



ПРОЛЕТАРИИ ВСЕХ СТРАН, СОЕДИНЯЙТЕСЬ!

ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ МОРЯК

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

Среда
12 марта 1941 г.
№ 21 (45)
Год издания 2-й
Выходит 2 раза в неделю.

ОТ СЛОВ — К ДЕЛУ

Закончил свою работу партийно-хозяйственный актив пароходства. Задачи пароходства в текущем году были широко обсуждены на собрании актива.

Партийные и непартийные большевики в своих выступлениях выразили одну мысль: план 1941 года выполним, имеются все возможности для ликвидации отставания Николаевского пароходства, для завоевания первенства на морском транспорте. Все зависит от нас, работников Николаевского-на-Амуре пароходства. Все зависит от нашего умения правильно и оперативно руководить флотом, погрузо-разгрузочными работами, от умения правильно расставлять рабочую силу.

Актив наметил ценные предложения по упорядочению эксплуатации флота, по организации погрузо-разгрузочных работ, по улучшению работы судоремонтных мастерских. Но самое главное — провести эти предложения в жизнь. Вреднее всего — думать, что коль скоро имеется хорошее решение, то можно лечь на боковую в ожидании, пока успех придет сам по себе.

Дисциплина железная, нерушимая должна пронизать все звенья пароходства. Немало еще у нас руководителей, любящих болтать о дисциплине и показывающих пример распушенности и расхлябанности. К числу их относятся такие руководители, как тт. Татаренко, Набойченко, Огиенко, не посчитавшие даже нужным прийти на собрание партийно-хозяйственного актива.

В своем докладе начальник пароходства привел следующий пример, характеризующий дисциплинированность отдельных руководителей. Тов. Могилюк, начальнику транспортного отдела, было приказано к 3 марта пустить в эксплуатацию автомашину, находившиеся долгое время на простое. «Есть» — ответил т. Могилюк, но, как показала последующая проверка, т. Могилюк задания не выполнил. Слово у него разошлось с делом.

Эти факты показывают, что нужен неослабный контроль за выполнением решений собрания партийно-хозяйственного актива.

Решения вынесены, программа ясна. Дело за тем, чтобы реализовать принятые решения, чтобы в полной готовности встретить навигацию 1941 года.

Наша помощь новичкам

Я расскажу о ходе строительства дома № 7. На стройку нам прислали людей, незнакомых с плотничным ремеслом. Но это не послужило помехой. Людей мы стали терпеливо и настойчиво учить. Вечером заготавливали лес, размечали, очерчивали, приходя на работу, люди все заставляли на месте, подготовленным. Результаты сказались. В феврале план выполнен на 140 процентов.

Сейчас приступили к изготовлению стропил. Рамы, шпак на засыпку у нас имеются. Нехватает плахи и 300 штук теса.

Что может задержать строительство?

Нам нужны два плотника для производства окосячки. Учитывая, что стройотдел испытывает большой недостаток в квалифицированных рабочих, мы просим дать нам только одного плотника и дом № 7 к 15 апреля будет готов.

Ф. НИКИТЕНКО,
десятичник.

Своевременно заготовить двери, рамы, доски

Чтобы выполнить в срок задание начальника пароходства, необходимо предусмотреть заранее все. К 25 марта следует заготовить рамы, двери, доски для настила пола и т. д. Эта работа должна вестись параллельно с вырубкой стен.

На строительстве дома пароходства нет в нужном количестве инструмента, а имеющийся — низкого качества. Отсутствуют циркули, метры. Нередко плотник вынужден вместо метра использовать щепку. Нужны центровки, топоры высокого качества. О точности и уплотнении рабочего дня при таких условиях не приходится говорить.

Между строителями развернуто соревнование на перевыполнение норм выработки. Ежедневно после рабочего дня мы подводим итоги соревнования. Все плотники проявляют большой интерес к результатам соревнования.

И. ДЕГТЯРЕВ,
нормировщик стройотдела.

ЗАКОНЧИТЬ СТРОИТЕЛЬСТВО ДОМА ПАРОХОДСТВА К 15 АПРЕЛЯ

В порт ожидается приезд 500 грузчиков. Их необходимо обеспечить уютным жильем. На строительство новых домов Наркомат морского флота отпустил специальные средства. Сейчас строятся жилой дом (№ 7) и здание пароходства. Строители неплохо справляются со своей работой, однако у них имеются возможности строить гораздо быстрее, дешевле и лучше.

Начальник пароходства поставил перед строителями боевую задачу — к 15 апреля сдать готовыми дом № 7 и дом пароходства. Как лучше выполнить приказ начальника пароходства — этому было посвящено совещание строителей, созванное редакцией газеты «Дальневосточный моряк» и партийным бюро порта. Строители вступили в соревнование на окончание строительства домов к 15 апреля. Месяц с лишним, оставшийся до наступления срока сдачи объектов, покажет — кто завоеует первенство в соревновании.

Предоставляем слово некоторым участникам совещания.

Сосредоточить все силы на окосячке

Наша бригада за последнее время добилась неплохих успехов. Мы ежедневно перевыполняем нормы выработки. Сыграло положительную роль то, что бригаду разбили на звенья. Звеньевая система целиком себя оправдала. Исчезла толкучка, усилилось техническое руководство плотниками. Лучшими у нас являются звенья тт. Вьюшина, Миловацкого. Отставание некоторых звеньев объясняется низкой квалификацией плотников, которым нужно усилить помощь. Следует учесть и то, что даже для квалифицированных плотников строительство этого дома представляет большие трудности. Дом этот, как известно, приходится и собирать и заново строить.

Что мешает бригаде? Прежде всего не всегда мы имеем материал под рукой.

Ждем помощи от транспортного отдела и заготснабконторы

Скрывать не приходится, что окончание строительства дома к 15 апреля сопряжено с большими трудностями. Предстоит много плотничных работ при недостатке плотников.

Какими возможностями мы располагаем для усиления темпов строительства? Прежде всего — мы имеем замечательные кадры, любящие профессию плотника и честно работающие. Возьмем звено т. Услова, 5 и 6 марта это звено выполнило норму на 121 процент. Звенья тт. Вьюшина и Миловацкого дают по полторы нормы в день. Это не предел.

Резервы для роста производительности труда далеко еще не исчерпаны. Вот, скажем, у нас отстает

ми. Транспортный отдел не справляется с подвозкой бревен. Во избежание простоев мы кладем новые бревна. Это поглощает много времени. Совершенно иная картина была 8 марта. В этот день бревна на строительство подвозили на 9 лошадей. Работа протекала нормально, без перебоев.

Я вношу предложение. Выделить одного-двух человек для отбора бревен непосредственно там, где они лежат. Подобная выборка сэкономит не один рабочий час.

Главное сейчас — сосредоточить все силы на окосячке. Вырубка нас не лимитирует; уделив серьезное внимание окосячке, мы безусловно строительство дома пароходства закончим к 15 апреля.

А. ФАТЕЕВ,
бригадир плотников.

подвозка материалов. Можно ли избежать этого? Безусловно. Отстает подвозка по вине руководителей порта. Пора по-настоящему посмотреть на строительный отдел и не оттирать его на задний план. Наши заявки на транспорт должны быть полностью удовлетворены.

Об отделе снабжения. Мы не имеем гвоздей размера 125 мм, штукатурных гвоздей, драпки. Это мало беспокоит руководителя заготконторы т. Руденко.

Начальник порта установил переходящее знамя и премии для передовых бригад и лучших плотников. Это явится большим стимулом в выполнении плана строительства.

И. РОЗУМ,
начальник стройотдела.

ЗВЕНЬЕВАЯ СИСТЕМА СЕБЯ ОПРАВДАЛА

Я долгое время не выполнял нормы. Признаться, рубка лапы, с которой я встретился на этой стройке, оказалась для меня новой. Приспособиться было трудно, так как в работу идет старый и новый лес. Когда нас разбили на звенья, стало легче. Но и тут не все сразу пошло гладко. В звене оказались и лодыри, ссылавшиеся на то, что не умеют работать (например, т. Прокофьев). При желании любую работу можно освоить. От лодырей мы освободились и сейчас работа спорится. На парник мой — человек трудолюбивый, прилежный, мало с ним разговариваем во время работы, мало курим. Минуты, что называется, у нас на учете и кривая выполнения норм пошла вверх, сейчас систематически даем по полторы нормы в день.

Наш бригадир т. Фатеев — хороший командир, знаток своего дела. Он знает каждый уголок стройки, знает где какое бревно лежит. Ему мы обязаны тем, что на стройке сейчас почти полностью ликвидированы простои.

И. МИЛОВАЦКИЙ,
плотник.

Приказ по Николаевскому порту

В целях стимулирования роста производительности труда и сдачи в срок — 15 апреля — дома пароходства и дома № 7 приказываю:

1. Установить переходящее красное знамя управления порта, партбюро и порткоммора для лучшей стройки.

2. Учредить вымпел для передового звена строителей.

3. Выделить три денежных премии для награждения строителей.

4. Знамя, вымпел и денежные премии вручаются еженедельно коллективу стройки, звену и строителям, добившимся высокой производительности и безукоризненного качества работы.

5. Для подведения итогов соревнования создать жюри под председательством т. Розума, членов тт. Андреева, Дегтярева и Гельфера.

И. ВОЛОЩЕНКО,
начальник порта.

Коммунисты судоремонтных мастерских обсуждают решения XVIII партконференции

СПЕЦИАЛИСТОВ— НА ПРОИЗВОДСТВО

Наркомат спускает заводу план с опозданием почти на 10 месяцев. Такая «оперативность» дезорганизует производство, нарушает ход работы. Протесты со стороны завода ни к чему не приводят. Управление пароходства также не оказывает должной помощи мастерским, руководит канцелярско-бюрократическими методами. В управлении пароходства отсеиваются молодые специалисты, в то время как мастерские нуждаются в квалифицированных, технически грамотных рабочих.

Компрессоры, имеющиеся в затоне, используются далеко не полностью. Медленно идет ремонт сварочных агрегатов. Главному механику следует энергичнее бороться за ремонт сварочного оборудования.

Несколько слов о мастере. Мастер не стал еще настоящим хозяином цеха. Его загружают различными сводками и писаниной, в результате он не имеет времени оказывать помощь рабочим.

Е. БУЛАВСКАЯ,
начальник планового отдела.

Подменяют мастера

Штурмовщина — вот что характеризует работу слесарного цеха. Вразвалку, не торопясь — так цех работает неделями, но вот поступает срочный заказ — начинается аврал.

Цех нуждается в инструменте, в разметочных планках. О приобретении их нужно позаботиться до поступления судоремонта 1941—42 года.

Для поддержания чистоты в цехе уборщицы сейчас работают не только вечером, как это было раньше, но и днем.

Не могу обойти молчанием неправильную практику, когда руководители завода, подменяя мастера, действуют через его голову, отдают распоряжения, не поставив даже об этом в известность мастера.

А. ЖУКОВ,
мастер слесарного цеха.

Святая обязанность коммуниста

При недостатке материалов мы крайне неэкономно расходует его. Под снегом во дворе материалов валяется много.

Борьба за экономию железа, стали есть борьба за снижение себестоимости, за мобилизацию внутренних ресурсов. Коммунисты — вот кто должен возглавить борьбу за экономию материалов.

ФОМИН,
котельщик.

Решения XVIII партийной конференции пронизаны сталинской заботой о дальнейшем подъеме промышленности и транспорта. Они вооружают каждого партийного и непартийного большевика боевой программой действий, призывают на выполнение и перевыполнение государственного плана, к установлению железной дисциплины, к наведению большевистского порядка на производстве.

На днях большевики судоремонтных мастерских обсудили решения XVIII Всесоюзной партийной конференции. В своих выступлениях коммунисты единодушно одобрили исторические решения партконференции, дающие ключ к подъему промышленности и транспорта.

Недостатки, вскрытые товарищем Маленковым в области промышленности и транспорта, присущи и нашим судоремонтным мастерским — говорили коммунисты затона. Тов. Белонович из кузнечного цеха рассказывал, что мастера большую часть времени заняты изысканием материалов и для основной работы не имеют времени. Тов. Егоров указал на низкую квалификацию многих слесарей затона. В то же время в затоне и по сей день не организована техническая учеба. Многие критиковали руководство завода за пренебрежительное отношение к учету, к хранению материалов, к качеству продукции.

Собрание прошло на высоком идейном уровне. В прениях выступило 12 человек. Все выступления были проникнуты одним — осуществить решения XVIII Всесоюзной партийной конференции.

Ниже мы публикуем выступления отдельных коммунистов.

Бережно относиться к оборудованию

Целый ряд работ выполняется в мастерских неорганизованно, без согласования с руководством. Готовые объекты не принимают соответствующим образом, что ведет к низкому качеству ремонта, несвоевременному его окончанию.

Приведу пример. Паровое отопление гаража произведено технически безграмотно. Работа оплачена без проверки, имеются случаи перерывов в отоплении. Плотничные работы по ремонту цехов выполнялись небрежно, оплачены без приемки.

Как правило, заказы по внутризаводским работам закрываются мастерами, готовые изделия не сдаются

главному механику. Отсюда — перерасходы и брак.

Уход за оборудованием оставляет желать много лучшего. Отдельные рабочие варварски обращаются с оборудованием. Котельщик Феоктистов за последние дни сломал ручки трех электродрелей и одну из них сжег. Надо заставить отвечать людей за небрежное отношение к станкам, не останавливаясь перед отдачей под суд разгильдяев.

В целях сохранности оборудования предлагаю установить должность дежурных слесарей и электриков.

В. ВАЙСБРЕЙТ,
главный механик судоремонтных мастерских

Грязь порождает брак

В судоремонтных мастерских отсутствует учет материалов, не организовано его хранение. Цехи не имеют норм расходования материалов, это приводит к разбазариванию средств.

Планирование работ имеет много недостатков, судоремонт ведется рывками. Осенью затишье, а весной работают день и ночь.

О чистоте в цехах говорим очень много. Надо сказать, что в судоремонтных мастерских за наведение чистоты и порядка беремся только накануне праздников, кампанейски. Рабочее место повседневно не убирается, грязь попадает в плавку, порождая брак.

Г. МАКСИМОВ,
мастер литейного цеха.

Дефектные ведомости поступают с опозданием

Качество ремонтных ведомостей низкое. Поступают они в завод с опозданием, что задерживает составление плана.

Простой рабочих имеет место и по вине транспорта. Невоворговленность работников транспортного отдела сильно бьет по интересам производства.

Мы неоднократно на собраниях говорили о необходимости разгрузить мастера от посторонней работы. Но мастера попрежнему заняты розыском деталей, материалов и т. д.

С. МЯКИН,
диспетчер.



Ансамбль эвенков за исполнением народных песен.

Фото Ф. Кислова

ИЗУЧАТЬ МАТЕРИАЛЫ XVIII ПАРТКОНФЕРЕНЦИИ

Агитмассовая работа должна быть в настоящее время направлена на доведение до каждого работника исторических решений XVIII Всесоюзной партийной конференции. Каждый коммунист обязан детально ознакомиться с решениями партконференции и разъяснить их беспартийным товарищам.

Наши агитаторы не могут проходить мимо недостатков, имеющихся в большом количестве в затоне. Я укажу на отдельные неполадки. Учет стоимости изготовленных деталей не ведется. Неаккуратно выполняются распоряжения начальников цехов и директора. Каждый случай невыполнения приказа должен стать предметом обсуждения в цехе.

Местный комитет затона социалистическим соревнованием занимается слабо. Профактивистам надо сделать для себя выводы из решений XVIII партийной конференции в отношении социалистического соревнования и стахановского движения.

И. ЧЕРЕНКОВ,
секретарь партбюро затона.

Станки покрываются ржавчиной

В механическом цехе грязно и неуютно. Детали валяются где попало.

Крыша цеха дырявая, при таянии снега и при дожде вода протекает в цех. Оборудование ржавеет и портится. Ремонт крыши необходимо произвести срочно.

А. РЯБИНИН,
строгальщик.

Не допускать нарушения технологического режима

Положение в цехах завода, по сравнению с прошлыми днями, не изменилось даже после решения партийного собрания.

Межцеховое планирование и технологическая дисциплина не налажены. Изготовление деталей производится на глазок, попрежнему имеет место игнорирование стандартов.

Одной из причин плохого содержания станков является то, что они не закреплены за рабочими. Обезличка порождает грязь и поломку оборудования. Плохо поставлен и учет эксплуатации оборудования.

В соответствии с решениями XVIII Всесоюзной партийной конференции городской комитет партии усилит свою помощь производству.

В. БОРИСОВ,
зав. промышленным отделом ГК ВКП(б).

Резолюция партийного собрания

Заслушав и обсудив доклад об итогах работы XVIII партийной конференции, партийное собрание приветствует и одобряет полностью решения XVIII партийной конференции. Собрание считает, что указанные в докладе т. Маленкова недостатки в работе промышленности и транспорта имеют место и в судоремонтных мастерских. В частности, график зимнего судоремонта не выполняется, технологический процесс в цехах нарушается, имеет место подмена мастеров, еще не изжиты случаи брака, не наведен порядок. Партийное собрание постановляет:

1. Положить основу работы партийной организации решения XVIII партийной конференции «о работе партийных организаций в области промышленности и транспорта».

2. В целях организации планомерной работы судоремонтных мастерских обязать начальника технического отдела т. Лугового составлять графики работы

цехов и бригад на каждый день, а директора т. Евсеева — лично контролировать их выполнение.

3. Обязать коммунистов-мастеров и начальников цехов тт. Чичкана, Чашкова, Максимова, Жукова и Вайсбрейта строго соблюдать технологию производства, вести повседневную борьбу за правильное использование и сохранение оборудования и инструмента.

4. Рекомендовать директору мастерских т. Евсееву организовать техническое обучение рабочих мастерских, навести порядок в нормировании, добиться повышения выработки норм каждым рабочим.

5. На ближайшем партсобрании заслушать доклад директора мастерских о выполнении решения горкома ВКП(б) от 19 февраля 1941 года.

6. На очередном комсомольском собрании поставить доклад об итогах работы XVIII партийной конференции.

Собрание партийно-хозяйственного актива пароходства

Собрание партийно-хозяйственного актива Николаевского пароходства было назначено 9 марта в 10 часов утра. Однако началось оно только в 11 — факт, свидетельствующий о том, что и среди командного состава не установилось еще твердой дисциплины. С опозданием явились начальник службы эксплуатации пароходства т. Ковальский, секретарь партбюро управления пароходства т. Генпьер и некоторые другие.

В своем докладе об итогах навигации 1940 года и задачах на 1941 год начальник пароходства остановился на ошибках прошлого года. У людей не было уверенности в своих силах, в порту чувствовалась растерянность перед трудностями. Николаевское пароходство занимает на морском транспорте последнее место.

Докладчик говорил о том, что в 1941 году, несмотря на увеличенный план, есть все для того, чтобы его выполнить и перевыполнить. Будут проведены такие мероприятия, как круглогодичное плавание в амурском лимане, плавание судов из Комсомольска на Сахалин, специализация складов, закрепление судов за определенными грузовыми линиями и т. д.

Большую часть своего доклада т. Маркелов уделил воспитанию и выдвижению кадров. Изучение кадров — заявил он — поставлено плохо. Мы щедро накладываем взыскания на людей, но чрезвычайно скуны на поощрение честных, добросовестных работников. Когда 8 марта понадобилось отметить передовых женщин пароходства, то многие начальники отделов и хозяйства не сумели этого сделать, они не знают их, потому что не изучают людей.

Необходимо, — сказал т. Маркелов, — в 1941 году повысить роль командиров. Командир — полновластный руководитель на своем участке. Его распоряжения — закон для подчиненных. Само собой разумеется, что командир обязан показывать пример дисциплинированности, по-государственному подходить к порученному делу. У нас, — говорит т. Маркелов, — не придают никакого значения внешнему виду командира, между тем это не мелочь, неопытный командир — посылитель бескультурья на производстве.

После доклада т. Маркелова начались прения.

Первым в прениях выступил т. Целебеев (ревизор Наркомморфлота). Он рассказал собранию актива о плохой работе пароходства в навигацию 1940 года. Неразбериха, неорганизованность в работе сказались на результатах работы па-

роходства. Учет в бухгалтерии, в коммерческом отделе находится в хаотическом состоянии. Коммерческий отдел не представлял клиентуре счетов, некоторым клиентам предъявляли счета за одну и ту же работу два раза. Пароходство понесло убыток в 12 миллионов рублей. И это еще не окончательная цифра, она увеличится, потому что клиентура предъявляет претензии.

План капитального строительства выполнен только на 50 процентов. Говорят, что нет материалов. Тов. Клейное купил трубы, переплатив за них половину стоимости и они никому не нужны.

Особенно плохо в заготовках. Начальник заготовок т. Руденко так оформлял документы по отправке грузов из Хабаровска, что бухгалтерия не может разобраться. Тов. Руденко писал в отчетах: «от Руденко», а какой груз — неизвестно.

В бесхозяйственном расходовании средств много помог и Наркомат. По договорам на перемещение за короткое время выплачено 80 тысяч рублей. Незаконно получил деньги из государственного кармана т. Иванов, бывший начальник пароходства т. Шохер. Большие суммы перерасходованы на командировки. Начальник планового отдела пароходства т. Дриссен из 15 месяцев работы в Николаевском пароходстве работал только 8 месяцев, остальное время был в командировке.

Несогласованность в работе между портом и речным пароходством, — дополняет т. Мишин, старший диспетчер порта, — привела к грузовым пробкам в Николаевском порту. Увязки в работе не было и в системе самого пароходства. На портовых участках командовали все, начиная от начальника пароходства и представителей горкома и обкома партии. Эта подмена работников низового аппарата создавала неразбериху.

Бригады грузчиков не были закреплены за участками, — говорит т. Бережной. Начальник участка не знал определенно — сколько у него будет работать бригад каждый день.

Следует обратить серьезное внимание на ремонт крыш складов. По этим причинам в прошлую навигацию испортили много грузов.

В своем выступлении капитан парохода «Амур» т. Клименко подтвердил фактами плохую работу службы эксплуатации пароходства в прошлую навигацию. График не соблюдался, в результате в одном из портов было скопление

судов, а в других не было ни одного. Планировали на глазок. На октябрь, — говорит т. Клименко, — мне дали вывезти 5300 тонн груза. Это почти половина годового плана!

Следует наладить обслуживание грузчиков на рейде. Грузчиков возили на обед в столовую (на берег). За час они не успевали возвратиться. Утром тоже приезжали с большим опозданием, из-за чего в порту создавались простои.

Старший механик парохода «Перекоп» т. Сидоренко также критиковал службу эксплуатации за плохое руководство флотом, находясь вне Николаевского порта. Пароход «Перекоп», шедший из Петропавловска, простоял в Александровске 7 суток. Это никого из руководителей пароходства не встревожило. Пришлось действовать через Наркомат.

План 1941 года вполне выполним. Нужна только организованность в работе, правильное руководство. Моряки работали и будут работать хорошо.

Тов. Сидоренко осудил разделение судов на «наши» и «ваши». Судно «Перекоп» в этом году ремонтируется здесь, — какое к нему отношение? В мастерских говорят — вы не наши, вы Дальневосточного пароходства. Скаких это пор стало так? — спрашивает т. Сидоренко. Подчиняемся мы одному Наркомату, средства государства отпускает. Значит нужно относиться одинаково ко всем.

График по судоремонту на 1 марта 1941 года невыполнен на 3 процента. Причины невыполнения плана — нехватка топлива и материалов. С этого начал свое выступление т. Шелухин — главный инженер судоремонтных мастерских. А как помогают пароходство и другие организации в устранении этих причин? Объявляют выговоры, выносят постановления — «обеспечить, обязать» и т. д., но нет конкретной, деловой помощи. Иногда руководители судоремонтных мастерских подменяют друг друга, не спрашивая ничьего совета. Так поступили т. Евсеев и секретарь партбюро т. Черенков при премировании. В число премированных попали и такие, как Заев, имевший ранее взыскание.

Безобразная работа порта в навигацию 1940 года сказывается на работе судоремонтных мастерских. Мастерские не обеспечены топливом. Баржа с мазутом не доставлена в порт, сейчас расходы по доставке топлива огромны. На днях мне представили план, — говорит начальник механико-судовой службы т. Вольский, — в котором указано — начать бункеровку судов с

15 марта. Считаю срок неприемлемым, потому что это сорвет ремонт судов и приведет к излишнему расходованию топлива и средств.

Бюрократические методы руководства в пароходстве еще не изжиты. Пример: службу эксплуатации Наркомат запрашивал — какое участие она принимает в судоремонте. Тов. Ковальский наложил резолюцию: «Нач. МСС — дайте ответ по существу» (?!). Причем здесь механико-судовая служба? А надо сказать — служба эксплуатации зимним ремонтом никак не занимается.

Выполнение плана навигации 1941 года будет во многом зависеть от трудовой дисциплины всех моряков и руководителей пароходства. Плохая дисциплина, скверный учет и бесконтрольность — вот что породило хищения, провал плана. С этим мы должны повести решительную борьбу всем коллективом, — сказал т. Павленко, — военный прокурор пароходства.

Навигация не за горами. Что делает коммунальный отдел по подготовке общежития для грузчиков? Этому посвятила свое выступление т. Титова. Руководители отдела успокоились на том, что приобрели 700 простынь. Это всего по одной простыне на человека. Строительство домов тоже идет очень медленно.

Начальник капитального строительства т. Клейное говорил об эксплуатации флота в навигацию, но ни слова не сказал о том, как строится дома и будут ли они готовы к навигации. На вопрос — почему медленно строится дом пароходства — т. Клейное ответил: «Я занимался не тем, чем нужно». Действительно, он говорил, писал, но... не строил.

Тов. Мениченко — зав. промышленным отделом обкома партии — остановился на задачах, которые должны быть решены в ближайшее время.

Всю подготовку к навигации и работу в период навигации необходимо подчинить одной задаче: выполнению плана грузоперевозок, переработке 3000 тонн в сутки. В кратчайший срок нужно составить график работы судов по направлениям грузов, составить трансфинпланы.

Главный бухгалтер пароходства тов. Сонько доложила собравшимся о состоянии учета в хозяйствах пароходства. Счетный аппарат не контролировал расходования средств и даже способствовал их незаконному расходованию. Бухгалтерия пароходства в последние месяцы кое-что сделала в деле налаживания учета. Но сделать предстоит еще очень много.

Неотложной задачей яв-

ляется повышение квалификации счетного аппарата. Желание у людей есть, надо им помочь.

О переводе судов на хозяйственный расчет. Этот вопрос поднял начальник финансового отдела т. Мединский. Заслуживает внимания его предложение сократить на 50 процентов количество форм учета и отчетности. Далее т. Мединский указывает, что грузовая контора порта не готова к навигации. Кадры отсутствуют и это снова приведет к неправильному оформлению документов, повторению ошибок прошлого года.

В прошлом году была обезличена такая фигура на погрузо-разгрузочных работах, как начальник участка. Его игнорировали и подменяли. Начальник участка должен полностью отвечать за разгрузку и погрузку, за сохранность грузов и ему следует предоставить соответствующие права, — эту мысль высказал т. Бобровский (сотрудник коммерческого отдела порта).

Не удовлетворило собрание выступление заместителя начальника торгмортранса т. Казакевича. Убив почти все свое время по регламенту на оглашение успехов, к слову сказать сомнительных, он не нашел возможности правдиво сказать о недостатках деятельности торгмортранса. Очереде в столовой, некультурное обращение с потребителем, ограниченный ассортимент товаров — все эти теневые стороны т. Казакевич обошел.

Справедливы его требования к руководству пароходства о предоставлении помещения под магазин. Но позволительно спросить, кто дал право т. Казакевичу занимать помещение столовой под контору. В этом факте находит свое отражение игнорирование торгмортрансом запросов потребителя.

Последним выступил начальник политотдела пароходства т. Лозовский. Он говорил о недостатках в работе с кадрами, о слабом идейном воспитании кадров. В пароходстве очень мало делается для повышения технического и политического образования командного состава.

Всего в прениях выступило 29 человек.

* * *

После краткого заключительного слова т. Маркелова собрание приняло решение, направленное к устранению недостатков прошлого года и образцовой подготовке к навигации 1941 года. Для проверки выполнения решения намечено 15 апреля созвать партийно-хозяйственный актив пароходства.

Бригада т. Поломарчука отстаёт в соревновании с бригадой т. Васина

В цехах судоремонтных мастерских развернулось социалистическое соревнование на достойную встречу 1 мая.

Коллектив котельно-сварочного цеха, включаясь в соревнование, взял обязательство — к 1 апреля на пароходе „Ола“ закончить котельные работы по юту и четвертому трюму. Бригада котельщиков т. Поломарчука заключила договор с бригадой т. Васина.

Соревнование помогает улучшить работу. Бригада т. Васина успешно производит отделку юта, застил палубы. Одновременно заготавливаются ватервейсовые угольники для юта. В феврале бригада добилась высокой производительности труда — 127,1 процента.

Значительно ниже показатели у бригады т. Поломарчука — 106,9 процента. Сейчас бригада т. Поломарчука выставила верхние комингсы трюма № 4, одновременно заготавливает бимсы для верхней палубы. Установка нижних комингсов и бимсов в тивидечной палубе уже закончена.

Надо сказать, что еще не

все котельщики по-настоящему борются за реализацию взятых обязательств. Кое-где чувствуется недисциплинированность, нарушение трудовой дисциплины. На днях котельщику т. Селиванову бригадир т. Васин приказал сходить в цех за инструментом. Вместо того, чтобы выполнить распоряжение бригадира, т. Селиванов лег спать и до половины дня ничего не делал.

Нет настоящей борьбы за уплотнение рабочего дня. Ежедневно можно наблюдать, как котельщики с 15 минутным опозданием возвращаются с обеда.

На судне работают автогенщики тт. Благоев и Балышев.

Их труд никто не контролирует. Благоев и Балышев не борются за бережливое расходование кислорода.

Сейчас необходимо произвести клепку наборных бимсов и зинковку, но дирекция мастерских не торопится обеспечить котельщиков компрессором.

Р. ПАВЛОВ.

Два грейфера — к 1 апреля

Нашей бригаде поручено изготовить три грейфера голландской системы. Часть деталей уже есть, но большинство их нужно заготавливать. Заготовка этих деталей — работа для нас новая и в условиях нашей мастерской трудная, но дело все-таки движется вперед.

Успешно работают на заготовке деталей тт. Пучкарев С., Слабчук С., Шапенко С. В 1940 году т. Шапенко окончил школу мор-

ского ученичества в г. Николаевске и сейчас применяет приобретенные знания на практике. Техническую помощь оказывает т. Семёнова — главный инженер отдела механизации.

Материала недостатка, но выходим из положения, используя утиль. С 10 марта мы приступили к сварке деталей и два грейфера в марте сделаем.

С. БУРДИНСКИЙ,
крановый механик.

Почему убыточно работает коммунальный отдел затона

За 1940 год по коммунальному хозяйству судоремонтных мастерских убытки выразились в сумме 99 тысяч рублей. Причины таковы. Ремонт жилплощади производился не по смете, а по потребности, в результате чего перерасход по текущему ремонту составил 38 тысяч рублей.

С живущих в общежитии брали по 19 рублей, а фактически каждая койка обошлась в 116 рублей. За жилплощадь с семейных взимается по ставке горсовета — не выше 1 руб. 32 коп. за квадратный метр, а затону обходится 3 руб. 25 коп.

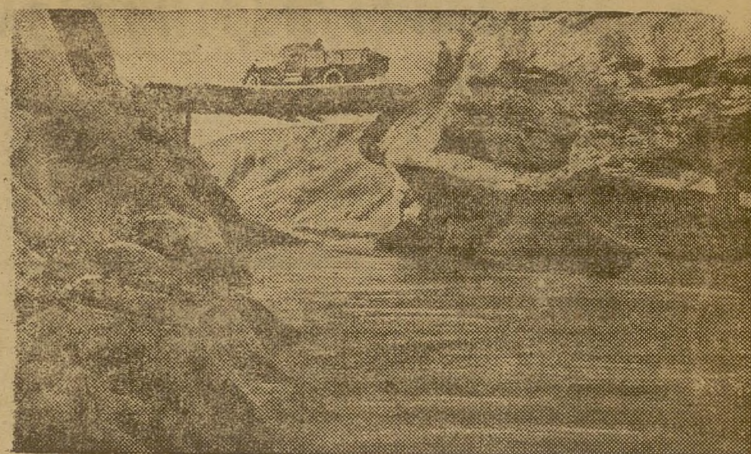
Исходя из опыта прошлого года, в 1941 году необходимо установленную квартплату пересмотреть. Ремонт производить строго по смете и качественно, не допуская переделок. Делая, например, капитальный ремонт квартир по Гоголевской 12, после переделки печей потолок и крышу не заделали, где надо — не засыпали. В результате с потолка капает; требуется переделка еще одной печи. Таких фактов много, очевидно придется после капитального ремонта 1940 года делать ремонт и в 1941 году.

Е. ВАКАР,
бухгалтер судоремонтных мастерских.

12 марта в 8 часов вечера в лектулке ВОХР состоится лекция на тему: „Что такое коммунизм“. Читает лектор ГК ВКП(б) тов. Бысов.

Приглашаются коммунисты, комсомольцы и беспартийные товарищи.

Политотдел.



Мост „Таш-Купрек“ через реку Кара-Унгурт (Киргизская ССР).
Фото-эпюд А. Ревякина.

ПО НИКОЛАЕВСКОМУ-НА-АМУРЕ ПАРОХОДСТВУ

ПРИСВОЕНИЕ ДОЛЖНОСТНЫХ КАТЕГОРИЙ РУКОВОДЯЩИМ РАБОТНИКАМ ПАРОХОДСТВА

Приказом Народного комиссара Морского флота СССР ряду руководящих работников пароходства присвоены должностные категории. 11 категория присвоена начальнику пароходства т. Маркелову и началь-

нику политотдела т. Лозовскому.

Капитанам пароходов „Амур“, „Дон“ и морскому инспектору Николаевского-на-Амуре пароходства тт. Клименко, Левашеву и Мону присвоена 9 категория.

Аттестация командного состава

В пароходстве началась аттестация командного состава. В порту, судоремонтных мастерских и управлениях пароходства созданы

аттестационные комиссии. Комиссии возглавляют начальники хозяйств, в их состав входят представители партийных и профсоюзных организаций.

Утверждено оргбюро бассейнового комитета моряков

ЦК Союза моряков утвердил оргбюро бассейнового комитета Союза моряков в составе тт. Лобастова, Шорниковой, Червякова.

В конце марта созывает-

ся бассейновая конференция. Повестка дня: 1. Доклад о задачах профорганизации в связи с решениями XVIII партконференции. 2. Выборы бассейнового комитета и ревкомиссии.

ПЕРЕД НАЧАЛОМ НАВИГАЦИИ

О культурно-бытовом обслуживании грузчиков

В порту во время навигации работает около 500 грузчиков, большинство которых — приезжие из центральных районов Союза (вербовавшиеся).

Весной проводится лихорадочная работа по их вербовке, а осенью — по отправке. Кроме огромных расходов и уймы хлопот порт имеет еще в связи с этим и массу неприятностей. Лучшим выходом из этого положения будет — после закрытия навигации грузчиков не увольнять, а оставлять в порту, используя на заготовках дров и строительного материала. Прорабов, грузоприемщиков и другой обслуживающий персонал можно также направлять на лесозаготовки в качестве десятников, прорабов и т. д. Это даст возможность сохранять кон-

тигент работников на период навигации и полностью удовлетворять потребность пароходства в дровах и строительном материале.

Но разрешить этот вопрос можно лишь при условии коренного улучшения культурно-бытового обслуживания грузчиков.

Что конкретно нужно сделать?

Оборудовать при общежитиях сушилки, приспособив для этого чердачные помещения. При бане оборудовать душевой павильон на 20 кабинок, в коридорах общежитий установить шкафы для хранения спецовки, иметь аптечку в каждом общежитии.

При общежитии же должны быть организованы комнаты отдыха. Дело профорганизации позаботиться о приобретении газет для

них, журналов, шахмат, шахмат.

Совершенно правильно поставил вопрос начальник политотдела т. Лозовский (см. „Дальневосточный моряк“ № 20 от 8 марта) о снабжении грузчиков горячей пищей на молу и на рейде.

На молу нужно организовать столовую. Это сохранит производству огромное количество рабочего времени. Опыт навигации 1940 года показал, что грузчики с молы, уезжая на обед, в лучшем случае теряли час рабочего времени. Рабочий день составлял уже не 8 часов, а всего лишь 6 с половиной — 7 часов. По плану второго квартала этого года на молу будут работать 144 грузчика. Если каждый из них потеряет на обеденный перерыв в день полтора часа рабочего времени, то это составит 216 часов, или 27 человеко-дней, то есть это равносильно тому, если количество ежедневно работающих

уменьшить на 27 человек.

На молу нужно будет по линии водоздрава установить дежурство медработника, дабы следить за качеством приготовляемой пищи.

Целесообразно грузчиков раскрепить по участкам. Это обстоятельство значительно повысит производительность труда, так как люди будут знать условия работы, а руководители участка — будут знать своих людей.

Для удобства можно сделать так, чтобы люди, закрепленные за участком, жили вместе, в одном общежитии. Это облегчит руководителям отдельных групп грузчиков задачу заботиться о них, бывая чаще в общежитии, своевременно принимать меры к устранению всяких недостатков.

Н. ТЕРЕНТЬЕВ,
зам. начальника третьего участка.

Благодарность за добросовестную работу

За хорошую работу приказом по пароходству объявлена благодарность (с занесением в трудовую книжку) многим работникам. В числе их главный бухгалтер пароходства т. Сонько, начальник планового отдела судоремонтных мастерских т. Булавская, бухгалтеры тт. Кокорина, Вакар, Казакевич, Басова, машинистка административного отдела т. Карчевская и другие.

Тов. Волощенко — начальник порта

Приказом начальника пароходства т. Татаренко освобожден от обязанностей начальника Николаевского порта. Начальником порта назначен тов. Волощенко.

Ответственный редактор
Я. М. ГЕЛЬФЕР.