

Суббота
8 марта 1941 г.
№ 20 (44)
Год издания 2-й
Выходит 2 раза в неделю.



ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ МОРЯК

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

ВЫПОЛНИТЬ И ПЕРЕВЫПОЛНИТЬ ПЛАН 1941 ГОДА

Завтра начинается свою работу партийно-хозяйственный актив пароходства. Актив обсудит итоги навигации 1940 года и задачи на 1941 год.

В резолюции XVIII Всесоюзной партийной конференции записано: „Необходимо восстановить значение производственно-хозяйственных активов на предприятиях и в наркоматах — в целях наилучшего использования опыта низовых работников, инженеров, стахановцев и развертывания критики и самокритики...“

План этого года по качественным показателям намного превышает задание 1940 года. По скорости, по выполнению средне-суточной валовой нормы грузовых работ и по другим качественным показателям пароходству предстоит сделать значительно больше, чем в навигацию 1940 года.

Три важных мероприятия следует осуществить в текущую навигацию. Это круглосуточное плавание в амурском лимане, повышение грузопровозности флота и погрузка и разгрузка по методу борт парохода — баржа. Реализация этих предложений даст большой экономический эффект, удешевит стоимость грузо-перевозок.

Удельный вес механизированной обработки грузов в 1941 году в общем плане грузооборота порта возрастает до 38 процентов. Для этого необходимо своевременно и высококачественно отремонтировать механизмы и полностью загрузить их.

Самое серьезное внимание должно быть обращено на ликвидацию убыточности, хищений, ломки и порчи грузов. Хозяйское отношение к грузам, доставка их клиентуре в хорошем состоянии — требование, предъявляемое к каждому работнику порта, судна.

Кадры — вот кто призван организовать работу пароходства по-стахановски, чтобы все звенья флота,

порта, затона работали четко и согласованно. В период судоремонта у нас выросло немало замечательных товарищей, на деле доказывающих свою преданность морскому транспорту. Их надо смелее ставить на ответственные участки работы пароходства. Очищение судов, участков порта, отделов управлений от обанкротившихся, облившихся людей и замена их выросшими, достойными работниками — необходимое условие успешной деятельности пароходства в 1941 году.

В пароходстве предстоит большая работа по укреплению государственной дисциплины. Прогулы и по сей день продолжаются. За полтора месяца этого года их было 36. Неуклонно осуществлять Указ Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня 1940 года — первейшая обязанность работников пароходства.

Отставание судоремонта, строительства здания управления пароходства, изготовления инвентаря на погрузо-разгрузочных участках, недопустимая медлительность в подготовке кадров для порта — все это должно стать предметом обсуждения на собраниях партийно-хозяйственного актива.

Суровой, большевистской критике должны быть подвергнуты недостатки прошлого года, отрицательные стороны подготовки к навигации этого года. Главное — это покончить с терпимостью к недостаткам, с благодушием.

Опыт передовых хозяйств пароходства — буксирного парохода „Чапаев“, отдела механизации и других — должен быть широко популяризован и обобщен на собраниях партийно-хозяйственного актива.

Неуклонно проводя в жизнь решения XVIII Всесоюзной партийной конференции, трудящиеся Николаевского-на-Амуре пароходства должны добиться выполнения и перевыполнения плана 1941 года.

Переходящее красное знамя — в руках моряков парохода „Чапаев“

Вторая премия — грамота и денежная премия — присуждены механизаторам порта

Итоги соревнования за февраль

Постановление жюри по подведению итогов социалистического соревнования на судоремонте

(УТВЕРЖДЕНО НАЧАЛЬНИКОМ ПАРОХОДСТВА)

В феврале отдельные хозяйства пароходства, соревнуясь на достойную встречу XVIII Всесоюзной партийной конференции, делом подтвердили свои обязательства. Рабочие литейного цеха судоремонтных мастерских освоили производство крышек системы „МАИ“.

XVIII Всесоюзную партийную конференцию коллектив сварщиков встретил освоением сварного вала для теплохода „Серп“.

Успешно справились со своими обязательствами по саморемонту команды судов. Почти полностью завершил саморемонт портовой флот.

Рассмотрев итоги соревнования за февраль, жюри отмечает отличную работу экипажа буксирного парохода „Чапаев“. В феврале моряки парохода „Чапаев“ добились новых успехов. План по саморемонту перевыполнен на 10,7 процента, по заводскому ремонту — на 4 процента. Февраль дал дальнейшее нарастание темпов по ремонту судна.

Перевыполнил план на 5,1 процента и отдел механизации. Но по сравнению с январем механизаторы понизили темпы ремонта погрузо-разгрузочных механизмов.

Жюри постановляет: присудить первую премию — переходящее красное знамя пароходства, политотдела и райкоммора и 500 руб. — буксирному пароходу „Чапаев“ (капитан т. Ермаков, старший механик т. Помалейко). Вторую премию — грамоту и 300 рублей — жюри постановило присудить отделу механизации (начальник т. Шалаев).

Жюри отмечает, что в феврале

ХОРОШО РАБОТАЛИ

Буксирный пароход „Щорс“ (капитан т. Басенко, старший механик т. Колосовский) план по саморемонту перевыполнил на 18 процентов, отставание от графика по заводскому ремонту составляет 1 процент.

Пароход „Ола“ (капитан т. Шведунюв, старший механик т. Рычков) план по саморемонту перевыполнил на 10 процентов, отставание от графика по завод-

скому ремонту составляет 16 процентов.

Теплоход „Серп“ (капитан т. Симановский, старший механик т. Дитц) план по саморемонту перевыполнил на 6,5 процента, отставание от графика по заводскому ремонту составляет 8 процентов.

УДОВЛЕТВОРИТЕЛЬНО РАБОТАЛИ

Пароход „Амур“ (капитан т. Клименко, старший механик т. Кириченко) план по саморемонту перевыполнил на 10 процентов, по заводскому ремонту — на 1 процент.

Жюри отмечает по пароходу „Амур“ отставание работ по ремонту палубы. Администрация судна не использует благоприятной погоды для производства палубных работ.

ПО ПОРТУ

ХОРОШО РАБОТАЛИ

Первый участок (начальник т. Бережной). На участке закончено изготовление инвентаря для погрузо-разгрузочных работ.

Бригады плотников тт. Фатеева и Казанцева, систематически перевыполняющие план.

Жюри вместе с тем отмечает, что строительство здания пароходства отстает от графика, так как труд на стройке организован неудовлетворительно. Стройотдел (тт. Розум и Готов) неправильно используют квалифицированных плотников.

ПЛОХО РАБОТАЛИ

Третий участок (т. Бекенин). На участке неудовлетворительно проходит подготовка к навигации и изготовление инвентаря для погрузо-разгрузочных работ.

Жюри отмечает, что в порту и по сей день не разработаны мероприятия по специализации складов и участков (ответственный — т. Татаренко).

ПО КАТЕРАМ

ХОРОШО РАБОТАЛИ

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

Катер „Воевода“ (капитан т. Воронин, старший механик т. Гуляев) впереди гра-

фика по заводскому ремонту на 8 процентов.

Катер „Байкал“ (капитан т. Гращенко, старший механик т. Крылов) впереди графика на 8 процентов.

УДОВЛЕТВОРИТЕЛЬНО РАБОТАЛИ

Катер „Аида“ (старший механик т. Доготарь) впереди графика на 2 процента.

ПЛОХО РАБОТАЛИ

Катер „Пилот“ (капитан т. Яркин, старший механик т. Божко) отстал от графика по саморемонту на 20 процентов.

ПО ЗАТОНУ

ХОРОШО РАБОТАЛИ

Модельный цех (мастер т. Максимов) выполнил план на 136 процентов.

Механический цех (мастера тт. Чичкан и Чиж) выполнил план на 121 процент.

УДОВЛЕТВОРИТЕЛЬНО РАБОТАЛИ

Котельно-сварочный цех (мастер т. Чашков) выполнил план на 98,2 процента.

ПЛОХО РАБОТАЛИ

Слесарный цех (мастер т. Жуков) выполнил план на 88,4 процента.

Электроцех (мастер т. Беллипов) выполнил план на 79 процентов.

В феврале в затоне положение ухудшилось. Ремонт морского флота отстал от графика на 5 процентов. Отставание по сравнению с январем по ремонту морских судов возросло на 3,5 процента. По-прежнему одним из последних мест в мастерских занимает слесарный цех (мастер т. Жуков). Вместе с тем жюри отмечает, что котельно-сварочный цех в феврале подтянулся, успешнее справляется с ремонтом парохода „Ола“.

Руководство судоремонтных мастерских не выполнило указания командования пароходства о сосредоточении сил на ремонте парохода „Ола“. Плотничные работы и слесарные по-прежнему производятся в незначительном объеме.

Председатель жюри —

А. ВОЛЬСКИЙ.

Члены жюри: Г. ЛОЗОВСКИЙ, А. АНДРЕЕВ, К. ЛОБАСТОВ, И. ЧЕРЕНКОВ, Я. ГЕЛЬФЕР.

Завтра, 9 марта, в помещении клуба моряков созывается партийно-хозяйственный актив пароходства.

ПОВЕСТКА ДНЯ

Итоги навигации 1940 года и задачи на 1941 год.

(Докладчик т. Маркелов).

Начало в 10 часов утра.

Еще раз о специализации складов

В одном из предыдущих номеров нашей газеты был поднят вопрос о специализации складов.

Мысль, выдвигнутая автором, заслуживает самого серьезного внимания. Грузы, находящиеся на складах участка № 3 в данное время, свидетельствуют о бессистемности в этом отношении. Например, в складе № 10 хранится груз в 8 адресов, в том числе в Хоэ—3 тонны и Погиби—1 тонна 900 килограммов. По складу № 8 имеем груз в 11 адресов, в том числе 17 тонн на Де-Кастри, 7 тонн—Пильво, 12 тонн—Октябрьская. Имеется туда груз и на 2 участке. Мало того—груз в 6 адресов на одном и том же участке размещен в разных складах.

Доказывать о нецелесообразности подобного размещения грузов нет необходимости. Нужно добиться такого положения, чтобы через склад проходили грузы не более как в 2—3 адреса.

Каким путем это сделать?

Во-первых, нужно укрупнить пункты назначения. Это сократит лишнюю стоянку судов за счет упрощения разгрузки судов

на промысловых пунктах. Некоторые пункты находятся всего на расстоянии 8—10 км. от основного пункта назначения. Доставка сюда груза местными видами транспорта не представляет затруднений.

Во-вторых, за каждым складом закрепить основные 2-3 адреса и строго придерживаться установленного порядка.

На основе имеющегося плана грузоперевозок на 1941 год можно уточнить, за какими пунктами можно закрепить тот или иной склад, с учетом его пропускной способности и механизации причала.

В будущем следует учитывать наибольшую целесообразность при размещении на зимнее хранение грузов, идущих в такие пункты, как Нагаево. Груз на Нагаево имеется на 2 и 3 участках. Отправка груза будет происходить в конце июня или начале июля и он конечно будет мешать грузовым операциям. Целесообразнее сконцентрировать этот груз в одном месте, можно, например, использовать склад № 3 на 2 участке.

Н. ТЕРЕНТЬЕВ,
зам. начальника 3 участка.

Совершенствоваться, повышать свои знания

Недавно мы беседовали с командирами ряда судов на тему о повышении политического, технического образования и общекультурного их росте.

У капитана морского буксира „Щоре“ т. Басенко тема разговора вызвала недоумение.

— Какая может быть учеба,—говорит он,—для этого нет времени. Сейчас, что называется, ждем на саморемонт. Да и притом я только в прошлом году закончил учебу, получил диплом штурмана малого плавания.

Надеясь на приобретенные знания в училище, т. Басенко ни в навигацию прошлого года, ни сейчас, в момент зимнего ремонта судна, не брался за техническую учебу, оправдывая это занятостью.

Плохо заботится он и о своем политическом росте. За прошедшие годы со дня выхода в свет „Краткого курса истории ВКП(б)“ он прочел весь учебник, но изучить смог только три главы. Мало читает художественной литературы.

Не лучше дело у капитана парохода „Чапаев“ т. Ермакова. Он также, как и его

коллега т. Басенко, прикрывается дипломом и думает обойтись старым багажом. Круг знаний у т. Ермакова ограничен. Кроме Краткого курса, газет и журналов он ничего не читает.

Многие командиры пароходства серьезно и вдумчиво занимаются повышением знаний. Капитан парохода „Амур“ т. Клименко не только работает над собой, расширяя свой общеобразовательный и политический кругозор, но уделяет внимание и подготовке кадров для пароходства. На вечерних курсах т. Клименко обучает молодых моряков теории судовождения.

Работают над собой старший механик теплохода „Серп“ т. Дитц и старпом т. Литвинов. Оба они руководят кружками техминимума, читают литературу по специальным вопросам судового дела и механики.

Повседневное повышение политического, технического и общекультурного уровня — неременная обязанность каждого командира. Тот, кто не делает этого, рискует отстать от жизни, оказаться неспособным руководителем.

Б. ЛАВРОВ.

За что трудящиеся Николаевского-на-Амуре пароходства будут бороться в 1941 году

За круглосуточное плавание в амурском лимане. За увеличение скорости судов против плана прошлого года на 3 процента.

За выполнение плана по тоннам на 12 процентов больше плана предыдущего года (по судам пароходства).

За увеличение валовой средне-суточной нормы грузовых работ против плана прошлого года на 4,5 проц., что составляет 152 процента фактически выполненной нормы в 1940 году.

За погрузку и разгрузку судов по методу борт парохода—баржа.

За ежедневную погрузку трех тысяч тонн.

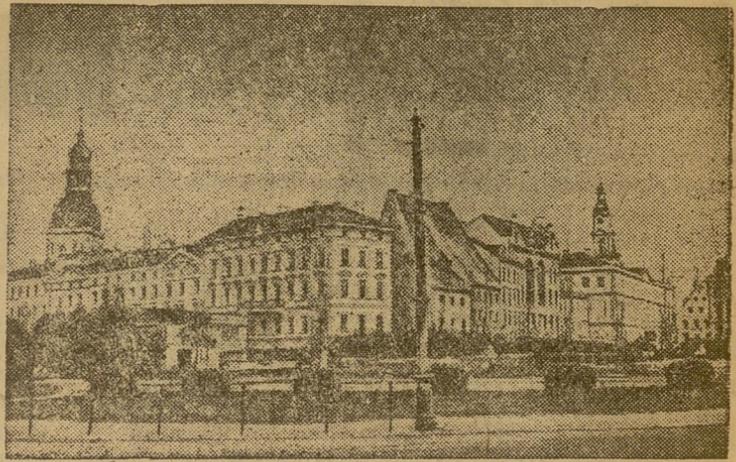
За механизированную обработку 38 процентов плана грузооборота порта.

За выполнение каждым грузчиком сменной нормы в 8 тонн.

За полную ликвидацию аварийности.

За движение судов по твердому графику.

За сокращение расходов топлива на 15 процентов против плана 1940 года.



НА СНИМКЕ: Бульвар имени 11 ноября в г. Риге (Латвийская ССР)
Фото Г. Чертова.

Теплоходам—высококачественное топливо

Практика эксплуатации Николаевским пароходством за навигацию 1939 и 1940 гг. теплоходов „Серп“ и „Молот“ с большой убедительностью показала, как важно иметь твердую топливную базу и качественные смазочные материалы для судов этого типа.

Насколько медленно разрешается этот вопрос—говорят такие факты. За навигацию 1939 года теплоход „Серп“ работал на 5 сортах топлива: от качественной бакинской солярки до низшего сорта сахалинского сырья. В навигацию 1940 года положение с топливом осталось без изменений.

Применение этого сорта топлива приводит к преждевременному износу таких дорогостоящих деталей, как сопла форсунок, топливные насосы, клапаны.

Точно также обстоит дело со смазочными материалами. Известно, что при эксплуатации дизелей необходимо моторное масло соответствующих марок, а в крайнем случае автол. Вместо этого на складе предлагали машинное масло, цилиндрическое, даже веретенное, но только не моторное.

Ясно, что такое „снабжение“ приводит к очень печальным результатам. Не единичны случаи, когда суда простаивали часами и даже сутками в ожидании топлива и масла.

Теплоходы „Серп“ и „Молот“ в навигацию 1941 года должны работать на качественном топливе и смазке, без перебоев и перерывов в снабжении.

Б. ДИТЦ,
старший механик теплохода „Серп“.

Рейсовый план

Попытка ввести порейсовое задание и учет выполнения каждого задания в прошлую навигацию не увенчалась успехом. Основная причина в том, что отдел эксплуатации в рейсовом плане судна не предусматривал всех элементов, как-то: время под погрузку и разгрузку, расход смазочных материалов, воды, угля, фрахта и т. д.

Необходимость полноценного рейсового плана очевидна. Администрация судна на основании его всегда может установить убыточность или прибыльность каждого данного рейса и сделать соответствующие выводы. Работа же вслепую, без учета вызывает перерасходы и затрудняет мобилизацию экипажа на борьбу за экономию, за рентабельную работу судна.

Ко всему этому надо добавить, что при существовавшем, крайне отсталом, учете выполнения рейсовых планов администрация

и экипаж судна узнавали о результатах своей деятельности в конце года. Предпринять что-нибудь для ликвидации недостатков они уже не могли.

В этом году судам необходимо наряду с количественными показателями включать в рейсовый план и качественные показатели. Бухгалтерия, в свою очередь, должна организовать порейсовый учет и о результатах без отсрочек сообщать администрации судна.

Естественны те серьезные требования, которые предъявляются к работникам службы эксплуатации. Служба эксплуатации должна располагать необходимыми технико-эксплуатационными данными о судах. Нужно знать скорость судна как в балласте так и с грузом, расход угля и воды в ходу и на стоянках, необходимо иметь грузовые шкалы судов.

При составлении рейсо-

вого плана следует иметь в виду нормы погрузки и выгрузки судов в портах Сахалина. И основное—это учитывать уровень воды в баре в день прохода судна.

Знание пропускной способности портов, движения судов на побережье Сахалина—условие наиболее рациональной эксплуатации флота Николаевского пароходства. К сожалению, в навигацию 1940 года работники службы эксплуатации не отличались знанием обстановки. Приведу такой пример. Пароход „Терек“ в один из рейсов простоял в Александровском порту 15 суток лишь потому, что отдел эксплуатации не имел точного расписания прихода пассажирских судов из Владивостока в Александровск.

Немаловажное дело—обеспечение флота картами, соответствующими обстановке лимана в 1941 г. Тогда возможно будет лучше использовать грузопровозность судов.

В. ФЕДОРОВ,
старпом парохода „Терек“.

НА ТРИБУНУ ПАРТИЙНО-ХОЗЯЙСТВЕННОГО АКТИВА ПАРОХОДСТВА

БЫСТРЕЕ ПРОВЕСТИ ПАСПОРТИЗАЦИЮ ФЛОТА

Быстрейшее окончание паспортизации флота механико-судовой службой внесет коренную перестройку в эксплуатационную работу диспетчерской, аппарат которой, имея паспорт судна, получит возможность технически грамотно командовать флотом.

Какими данными о технических эксплуатационных качествах флота располагают в настоящее время служба эксплуатации и механико-судовая служба?

6 марта понадобились сведения об осадке в балласте судов „Амур“ и „Дон“. Этих сведений не могли дать ни старший инженер т. Романенко, ни начальник механико-судовой службы т. Вольский. Нет их и в отношении парохода „Ола“ и баржевого флота.

Зачастую в период навигации на многих судах полностью не используется грузоподъемность грузовых устройств вследствие значительных, легко устранимых причин: неполноценность блоков, скоб, штырей, такелажа, стрел. Нередко это бывает вследствие перестраховки. В результате удлиняются сроки погрузки и выгрузки, значительно снижается производительность грузчиков. Вот пример: на пароходе „Амур“ из-за неисправности стрелы и отсутствия необходимого такелажа погрузка в минувшую навигацию зачастую производилась не на 4 люка, а только на 2 люка. Грузоподъемность стрел была занижена на 50-60 процентов.

В целях полной ликвидации простоев кораблей в портах, механико-

судовой службе — т. Вольскому — и начальнику моринспекции т. Мон необходимо проверить грузоподъемность всех судовых грузовых устройств, по каждому пароходу отдельно.

Вторым, не менее важным, вопросом является форсирование строительства береговой радиостанции по обслуживанию флота. Необходимо также усилить радию по ряду судов („Дон“, „Карага“), дабы не повторялись такие факты, когда суда могли передавать радиogramмы лишь при подходе к Николаевскому порту.

Необходимо немедленно приступить к постройке дизельной и установке дизелей. В противном случае не исключена возможность выхода радиостанции из строя.

О тепло-технических испытаниях. Необходимо в кратчайшие сроки приобрести ряд приборов, как-то: термометр, водомер, тягомер, счетчик оборотов, прибор Орга, индикаторы, динамометры, секундомеры и т. д.

Начальнику механико-судовой службы т. Вольскому нужно обратить особое внимание на паспортизацию с тем, чтобы характеристика технико-эксплуатационных данных флота была готова не позже 1 мая.

Паспорт флота, плюс паспорт пути и наличие связи — важнейшее условие оперативного руководства флотом.

В. КОВАЛЬСКИЙ,
начальник службы эксплуатации.

О КУЛЬТУРНО-БЫТОВОМ ОБСЛУЖИВАНИИ МОРЯКОВ

Культурно-бытовые условия в период навигации 1940 года ни в какой степени не могли удовлетворить запросов плавающего состава пароходства. Достаточно сказать, что на судах библиотечки за всю навигацию ни разу не обменивались. На стоянках в Николаевском порту на судах не было организовано ни одной беседы или доклада. За 5 месяцев плавания пожалуй никто из команды нашего судна не просмотрел ни одного кинофильма. Порткоммор ни разу не удостоился организовать для моряков ни одного коллективного посещения кинотеатра.

В навигацию этого года культурно-бытовое обслуживание моряков необходимо улучшить.

Многое в этом отношении может сделать клуб моряков. Моряки хотят, чтобы в передвижной библиотечке можно было найти новую книгу, чтобы самостоятельность клуба почаще демонстрировалась в кубрике, чтобы беседчики и лекторы были частыми гостями на судах.

К торгмортрансу предъявляем требование — принимать по радио предварительные заявки у моряков на предметы широкого потребления, как-то: костюмы, ботинки, пальто и т. д. К приходу судов в порт товары эти должны быть доставлены на борт парохода. Заметательно выделить в доме из домов, принадлежащих пароходству, комнату для приезжающих членов семей моряков.

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

НЕ УЩЕМЛЯТЬ ПРАВ ДИСПЕТЧЕРА

Результаты работы Николаевского-на-Амуре порта в 1940 г. показали, что при плохой организации диспетчерской службы, при игнорировании ее самими руководителями порта и пароходства должного руководства погрузо-разгрузочными работами не было и быть не могло.

При анализе оперативной отчетности по эксплуатационной деятельности участков можно констатировать только одно, что отчетность была заброшена, должного внимания к ней не было.

Работа по претензиям, которую прорабатывает в настоящее время т. Кропотов (сотрудник коммерческого отдела) в части определения и уточнения претензий речного пароходства, лишь подтверждает безобразное, если не больше, отношение со стороны диспетчерской службы к оформлению всех судовых документов. Отсутствуют законно оформленные документы с двухсторонними подписями, имеющиеся составлены неграмотно и без уточнения данных (не указано количество простоев, время и т. д.) Даже основной, расчетный документ, закрепляющий итоги работы по судну, связанный с погрузо-разгрузочными операциями (тайм-шиты), составлен плохо.

Приказ Наркома о диспетчерском руководстве по-

грузо-разгрузочными работами по Николаевскому порту не выполнен. Повинны в этом и руководители порта и пароходства и непосредственные руководители диспетчерской порта и участков.

Сейчас основной задачей перед портом стоит проведение в жизнь приказа Наркома, то-есть тщательная подготовка диспетчерской и участков к встрече навигации. От оперативности руководства со стороны диспетчеров будет зависеть выполнение месячных планов и годового плана в целом, рентабельная работа порта и т. д.

Самая важная работа, которую должна проработать диспетчерская порта до начала навигации, — это определение прав и обязанностей всех оперативных работников, определение взаимоотношений диспетчерской с участками, разработка оперативной отчетности, подготовка нужных кадров.

Наконец, необходимо предоставить удобное помещение диспетчерской порта. Решение этого вопроса недопустимо затягивать.

Диспетчер — оперативный руководитель погрузо-разгрузочными работами в порту. Поэтому следует всемерно повышать его авторитет и ни в коем случае не допускать подмены диспетчера.

Ф. БЕЛОНОВИЧ,
главный диспетчер порта.

„Преодолеть отставание от потребностей народного хозяйства в развитии перевозок водного транспорта“.

(Из резолюции по докладу тов. Вознесенского, принятой на XVIII Всесоюзной конференции ВВП(б).)

УЧЕСТЬ ОШИБКИ НАВИГАЦИИ 1940 ГОДА

Николаевское-на-Амуре морское пароходство окончил навигацию 1940 года с позорными итогами.

План грузоперевозок был выполнен всего на 82 процента, а по перевалочным грузам только на 58 проц. В Николаевском порту на складах и баржах застряло 14 тысяч тонн грузов, предназначенных для трудящихся Сахалина.

Погрузо-разгрузочные работы были организованы плохо. На погрузке и выгрузке недостаточно использовались механизмы, слабо применялись передовые стахановские методы работы.

Все это привело к огромным простоям флота, которые по Николаевскому пароходству выражаются в количестве 32.337 часов. Простой грузчиков из-за плохой организации рабочего места составили 22.803 человеко-часа.

Велико было количество аварий, как следствие низ-

кой дисциплины. Только за октябрь и ноябрь зарегистрировано 10 случаев аварий. Совершенно неудовлетворительно использовался флот. Только 25 процентов эксплуатационного времени флот находился в пути, коэффициент загрузки судна не превышал 35-40 процентов.

В пароходстве существуют предельческие теории. Под предлогом мелководья на бере многие капитаны не загружали полностью своих судов, предпочитая брать лишний запас пресной воды, искусственно снижая грузопровозность флота.

Задача партийных и хозяйственных организаций в предстоящую навигацию — объявить решительную войну предельчеству, добиться увеличения грузопровозности нашего флота.

Учитывая узкий причальный фронт в Николаевском порту, необходимо в навигацию 1941 года широко

практиковать метод погрузки барижа — пароход. Наряду с ускорением процесса погрузки это на много уменьшит порчу груза.

В навигацию прошлого года мы имели большие простои грузчиков из-за несвоевременной доставки их к месту работ. В этом году необходимо максимально уплотнить работу рейдового флота, кроме того создать условия, дающие возможность грузчикам пообедать непосредственно на молу или на рейде. Для этого необходимо построить на молу навес для приема пищи, организовать буфет с холодными и горячими закусками. Надо уже сейчас позаботиться о термосах, в которых можно будет доставлять пищу на рейд, непосредственно к месту работы.

Успех предстоящей навигации будет зависеть от того, как будут отремонтированы суда, механизмы, подготовлены склады, причалы. Каждый участок нашего пароходства должен

сейчас к навигации готовиться интенсивно.

Пока ход судоремонта внушает тревогу, процент отставания от графика продолжает расти. Дело чести коллектива затона в ближайшее время ликвидировать это отставание.

Не все еще сделано к началу навигации по порту. В прошлую навигацию мы ощущали острый недостаток в складских работах, стивдорах, прорабах. Люди, работавшие на этих участках, были набраны случайно, оказались неподготовленными к этой работе. Многие из них оказались расхитителями социалистической собственности. Из-за несерьезного отношения к этому участку работы порт понес миллионные убытки. Порту нужно немедленно организовать семинары по подготовке соответствующих специалистов.

Необходимо ускорить подготовку общежитий к приезду грузчиков. Мы не можем допустить такого положения, какое сущест-

вовало в прошлом году: холодное общежитие, несвоевременная смена белья, отсутствие бачков для воды, умывальников, достаточного количества столов, табуретов, тумбочек, света. Не было создано элементарных условий для отдыха людей, скверные бытовые условия снижали производительность труда.

Предстоящий партийно-хозяйственный актив должен обсудить допущенные в навигацию 1940 года ошибки, чтобы повторение их не имело места в предстоящую навигацию.

Вооруженный решениями XVIII партийной конференции, на основе широко развернутого социалистического соревнования и стахановского движения коллектив трудящихся Николаевского-на-Амуре морского пароходства государственный план 1941 года должен не только выполнить, но и перевыполнить.

Г. ЛОЗОВСКИЙ,
начальник политотдела пароходства.

На трибуну партийно-хозяйственного актива пароходства

Против убыточности и разбазаривания государственного имущества

Подведенные итоги годовой работы еще раз подтвердили тот факт, что как управление пароходства, так и его хозяйства не боролись за рентабельность. Наиболее неблагоприятно положение в коммунальном хозяйстве порта и судоремонтных мастерских, давших 455 тысяч рублей убытка. Коммунальный отдел порта не взимал с жильцов за электроэнергию, за излишки по жилплощади, за амортизацию и т. д. Сбор квартплаты производился нерегулярно. Счета за лиц, пользующихся бесплатными коммунальными услугами, не предъявлялись. Убыток по коммунальному отделу порта в сумме 355 тысяч рублей пароходство потерпело исключительно из-за беспечности руководителей (т. Могилук).

По коммунальному отделу судоремонтных мастерских убыток составил 100 тысяч рублей. Фонд зарплаты при плане в 58 тысяч рублей перерасходован на 38 тысяч рублей. При общем количестве в 50 мест в общежитии не были полностью заполнены все места, среднегодовое использование коек составило всего 38 коек.

Проведенная инвентаризация показала, что к уче-

ту и хранению инвентаря жилищного хозяйства руководство относилось совершенно безразлично, результатом чего явились огромные недостачи. Так, в коммунальном отделе порта не хватает одних только постельных принадлежностей (простынь, наволочек, одеял) на 12 тысяч рублей. Эти недостачи материалов и инвентаря увеличивают убыточность хозяйства.

Старшие бухгалтеры хозяйства играли роль регистраторов совершающихся событий, не осуществляя своих прав контроля над финансовой деятельностью хозяйства, то-есть занимались учетом ради учета.

Следует отметить и тот факт, что при попытке некоторых бухгалтеров использовать право контроля, они встретились с резким сопротивлением хозяйственных руководителей. Так, например, имеется ряд случаев ущемления прав главного бухгалтера судоремонтных мастерских.

Только подлинный контроль со стороны бухгалтерии могут прекратить разбазаривание государственных средств в жилищно-коммунальных хозяйствах.

З. СОНЬКО,
главный бухгалтер пароходства.

Капитан — полновластный командир судна

Вопрос о повышении роли командира, его авторитета, в частности на судне, имеет огромное значение. В пароходстве сплошь и рядом приходится сталкиваться с фактами игнорирования командиров, с ними не считаются, не берут в расчет их мнения. Вот факты.

Без согласия администрации на судно вселили трех человек, которые не имеют никакого отношения к судну. При недостатке жилой площади это сильно отражается на бытовых условиях экипажа. Был на-

судне повар т. Жуков. Он отличался недисциплинированностью, лентяйничал. Когда Жукову были предъявлены жесткие требования, это ему не понравилось. Он пошел в отдел кадров. Не разобравшись в чем дело, отдел кадров без ведома капитана перевел Жукова на другое судно.

Такие явления в дальнейшем не должны иметь места, ибо они только снижают роль командира, подрывают его авторитет.

В ШВЕДУНОВ,
старший помощник капитана парохода «Ола».

Перед началом работ по спасению барж

(Беседа с заместителем начальника пароходства тов. Барановым)

В беседе с нашим сотрудником зам. начальника пароходства тов. Баранов сообщил, что с 15 марта начинаются работы по проведению взимавших во льдах на противоположном берегу Амура барж в безопасное от ледохода место.

Комиссия установила необходимость прокладки канала для отстоя барж во время ледохода на 456 метров выше их теперешней стоянки, где под прикрытием мыса они будут в безопасности.

На канале будет занято 100 человек, работы будут производиться путем пилки льда, с применением аммонита для взрыва в местах, где ледья будет лед пилить.

На работы по спасению барж НАУРП'ом ассигновано около 160 тысяч рублей. Руководят всеми операциями начальник Николаевского морского пароходства т. Маркелов и старший диспетчер участка НАУРП'а т. Дубровин.

СЕГОДНЯ МЕЖДУНАРОДНЫЙ КОММУНИСТИЧЕСКИЙ ЖЕНСКИЙ ДЕНЬ

ЛЮБОВЬ К ЧЕЛОВЕКУ

Медицинским работникам вернется самое дорогое, самое ценное — жизнь и здоровье трудящихся.

Медицинские работники водворяли на минуту не забывают об этом. С большой любовью, большим чувством ответственности выхаживали многих тяжело больных медсестры тт. Козина и Бобцова. Много бессонных, тревожных ночей провели они около них. Зато сколько радости доставлял им каждый благополучно проведенный кризис, это всегда бывает праздником.

С 1936 года работает по санитарии т. Кулакова С. А. Она не считает ни с каким расстоянием, если нужно обследовать квартиру заразного больного. Тов. Кулакова — активная общественница.

С 1932 года работает медсестрой т. Бачуркина в водзаеве. Много раз она за хорошую работу премирована.

Медсестра т. Чулкова, работающая у нас с 1936 года, не имеет ни одного замечания, — прекрасная сестра, общественница, сейчас

учится в школе медсестер. Точно в исполнении, вежлива регистратор по записи адресов, по вызову врача на дом т. Помалейко. Счетовод Люба Бобырь — аккуратная работница.

Няни тт. Кузнецова, Филиппова, медсестра т. Гребнева любят детей, умеют ухаживать за ними. Мусенька — так называют дети всегда ласковую с ними медсестру т. Гребневу. Стоит Мусеньке сесть на детский стул, как детвора подбегает к ней, склоняя головки на ее колени. Всем хочется попасть к Мусеньке на руку.

Тов. Сидорова — в прошлом домохозяйка — заведует яслями с 1937 года. Работа была незнакома, опыт позанимствовал в других яслях. Тов. Сидорова — хорошая хозяйка, любит порядок, чистоту, с большим чувством ответственности относится к государственному имуществу, много раз премирована за хорошую работу.

Работницами нашими мы вправе гордиться.

З. ТИТОВА.

ВЫПОЛНЯЮ ОБЯЗАННОСТИ ДЕПУТАТА

Уже второй год я — депутат городского Совета. Работая секретарем бюджетной комиссии. Мы занимались многими вопросами — реализацией займа, слушали о работе горфо, о правильности взимания рыночного сбора и др. На последнем заседании комиссии слушали об исполнении бюджета за 1940 год.

На заседаниях комиссии каждый из депутатов получает задания. Осенью 1940 года мне, в частности, было поручено проверить в судоремонтных мастерских состояние подписки на заем третьей пятилетки (выпуск третьего года). Проверка показала, что не подписались на заем 104 человека. Дополнительной подпиской

большая часть этих людей была охвачена.

Проверяла исполнение горфинотделом решения горисполкома о соцстрахе. Здесь выявилось, что решение не выполнили. Вопрос был поставлен на обсуждение в горисполкоме.

Со своими избирателями поддерживаю тесную связь (большинство их работает в судоремонтных мастерских). Жалобы, поступающие ко мне, немедленно передаю в горисполком, добиваясь быстрого их разбора, не требующие вмешательства горисполкома без задержки разрешаю на месте.

Ф. КОКОРИНА,
депутат городского Совета депутатов трудящихся.

НА ГОСУДАРСТВЕННОЙ РАБОТЕ

Женщинам Советского Союза предоставлены Сталинской Конституцией равные права с мужчиной. Права эти мы широко используем. Я, домашняя хозяйка, участвую в государственной работе, избрана депутатом городского Совета депутатов трудящихся.

Прикрепленная от Совета к школе № 1, осенью 1940 г. зашла я в школу. Шел ремонт. Директор школы говорит: нет белил, нет извести, леса. Пошла к председателю горисполкома, объяснила положение. Недостающие материалы удалось приобрести, ремонт закончили успешно.

В школу продолжаю раз два-три в месяц заходить, интересуюсь результатом ее работы, в чем можно оказать помощь — оказываю.

Слежу за порядком, за чистотой в общежитии по улице Кантера № 4. Бываю в общежитии примерно в неделю раз.

Я помогаю профсоюзной организации в ликвидации неграмотности и малограмотности в хозяйствах пароходства.

Кроме этого выполняю поручения административной комиссии.

Т. ГЛАДКИХ,
депутат городского Совета депутатов трудящихся

ВЫНУЖДЕННЫЙ ПРОГУЛ

Приказом начальника пароходства печники коммунального отдела порта т. Гура и я с 1 марта были переданы в распоряжение стройотдела порта.

1 марта в 8 часов утра мы направились на строительство здания управления пароходства. Тов. Глотов встретил нас словами:

— Для вас печной работы нет, идите к т. Розуму на лесопилку.

Тов. Розума мы нашли на мысе Кошка.

— Нет у меня работы, — ответил т. Розум и направил нас опять в коммунальный отдел.

— Отправляйтесь обратно в стройотдел, — заявил т. Берчук. — Приказ отдан, и работайте.

Новые поиски т. Розума на этот раз не увенчались успехом. Мы направились в отдел кадров к т. Насонову. Был написан рапорт начальнику порта. По этому же вопросу произошел разговор между тт. Волощенко, Клейнос и Розумом. А без работы мы все-таки остались. День закончился рапортом начальнику пароходства.

3 марта с утра мы опять путешествовали по отделам и только вечером окончательно нашли своего хозяина. Тов. Берчук разрешил нам выходить 4 марта к нему на работу.

Трудящийся за опоздание на 20 минут несет ответственность. Кто будет отвечать за два дня вынужденного прогула двух рабочих?

И. АНДРЕЕВ,
печник коммунального отдела порта.

По следам выступлений „Дальневосточного моряка“

„Навести большевистский порядок в клубе“

Пленум порткоммора, обсудив материалы о работе клуба, опубликованные в газете, признал их правильными.

Для улучшения культурного обслуживания моряков и улучшения работы клуба пленум вынес конкретные предложения.

Намечено закончить ремонт в библиотеке, ведущему клубом т. Сорокину предложено в самое ближайшее время открыть ее и ввести ответственных дежурных по клубу и в комнатах отдыха.

В выходные дни и вечером в рабочие дни комнаты отдыха должны быть открыты, чтобы моряки и их семьи могли там отдохнуть.

Ответственный редактор
Я. М. ГЕЛЬФЕР.

10 марта в помещении редакции состоится совещание строителей.
Начало в 7 час. 30 м.