах) превысил 500 рублей, в декабре сумма перевалила за 600 рублей, январь не дал никакого снижения.

Мастер — носитель технической культуры, он должен непримиримо бороться со всякими отступлениями от технологического процесса. Эту мысль выразил в своем выступлении мастер чугуно-литейного цеха тов. Максимов. Чистота в цехе, — сказал он, — залог высокого качества продукции. Пора навести порядок в цехах.

362 часа рабочего времени потеряно в январе вследствие выпуска бракованной продукции, — эту цифру назвал в своем выступлении секретарь партбюро тов. Черенков. „Выставка изделий, организованная в красном уголке, — говорит он, — повествует о больших возможностях, о хороших людях, которыми богаты судоремонтные мастерские. Рабочих, выпускающих отличную продукцию, надо всемерно поощрять, в то же время строго наказывать бракоделов.“

Капитан катера „Байкал“ тов. Граценко предъявил судоремонтникам счет. Винт катера заформован по образцу, вышел полубрак. Арки катера сделаны небрежно.

Кузнец тов. Белун высказал совершенно правильное мнение, что опла-

ту труда надо производить в зависимости от качества и сложности изготовления выпускаемой продукции. Практика, когда простая работа оплачивается лучше, чем сложная, не стимулирует борьбы за качество.

Некоторые мастера халатно относятся к своим обязанностям, в частности мастер Жуков, не инструктирующий рабочих. Имеются случаи, когда мастера задерживают детали в цехах, пряча их от отдела технического контроля, — обо всем этом рассказала тов. Булавская, начальник планово-производственного отдела затона.

Свое выступление мастер отдела технического контроля тов. Бендерский посвятил вопросу повышения технической грамотности токарей. Многие из них, — сказал он, — не умеют читать чертежей, незнакомы с устройством станков. Необходимо организовать техническую учебу токарей.

Начальник механико-судовой службы тов. Вольский поднял вопрос о правильном использовании оборудования. Необходимо установить, на каких станках, какие детали могут обрабатываться. Большая задача ложится на работников ОТК, которые должны помочь в установлении нерушимой технологической дисциплины.

Выступления на конференции, — сказал начальник политотдела тов. Лозовский, — говорят о начавшемся небольшом переломе в сторону изжития брака. Брак, за счет производства надо глубже анализировать. За этим браком скрывается неряшливость, а зачастую и бракоделы. В наведении чистоты в цехах должны сыграть большую роль комсомольцы завода.

Всего в прениях выступило 14 человек. Конференция приняла ценные решения, направленные к установлению технологического режима, освобождению цехов от хлама и грязи, повышению технического образования командиров и рабочих завода.

От слов — к делу. Марка „Николаевские судоремонтные мастерские“ должна быть отличной.

Мастер Чичкан свыкся с грязью

Самым грязным из цехов в затоне как был так и остался механический цех (мастер т. Чичкан). В цехе много лишнего хлама, полы грязные, мусорные, за работой уборщиц мастер т. Чичкан не следит. Уборка цеха сводится к тому, что подметается один раз в день мусор в проходах и между станками, а под станками он остается и накапливается.

Раньше в цехе были шкафы для верхней одежды, вешалки, теперь шкафы куда то исчезли, верхняя одежда валяется на станках или рядом с ними. Цех не белен два года, стены черны от копоти и грязи, штукатурка отпала. Окна не моются и стали матовыми от грязи.

В механическом цехе судоремонтных мастерских окна, — говорит токарь т. Калачев, — не протирались с начала октября. У питьевого бака нет ведра, вода из крана течет на пол, замерзает и в этом месте рабочие часто падают.

В механическом цехе прикрепленная уборщица т. Миронова бывает всего лишь пару часов.

„Грязь — неизбежный спутник и источник расхлябанности, расшатанности дисциплины, разболтанности“ — говорил т. Маленков на XVIII партийной конференции. Яркой иллюстрацией этого является механический цех, руководимый мастером Чичканом.

С. КУЛАКОВА, санврач

„Нельзя дальше терпеть захламленность и грязь на наших заводах, шахтах, депо, вокзалах, в портах. Пора положить конец бескультурью на предприятиях. Нерадивое, бесхозяйственное отношение к народному добру наносит огромный ущерб государству“.

(Из доклада тов. Маленкова на XVIII Всесоюзной конференции ВКП(б).

Пока спорят Клыков с Политовым...

„Кажется совершенно ясно, что чистота является самым элементарным условием нормальной работы современного предприятия“ (Из доклада Г. М. Маленкова на XVIII партконференции). Этого не понимают в парокходстве. Грязь, бескультурье и захламленность царят в некоторых отделах порта и парокходства, на причалах и складах, во дворах общежитий, даже во дворе управления парокходства и особенно в цехах судоремонтных мастерских.

Вот несколько примеров. В диспетчерской порта не соблюдают элементарных правил чистоты и порядка. В помещении всегда пакурено так, что при входе бывает трудно что-либо разобрать. Пол густо усеян окурками. Окна не мылись, видимо, с заселения этого помещения.

Лестница, ведущая во двор управления парокходства, редко очищается от снега и льда. Не блещет чистотой и помещение управления.

И не изменится это положение очевидно до тех пор, пока начальник админ-

отдела парокходства т. Политов и начальник админотдела порта т. Клыков не копят между собой спора о том, кто должен следить за чистотой.

Помещение слесарного цеха новое, просторное и светлое, но оно настолько запущено, что даже большие окна не дают достаточного света. Паутина, пыль в цехе никогда не сметается, в копторке цеха пыль на столах — обычное явление.

В захламленности цехов виновны прежде всего начальники и мастера цехов. Они считают, что их дело выполнять график, следить за выполнением производственных заданий, но не следить за работой уборщиц.

О грязи в управлении парокходства, диспетчерской порта и в цехах затона неоднократно уже указывалось, но воз и ныне там.

Должно быть тт. Клыкову, Политову и Евсееву приятно любоваться грязью в помещениях, вверенных им. Но вряд ли это доставляет удовольствие трудящимся парокходства и приносит пользу производству.

С. МАРКОВ.

Ослабили борьбу за выполнение Указа от 26 июня 1940 года

С момента издания Указа Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня 1940 года прошло 8 месяцев. В парокходстве проделана большая работа по ликвидации прогулов и текучести рабочей силы.

Но надо сказать, что за последнее время многие руководители партийных, хозяйственных и профсоюзных организаций парокходства ослабили свое внимание к вопросам укрепления трудовой дисциплины, запустили этот ответственный участок работы. Свидетельством этого является следующее: меньше чем за полтора месяца этого года мы имеем в парокходстве 36 случаев нарушений Указа от 26 июня, — в порту 14 случаев, в затоне — 8, на судах — 12, в военизированной охране порта — 2.

Последние дни характерны такими фактами: по порту за 10 и 11 февраля зарегистрировано 5 прогулов, по затону — 2 прогула.

Среди прогульщиков имеются члены партии и комсомольцы. Токарь Сонько член ВКП(б), слесарь Тукапов член ВЛКСМ совершили прогулы на почве пьянства. Шофер ВОХР кандидат в члены партии Широков также не вышел на работу на почве пьянства. Грузчик порта комсомолец Нефедьев свой выход на производство объяснил тем, что он себя плохо чувствовал.

Совершенно ясно, что такие, с позволения сказать, члены партии и комсомольцы, нарушая советские законы, накладывают пятно на всю организацию. Им не место в партии и комсомоле.

Интересны данные о причинах прогулов и опозданий. Из 40 случаев — 25 имели место на почве пьянства. К сожалению, в парокходстве не анализируют причин прогулов, не принимают мер к пресечению пьянства.

Есть люди, систематически нарушающие трудовую

дисциплину. Так, грузчик порта Соловьев в феврале 1941 года осужден в третий раз, инспектор ПВО затона Лескин также в третий раз. По второму разу осуждены за полтора месяца этого года 14 человек.

Расхлябанность, разгильдяйство, прогулы и опоздания бьют по интересам производства. Неслучайно ремонт судов в затоне проходит напряженно и отстает от плана. Неслучайно в порту неудовлетворительно проходит подготовка к предстоящей навигации.

Борьба за выполнение Указа от 26 июня 1940 года — не кампанейское дело. Повседневно надо укреплять трудовую дисциплину, неуклонно осуществлять Указ от 26 июня. Полностью ликвидировать прогулы и текучесть рабочей силы — боевая задача всех организаций и руководителей парокходства.

И. МАЛЬЦЕВ,
председатель военного
трибунала парокходства.

К ПРЕДСТОЯЩЕМУ СОБРАНИЮ КОММУНИСТОВ ПОРТА

Повернуть внимание парторганизации в сторону максимальной заботы о навигации 1941 года

Наркомат морского флота СССР утвердил для Николаевского порта план погрузо-разгрузочных работ на 1941 год, превышающий план предыдущего года.

Прочной предпосылкой для выполнения планов перевозок является успешное проведение ремонта погрузо-разгрузочных механизмов, причалов, общежитий, специализация складов и подготовка кадров.

Но неопровержимые факты свидетельствуют о том, что Николаевский порт неудовлетворительный по готовности к предстоящей навигации.

За создавшееся положение несет ответственность не только хозяйственный руководитель, но и партийная организация. Коммунисты не имеют права оставаться безучастными к судьбам навигации 1941 года.

В решениях XVIII Всесоюзной партийной конференции записано: „Необходимо безусловно ликвидировать безучастное отношение парторганизаций к состоянию промышленности и транспорта и решительно повернуть внимание парторганизаций в сторону максимальной заботы о нуждах и интересах промышленности и транспорта“. К парторганизации Николаевского порта это относится в равной степени.

ЗАБЫЛИ О ПОДГОТОВКЕ КАДРОВ

Подбор и подготовка кадров должны занимать одно из главных мест в деятельности порта. Однако начальник отдела кадров т. Насонов до сих пор еще не приступил к подбору нужных в период навигации людей. Ссылка на то, что нет штатного расписания, лимитов, нет указаний — неверна. Наркомморфлот отпустил порту на подготовку кадров 60 тысяч рублей.

В период навигации 1941 года участкам порта потребуются грузоприемщики, прорабы, стивидоры,

нормировщики, таксировщики, тальманы, кладовщики и много рабочих других квалификаций, — всего около 90 человек. Их придется не только подбирать и проверять, но и подучить. Времени же для учебы с каждым днем остается все меньше и меньше.

Медлительность и беспечность в деле подготовки кадров вызывают недоумение. Не надеется ли начальник порта т. Татаренко, что скованная сейчас льдом река простоят не до мая, как обычно, а до августа.

Р. ФЕДОРОВ.

Своевременно отремонтировать общежития

Почти весь жилфонд коммунального отдела порта требует капитального или текущего ремонта.

В общежитии по Читинской улице сейчас заканчивают штукатурные и печные работы. В общежитии №3 шесть комнат отделаны полностью, в трех других стены и потолок только обшиты дранкой.

Ремонт квартир коммунального отдела взял за правило производить зимой, отсюда — работы производятся недоброкачественно, много переделок. Труд рабочих плохо организован. Простои — частое явление. Рабочее место не готовит-

ся. Материал во время не доставляется. Так бывает у печников, у штукатуров.

Нельзя не отметить того, что руководителей коммунального отдела не тревожат заявления жильцов о ремонте квартир. Работница грузового отдела порта т. Солохина написала не одно заявление, не раз заявляла и устно о производстве ремонта, но ремонта ее квартиры так и не произвели. Завалины этого дома летом не были засыпаны, стены промерзают, сырость, в результате штукатурка осыпалась.

Е. ШОРНИКОВА.

ТЕМПЫ СТРОИТЕЛЬСТВА МЕДЛЕННЫЕ

Управление парходства не имеет своего помещения для размещения аппарата и, теснясь, поместилось в одном здании с управлением порта. Работы по постройке здания под управление начались еще в 1940 году. Подвели фундамент, вырубил частично стены, но затем строительство было приостановлено из-за отсутствия проекта.

С 4 февраля 1941 года работы на строительстве возобновились. За 18 дней разобрано старое здание, вырублено 500 кв. метров стен, уложены балки в нижнем перекрытии, сделаны наружные леса и т. д. Темпы строительства медленные. По плану здание должно быть готово к 15 мая 1941 г. но положение на месте заставляет опасаться, что к сроку помещение не будет выстроено.

По графику строители должны были к 23 февраля выполнить работы на 19 процентов, фактически выполнено только 13 процентов.

Ежедневно на стройке должно работать 33 плотника. На самом же деле здесь работает всего 20—27 плотников. Правда, с 24 февраля количество плотников увеличено за счет отозванных со строительства общежития № 7 и с ремонта причалов. В медленных темпах строительства в значительной степени повинен транспортный отдел (начальник т. Могилюк). Строительство обслуживает всего лишь одна лошадь, а иногда и одной не бывает. Предусмотрено же прикрепление к строительству 3 лошадей.

А. ГЛОТОВ,
прораб стройотдела.

Специализация участков и складов — неотложное дело

В навигацию 1940 года склады порта не были специализированы, грузы расплачивались по разным участкам. При погрузке судов они собирались с 3 складов, что обрело пароходы на простой, вызвало переброску рабочей силы и другие производственные неполадки.

В памяти свежи такие факты: суда грузились на двух участках, перешвартовывались с места на место,

вызывая потери рабочего времени. Иногда во избежание перешвартовок грузы выгружались в один склад, в результате чего заваливались те материалы, которые подлежали первоочередной отправке.

К сожалению, в порту не извлекли пользы из печальных уроков навигации 1940 года. В настоящее время на первом речном участке находятся грузы, идущие на Сахалин. С прибытием речных судов погрузка их затруднится и стоимость ее повысится. В интересах дела надо перевалочные грузы перегрузить на морские участки и впредь выгружать их только там.

В порту и по сей день не сконцентрировали грузов по определенным направлениям. В складах №№ 1, 2, 3, 8, 14, 15 лежат грузы, адресованные во все направления Сахалина. Следовательно, при погрузке морского судна придется выделять специальную баржу для сборки этих грузов. Убыточность данной операции очевидна.

Нагаевский груз также разбросан. Его можно встретить в складах № 2, 3 и других. Неужели нельзя было на одном из участков порта отвести место под хранение этого груза?

Необходимо до начала навигации разбить склады по пунктам направлений и сконцентрировать грузы так, чтобы наилучшим образом использовать складскую площадь и обеспечить нормальную погрузку судов.

И. БОБРОВСКИЙ,
сотрудник коммерческого отдела порта.

Преступное отношение к хранению грузов

Принять груз на склады, это еще не все. Главное — обеспечение надлежащего хранения грузов в межнавигационный период.

Как обстоит дело в порту с хранением грузов? Нужно прямо сказать — безобразно, больше того — преступно. Мука и зерно уложены в штабеля вместо 8 рядов — в 14 и даже 18 рядов. Крыши складов неисправны, двери тоже, снегом запорошило груз. Из-за недостатка складов груз хранится под навесами. Покров снега на грузах при оттепели проявит свои губительные свойства. Территории участков, заваленные грузом, имеют вид свалки. Под снегом лежат железо, проволока, моторы, автомашины и др. ценные изделия. На участке № 2 проволока 1,5 мм покрылась ржавчиной, местами проржавела до основания.

И все это происходит на

глазах хозяйственников и партийных руководителей порта и парходства.

В порту есть коммерческий отдел, возглавляемый т. Огиенко, который обязан заниматься вопросом сохранности грузов. На деле этого нет.

Положение со скоропортящимися грузами еще хуже. Они помещены во временные так называемые утепленные склады. В каком они состоянии и что происходит с грузами в этих складах — до последнего времени руководители порта и, в частности, коммерческий отдел не знали, больше того, склад по улице Калинина просто „забыли“.

Мне пришлось побывать в одном из таких складов в селе Красном. Неприглядная картина. На бочках вина (некоторые из них полупорожние) как попало навалены ящики с винами и консервами. Впечатление

такое, как-будто люди в панике, спасая имущество от пожара, свозили сюда груз.

Свезли грузы в первых числах ноября, а к проверке их состояния приступили только 20 февраля. Что же показала проверка? Из 60 ящиков вина вскрыто 8, недостает 114 бутылок токайского вина. Порожним оказался ящик из под кабачковой икры (недостача 30 банок).

Насколько небрежно поставлен учет развезенного во временные склады груза говорят следующие факты. По документам числится в складе абрикосовых консервов 453 ящика, имеется 362, гороховых консервов — 329 ящиков, имеется только 10. Отсутствуют сохранные расписки от владельцев складочных помещений, нет приемо-сдаточных актов.

Кто же виноват в этом? Те, кто руководил работами по „спасению“ груза. А руководители — бывший зам. начальника порта т. Бугарь, начальник коммерческого отдела т. Огиенко, дирек-

тор сахторга т. Харитонов, Тов. Огиенко, между прочим, пытается свалить всю вину на начальника 3 участка т. Бекенина.

Вместе того, чтобы вскрыть недостатки и принять меры к их устранению, комиссия, обследовавшая состояние складов в начале февраля текущего года, ввела в заблуждение своим заключением начальника порта. В акте этой комиссии сказано, что груз находится в безопасном состоянии. На основании этого была дана телеграмма Наркому: „Груз находится в безопасном состоянии, сохранность обеспечена“. Явное очковитительство.

Виновные должны быть привлечены к ответственности по всей строгости закона.

Надо немедленно принять меры к реализации некоторых грузов, как-то: консервов, соленых помидор, огурцов, сметок (зерновых) и к сохранению остальных грузов.

Н. ТЕРЕНТЬЕВ,
зам. начальника третьего участка.

НА ТРИБУНУ ПАРТИЙНО-ХОЗЯЙСТВЕННОГО АКТИВА ПАРОХОДСТВА

К ВОПРОСУ О КРУГЛОСУТОЧНОМ ПЛАВАНИИ В АМУРСКОМ ЛИМАНЕ

В условиях нашего края, где главным видом транспорта является морской и речной флот, а время плавания ограничено ледовыми условиями, вопрос об увеличении грузоперевозок имеющимся флотом является особенно актуальным. Для разрешения его нужно до минимума сократить простои судов в лимане. Это значит — плавать не только днем, но и ночью.

Какие же причины в 1940 году не давали возможности плавать круглосуточно?

Небрежное отношение к навигационному оборудованию

В навигацию 1940 года было сорвано и унесено в море или приведено в полную негодность около 10 процентов всех буев, ставлено со своего места около 20 процентов буев, разбито около 45 процентов всех ацетиленовых фонарей.

В деле порчи ограждений особенно «отличились» буксирные пароходы «Чапаев», «Тбилиси», «Москальво». Причем случаи порчи ограждений были не только в узких местах, но и в достаточно широких. Буксирным пароходом «Гроза» был сорван бакан банки Дьякова. Бакан этот поставлен для того, чтобы к нему не подходили, остается этот бакан в стороне весьма далеко. Аналогичный случай был с буксирным катером «Чапаев».

Из этих фактов видно, что капитаны судов не знают лимана и поэтому портят ограждение. Часто буи выводятся из строя баржами из-за невнимательности баржевых и капитанов буксиров. В связи с этим плавать опасно не только ночью, но и днем.

Трудно успеть во время восстанавливать так часто разрушаемое ограждение. Стоимость выведенных из строя в 1940 году средств навигационного оборудования велика, еще более велики убытки от простоев судов.

Слабая борьба судебных органов с порчей ограждения.

«Порча или разрушение знаков морского ограждения, как нарушающее безопасность движения в море и могущее повлечь за собой тяжелые последствия, требуют самого серьезного внимания к себе со стороны органов юстиции и применения к виновным жестких мер судебного репрессии» — говорится в директивном письме председателя Верховного суда и зам. прокурора СССР от 8 февраля 1934 года.

Как проводятся у нас в жизнь эти директивы?

В 1940 году имелись конкретные данные о порче ограждения многими судами, в том числе и буксирным пароходом «Чапаев». Суд в отношении капитана буксирного парохода «Чапаев» ограничился замечанием, а старпому, стоявшему на вахте, счел достаточным сделать выговор. В остальных случаях прокуратура просто отписывалась. Подобная безнаказанность лишь поощряет преступников.

Своевременно информировать о состоянии ограждения

Как капитанам пароходов, направляющихся через лиман, так и гидрографическому району важно всегда знать о состоянии ограждения фарватеров. Гидрографический район, имея сведения, может быстро устранить неисправность. Поэтому морскому и речному пароходству нужно обязать капитанов судов после прохождения фарватеров сообщать по радио, или по приходе в порт, сведения в диспетчерскую о состоянии ограждения.

Гидрографическому району и диспетчерской необходимо организовать живую связь, сменяясь данными о состоянии ограждения. Диспетчерская же получит возможность данные о состоянии ограждения передавать заранее капитанам судов по радио.

Лоцманам - судоводителям необходимо еще до навигации 1941 года ознакомиться с выставляемым ограждением и правилами оставления буев.

Игнорирование правил кораблевождения

Многие судоводители и лоцманы при проходе через лиман игнорируют применение средств и способов кораблевождения. Многие не знают навигации. А пользование только ограждением, естественными створами и приметам не обеспечивает безаварийного прохода и прибытия судов в порт в срок, без простоев. Только сочетание всех способов, т. е. использование ограждения и выполнение правил кораблевождения, вполне обеспечит бесперебойность в плавании. Прежде всего на судне необходимо иметь компас с точными поправками, проверенный по створам.

Это нужно не для плавания без ограждения, а для того, чтобы на случай отсутствия одного-двух буев судоводитель не встал на якорь, а пользуясь компасом, параллельной линией и транспортиром мог благополучно пройти участок.

Привести в порядок существующее ограждение

В лимане имеются некоторые недостатки, недолелки в средствах и системе навигационного оборудования. Гидрографический район принимал и будет принимать меры по устранению этих недостатков и по усовершенствованию ограждения. Однако нет необходимости без конца упрочать плавание в лимане, увеличивать число средств ограждения, делать «столбовую дорогу», как этого хотят многие судоводители и лоцманы, ибо это обойдется дорого, да и нецелесообразно. При существующем ограждении можно плавать в любое время суток.

Соблюдать правила плавания

Многие судоводители и лоцманы не знают и не применяют правил предупреждения столкновения судов и правил совместного плавания. Это чревато опасностью для плавания, так как имеются узкие и извилистые фарватеры. Теперь, когда плавание в лимане весьма оживилось, особенно необходимо соблюдение этих правил. Капитанам, лоцманам и судоводителям следует изучать вышеуказанные правила и строго их соблюдать.

Назрел вопрос организации учебы для судоводителей (до начала навигации).

О сигналах при входе и выходе из бухты

При входе и выходе из бухты Николаевского-на-Амуре порта не установлено никаких сигналов, разрешающих или запрещающих вход в бухту. Поэтому мелкие катеры, буксиры и прочие суда сплывают без всякого порядка и в самой бухте. Начальнику порта необходимо заблаговременно выработать правила входа и выхода из бухты и во время навигации строжайшим образом требовать их выполнения.

* * *

Поставленная задача — плавать по лиману круглые сутки, в целях увеличения грузооборота при имеющихся плавсредствах — задача большая и важная. Объективных причин, могущих препятствовать ее выполнению, нет никаких. Заинтересованные организации обязаны принять меры к тому, чтобы устранить перечисленные недостатки. Бесперебойное плавание в лимане в течение круглых суток в 1941 г. должно быть осуществлено.

К. ПОЛЯРСКИЙ, В. МУРЗИН, Г. КОРОЛЕВ — работники гидрографического района.

ПОЛНОСТЬЮ ИСПОЛЬЗОВАТЬ АВТОТРАНСПОРТ

В навигацию 1940 года порт получил новые автомашины. Кое-кого в порту прибывшие автомашины застали врасплох. Не было подготовлено ни шоферов, ни топлива, ни места для машин.

С наступлением зимы машины оказались в сугробах снега. Приходилось разводить костры, чтобы разогреть моторы.

Строить гараж начали еще до 7 ноября 1940 года. В силу того, что строился он бесплано и неорганизованно, его пришлось перестраивать. Окна в гараже сделаны очень высоко, поэтому в помещении темно. Паровое отопление переделывали 2 раза.

Еще не было окончено отопление гаража, как т. Могилюк дал распоряжение поместить в гараж трактор горестроя, взяв подряд его отремонтировать, не имея ни запчастей, ни рабочих, ни соответствующих условий, ни оборудования. Трактор пока стоит. Свои автомашины находятся на дворе, ржавеют, а чужой полу-утиль занимает гараж.

Несколько слов о другом тракторе, который тоже взялся ремонтировать т. Могилюк. Этот трактор, стоявший на причале целое лето, принадлежит Сахенэбу. Разобрать и отремонтировать его взялся т. Могилюк. А когда разобрали, то оказалось, что блок мотора в двух местах разморожен, нижний резервуар радиатора тоже разморожен, име-

ет трещины от замерзшей воды, выхлопная труба лопнула, стерто фередо сцепления, отсутствует магнето, динамо-машина и свечи. Разобрали трактор еще в середине декабря 1940 года, но для ремонта нет опять-таки ни запчастей, ни специалистов. Короче говоря, за этот полу-утиль также не следовало браться.

Автопарк требует себе большого внимания. Нужно своевременно позаботиться о заготовке запчастей, приобретении березы для распиловки на чурку. Весна, как видно, застанет нас неподготовленными.

Поскольку порт имеет свой автотранспорт, нужно было организовать курсы шоферов без отрыва от производства. А практические занятия курсантов способствовали бы скорейшему проведению ремонта. Желающих учиться на шоферов было много. Тов. Могилюк несколько раз обещал собрать их, чтобы договориться об организации курсов, но свое обещание видимо забыл.

Тов. Могилюк, между прочим, говорил, что ожидает приезда шоферов с юга, но практика показывает, что надежды на приезд шоферов не всегда оправдываются, кроме того они чаще всего работают только с весны до октября. Если мы хотим обеспечить автопарк кадрами, должны их готовить на месте.

Н. ЯРОШЕВСКИЙ,
механик

Четверо подчиненных, три начальника

Из электриков по затону обычно дежурит только один. Он следит за всеми электроустановками, моторами, он — на линиях, он же у щита. Рабочий обслуживает также он (переноска лампочек и т. д.). Работы много, но зато и начальников у него три и все «непосредственные», — главный механик т. Вайсбрейт, инженер-электрик т. Тарутин, мастер электроцеха т. Белолипов.

Они щедро раздают дежурному электрику свои приказания. Главный механик т. Вайсбрейт, например, дает распоряжение включать северную линию по воскресеньям в 4 часа дня, в остальные дни — в 5 часов. Тов. Тарутин дает другое указание — включать линию в 5 часов 30 минут. Малейшая неточность в исполнении какого-либо распоряжения грозит дежурному электрику неприятностями.

Чтобы предупредить взыскания и недоразумения, лучше всего конечно иметь одного непосредственного начальника, через

голову которого остальные не имели бы права отдавать приказаний.

Вношу такое предложение. На основании указания XVIII партконференции по вопросу об инженерно-технических работниках, инженера-электрика т. Тарутина использовать мастером электроцеха, подчинив ему все электрохозяйство. Тов. Белолипова, как не имеющего специального технического образования, использовать в качестве электрика.

А. ФИЛИМОНОВ,
дежурный электрик затона.

Ответственный редактор
Я. М. ГЕЛЬФЕР

В амбулатории с 9 часов утра до 7 часов вечера ежедневно, кроме выходных дней, проводится прививка против скарлатины детям от 6 месяцев до 10 лет.

С 1 марта в амбулатории с 8 час. утра до 7 час. вечера ежедневно, кроме выходных дней, будет проводиться прививка против брюшного тифа и оспы всему пла. составу, а также рабочим и служащим всех хозяйств пароходства.

Воздвратдел.