

ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ МОРЯК

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

Среда
19 марта 1941 г.
№ 23 (47)
Год издания 2-й
Выходит 2 раза в неделю.

БОЕВАЯ ЗАДАЧА ПАРТИЙНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ ПАРОХОДСТВА

В пароходстве прошли собрания партийных организаций, посвященные итогам работы XVIII Всесоюзной конференции ВКП(б). Большевики Николаевского пароходства целиком и полностью одобрили исторические решения партконференции.

В своих выступлениях коммунисты затона, порта, управления пароходства приводили множество примеров бесхозяйственного отношения к оборудованию, нарушения технологической дисциплины, наличия в работе управления пароходства канцелярско-бюрократических методов руководства.

Очень многое призваны сделать партийные организации в деле искоренения бюрократизма в хозяйствах пароходства, в деле налаживания учета и отчетности, внедрения технологической дисциплины, в деле подема работы бассейна.

Надо сказать, что перестройка идет крайне медленно. Пока больше ведутся разговоры о необходимости перестройки, произносятся речи, проводятся совещания, а дела мало.

В цехах мастерских, несмотря на неоднократные заверения директора т. Евсеева и решения бюро партийной организации и партийного собрания, — пестрящая грязь и захламленность. Суточный график, как и раньше, нарушается. Составляя график, в затоне не проявляют заботы о создании условий для его выполнения.

В стороне от подготовки к плаванию все еще остаются комсомольские организации пароходства. Замечательный почин сталинградцев, борющихся за экономию и бережливость, не нашел здесь распространения.

В этом вина и партийных организаций, не осуществляющих должного руководства комсомолом.

В решении XVIII Всесоюзной партийной конференции записано: „Необходимо повернуть партийные организации в сторону промышленности и транспорта“. Решительней и быстрее надо проводить это указание в жизнь.

Навигация приближается. Успешное завершение судоремонта во многом зависит от того внимания, какое уделят ему партийные организации.

Социалистическое соревнование на успешное проведение судоремонта

НЕ НАДЕЯТЬСЯ НА ПОЗДНЮЮ ВЕСНУ, ВСЕМЕРНО УСИЛИТЬ ПОДГОТОВКУ К НАВИГАЦИИ

КОТЕЛЬЩИКАМ — ТЕХНИЧЕСКУЮ ПОМОЩЬ

На переоборудовании парохода „Ола“ бригада котельщиков т. Васина показывает высокие образцы работы. Сейчас котельщики ведут установку банкета для сектора руля, выставляют пиллерсы. На подделке контрофорса и косынок жесткостей кюта бригада ежедневно перевыполняет задания.

Постановку пиллерсов вел котельщик т. Герасименко и подручный т. Калистратов. Эту работу они закончили за 16 часов вместо 20. Спорится работа и у котельщика т. Рыбина. Помогая производить прихватку электросварщику т. Азовскому, он одновременно подгоняет палубу юта и ватервейсы.

Бригада т. Поломарчука занята в четвертом трюме. Бригада ведет подготовительные работы к застилке верхней и твиндечной палубы. Заготавливаются и вы-

ставляются швеллеры и угольники для бимсов.

Надо сказать, что бригады тт. Васина и Поломарчука могли бы работать гораздо успешнее, но там слабо техническое руководство. При переоборудовании парохода котельщики встречаются со многими работами впервые. Поэтому инженерно-технические работники мастерских должны были оказывать больше помощи котельщикам в их повседневной работе. К сожалению, этого не видно. Недавно произошел такой случай. При установке бимсов бригадир т. Поломарчук не смог разобраться в чертежах и произвел крепление бимсов неправильно. Находившийся на судне прораб т. Большаков не поправил бригадира, а когда работа была выполнена — заставил переделать.

К. ЧАШКОВ,
мастер котельно-сварочного цеха.

Не взирая на трудности

Коллектив парохода „Владивосток“ вместе с коллективом баржи „Гражданка“ насчитывает 15 человек. Ремонт судов нам удалось к 15 марта в основном закончить, за исключением некоторых деталей вспомогательных механизмов, находящихся на ремонте в Николаевске. Заготовили 300 кубометров дров, которых вполне хватит до прихода в Николаевск. На барже „Гражданка“ поставили новые привальные брусья.

Руководство пароходства плохо заботится о судах, зимующих на плесе. В декабре была привезена в город динамомашинка, но

судоремонтные мастерские не отремонтировали ее до сих пор. Пароход должен идти в город без света. В просьбе пополнить штат команды для весеннего отстоя нам отказали, ссылаясь на то, что мастерские не закончили ремонт и людей снять оттуда нельзя. А когда закончится ремонт их нельзя будет туда забросить — на льду появится вода. Совершенно не учитывают, что суда стоят не в бухте, а на плесе и могут быть затерты весенним ледоходом, если своевременно не принять мер к отстою.

И. ДИМИТРИУК,
капитан парохода
„Владивосток“

Ставка на штурмовщину

Саморемонт по катеру „Аида“ был закончен к 1 января 1941 года, вместо 28 февраля по плану. Но остались работы, недоделанные наполовину механическими мастерскими (заводской ремонт) — обработка двух запасных бугелей, одной пробки к крану манометра, обработка двух кронштейнов к воздушным насосам и др. Бугеля лежат в ОТК не законченными, краник затерян мастером Чичканом. Заказ на них ле-

жит с 10 ноября 1940 года. Мастер т. Чичкан мотивирует затяжку тем, что график по катеру „Аида“ закончен еще 1 января 1941 года.

Таких мелких, незначительных работ много. Они остаются до весны, а весной в мастерских наступает штурмовщина и паника. В результате — задержка выхода катеров в срок из-за мелких недоделок.

И. ДОГОТАРЬ,
механик катера „Аида“.



Стахановский коллектив парохода „Павлин Виноградов“ досрочно выполнил план 1940 года по тоннам на 188 процентов и по тонно-милям на 220 процентов. Коллектив вышел на первое место в Дальневосточном пароходстве.

НА СНИМКЕ: Лучшие стахановцы парохода (слева направо) т.т. Б. П. Сарвут — помощник капитана, Ф. Т. Задоя — боцман и Г. Е. Богачев — матрос 1-го класса. Фото Г. Войнова.

КАРАВАНЩИКИ ВЫПОЛНИЛИ СВОЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВО

Включаясь в предмайское соревнование, караванный цех взял обязательство закончить к 15 марта окраску и окраску подводных частей корпусов катеров „Байкал“, „Воевода“, „Михеев“, бота „Пилот“, плавкрана, баржи „Совгавань“ и к 20 марта — „Чапаева“ и „Щорса“.

В начале работ караванщики ощущали большой недостаток в кистях. На четыре бригады их всего было 6 штук. Разыскав конский волос, они изготовили кисти сами. Кисти ока-

зались хорошего качества. Работа пошла дружнее.

Обязательство караванщики выполнили. Окраску и окраску закончили досрочно.

В соревновании первой идет красноразличная бригада т. Сизова. Она на три дня раньше срока закончила работы по окраске и окраске подводной части корпуса буксира „Чапаев“. Хорошо работали на окраске и окраске катеров бригады тт. Удовыдченко и Юрьева.

В. ГЕРАСИМЕНКО,
мастер караванного цеха.

Срывают ремонт парохода „Терек“

Заказы на ремонтные работы по пароходу „Терек“ судоремонтные мастерские выполнили всего лишь на 8 процентов. Объясняется это тем, что ремонт парохода в график судоремонта не был включен.

Три раза механик тов. Базенов составлял и приносил в механико-судовую службу дефектную ведомость. Вместо того, чтобы помочь тов. Базенову правильно составить ее или хотя бы толком объяснить, как составить — работники механико-судовой службы ограничивались тем, что ведомость браковали. Принесенная в третий раз ведомость опять не была принята.

— Вы опоздали, судоремонт начался... — вежливо заявили тов. Базенову в

механико-судовой службе.

Саморемонт на судне выполнен на 65 процентов. Динамомашинка полностью отремонтирована, собирать ее нельзя из-за задержки механическим цехом поршневых колец. Центробежный насос не собирается по той же причине. Еще в январе была отлита болванка для изготовления этих колец, но в механическом цехе ее затеряли, теперь начальник цеха тов. Чичкан со дня на день откладывает проточку колец.

Во второй декаде марта в графике цеха запланированы 50 часов на обработку деталей парохода „Терек“, но только 17 марта детали для судна „Терек“ поставлены на станок...

С. МАРКОВ

ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ

ДРУЖБА АГИТАТОРА С ГРУЗЧИКАМИ

Будут ли оплачены расходы на проезд при возвращении на родину, полагаются ли шоферам, работающим на газогенераторных машинах, доплата за вредность. Такие и многие другие вопросы задают товарищи, среди которых я провожу агитационную работу. На каждый вопрос я по мере своих знаний даю ответ. Разумеется, не всегда сразу отвечаю, нередко приходится обращаться за помощью в соответствующие организации пароходства. Так, например, по вопросу о доплате шоферам я консультировался в порткомморе.

Дружба со слушателями мне не легко далась. Вспоминаю времена, когда приходилось проводить беседу я заставлял людей пьяными, валяющимися в грязной одежде на койках. Дисциплина среди грузчиков стояла на низком уровне. Надо было немедленно реагировать.

С чего я начал? В отделе кадров взял сведения о нарушителях трудовой дисциплины, подсчитал — во что обходится каждый прогул порту. Вооружившись этими материалами, я провел беседу о значении железной дисциплины на транспорте. Назвал злостных нарушителей, в частности т. Савельева. Надо сказать, что его это задело. Тов. Савельев краснел, ему было стыдно перед своими товарищами. Его фамилию я упомянул еще несколько раз при проведении последующих бесед. Все это возымело свое действие. Тов. Савельев бросил пить, стал дисциплинированным работником.

Большой и п т е р е с

вызвала тема „итоги работы порта за 1940 и задачи 1941 г.“ Предварительно я прослушал доклад начальника пароходства т. Баранова, собрал данные о простоях, об использовании механизмов и лишь после этого провел беседу. Слушатели просили, чтобы к ним пришли начальник порта, председатель порткоммора потолковать о работе в 1941 году. Тт. Татаренко и Лобастову я неоднократно напоминал об этом, но и по сей день они не заглядывали в общежитие.

Агитация становится все больше и больше действенной и целеустремленной. Приведу пример. На днях, вечером, в общежитие зашел руководящий работник порта и обратился с просьбой — погрузить уголь для парохода „Кингисепп“. Против этого стал возражать Кабаров, подстрекая людей не принимать участия в погрузке угля. Я объяснил товарищам, что пароход „Кингисепп“ находится в аварийном состоянии и что в ущерб отдыху необходимо уголь погрузить. Все, как один, энергично принялись за работу.

О руководстве агитаторами со стороны политотдела и партбюро. На состоявшемся недавно совещании агитаторов было указано на ограниченные знания товарищей в области географии. Начальник сектора пропаганды политотдела т. Макаревич обещал организовать занятия по изучению географии. Прошел месяц, но и этот срок, видимо, для т. Макаревича недостаточен, обещание не выполнено.

Г. ГРИГОРЕНКО, агитатор порта.

СЕРЬЕЗНОЕ ОТНОШЕНИЕ К ПОЛИТИЧЕСКОМУ САМООБРАЗОВАНИЮ

Я заканчиваю изучение 7 главы „Краткого курса истории ВКП(б)“.

К конспектированию материала приступаю после того, как подбираю произведения Ленина и Сталина, статьи из сборника в помощь изучающим историю ВКП(б) и другие материалы. Прочитав весь материал в целях ознакомления с ним, при вторичном чтении начинаю делать записи.

По многим вопросам обращаюсь к первоисточникам. В трудах Ленина и Сталина я нахожу наиболее подробный материал. Приведу такой пример. После того, как прочел дважды произведение Ленина „Две тактики социал-демократии в демократической революции“, я обогатил свои знания в области тактики партии в период буржуазной революции и в период перехода от революции буржуазной к революции социалистической.

Имею личную библиотеку. Приобретаю для нее все новинки, поступающие в продажу.

С момента опубликования материалов XVIII партконференции начал их изучать, не откладывая в сторону и Краткого курса.

Убедился на практике, что в проверке собственных знаний и их закреплении большую роль играют собеседования. В 1940 году парторганизация судоремонтных мастерских проводила такие собеседования. Сейчас они, к сожалению, не проводятся.

И. СЕЛИТРЕННИКОВ, начальник коммунального отдела судоремонтных мастерских.

БЕСЕДЫ О ПАРИЖСКОЙ КОММУНЕ

Вчера в хозяйствах пароходства были проведены беседы на тему „70 годовщина Парижской коммуны“. В судоремонтных мастерских состоялся митинг,

посвященный годовщине Парижской коммуны. В военизированной охране был прочитан доклад о Парижской коммуне.

Постоянно действующие комиссии

При комсомольском секторе политотдела созданы постоянно действующие комиссии по пропаганде и агитации, военно-физкультурной и культурно-массовой работе.

Председателем комиссии по пропаганде и агитации утвержден т. Насонов (порт), в комиссию входят тт. Глотов (инженер механико-судовой службы), Кокорина (бухгалтер судоремонтных мастерских), Качанов (следователь военной прокуратуры) и другие.

Комиссию по военно-физкультурной работе

возглавляет отличник ВОХР'а порта т. Русанов, членами ее являются инженер т. Гусак, нормировщик судоремонтных мастерских т. Найденов, мастер слесарного цеха т. Егоров и другие. Всего членами комиссии утверждено 13 человек. Внештатными инструкторами комсомольского сектора политотдела утверждены: массовик школы морского ученичества т. Гладовский, стахановец судоремонтных мастерских т. Шубин, капитан порта т. Пресняков и другие.



НА СНИМКЕ: Капитан „Туркменистана“ К. П. Бочаров, награжденный значком „Почетному работнику Морского флота“. Фото Ф. Шевцова.

ИСПОЛЬЗОВАТЬ ГРУЗОВЫЕ СРЕДСТВА ТЕПЛОХОДА „СЕРП“ НА ПОЛНУЮ МОЩНОСТЬ

На теплоходе „Серп“ электрические лебедки должны и могут быть использованы настолько, насколько запроектирована их подъемная сила. Для этого необходимо немного. Прежде всего — в срок и добросовестно произвести ремонт вспомогательных механизмов, от которых целиком и полностью зависит работа электромоторов лебедок. С этим экипаж справится успешно, имея высококвалифицированных дизелистов (тт. Чабан — третий механик и Романов — моторист). Но сейчас эта работа под угрозой срыва, так как судоремонтные мастерские задерживают целый ряд деталей для дизелей.

Вопрос о бегучем и стоячем такелаже стоит остро и едва ли, как показывают обстоятельства, будет разрешен положительно.

Поддерживающая в под-

нятом положении стрелу снасть „топрик“ не мешала несколько лет подряд, ее не мешало бы испытать. Очень плохо обстоит дело с бегучим такелажем — шкентелями и оттяжками. На теплоходе сейчас всего два шкентеля, необходимо же иметь на две стрелы не менее 5-6 шкентелей. Имеющиеся два шкентеля не обеспечат эксплуатации на полную мощность даже вполне исправных лебедок. Лебедки в исправном состоянии могут поднять полторы — две тонны, но этими шкентелями нельзя будет поднять даже тонны, так как пряди шкентелей побиты по всей своей длине, крепость одного из них уже уменьшилась на 20 процентов. Поднять ими можно не больше 700-900 килограммов. Шкентеля необходимо заменить.

На теплоходе всего по одной стреле на каждый трюм. При таком устройстве оттяжки быстрее изнашиваются, чем там, где имеется по две стрелы на трюм и можно работать так называемым „телефоном“, там оттяжки закреплены неподвижно. На судах же с одной стрелой оттяжки находятся в непрерывном движении, что ведет к их быстрому износу. Имеющиеся на теплоходе оттяжки на 50 процентов пришли в негодность, а в запасе нет ни одной.

Для того, чтобы обеспечить работу грузовых устройств на полную мощность, нужно оттяжки заменить и иметь в запасе не менее целой бухты 2-дюймового пенькового несмоленного или манильского троса. Кроме того необходимо, чтобы завод выполнил заказ на блоки для оттяжек.

Имеющиеся на судне стропы и сетки очень изношены. Они много раз чини-

лись. Нужно иметь скобы и гаки, которые тоже изношены, давно не были на испытании, не имеют клейма на допуск их к работе.

На складе ничего этого нет и когда будет — неизвестно, во всяком случае в начале навигации не будет. Заявки же на такелаж в отдел снабжения даны еще в начале 1940 года. Прошедший 1940 год показал безалаберную и безответственную работу работников отдела снабжения. На складе много такого, что неприемлемо для судов. На складе есть несколько бухт троса необходимой толщины для оттяжек, но этот трос не пригоден, так как сделан из травы, его назначение совершенно другое.

Очень важный вопрос о людях — о грузчиках. Желательно, чтобы среди тех грузчиков, которые приедут в порт, были люди, умеющие пользоваться лебедками.

Я вношу предложение:

до открытия навигации организовать для грузчиков, занятых сейчас в порту, 2-месячные курсы лебедчиков и отводных. На этих курсах грузчики смогли бы ознакомиться с принципом действия лебедок различных систем. Немаловажная единица в бригаде — отводной. Он следит за правильной укладкой груза на строп, за тем, чтобы нагруженный строп был плавно опущен в трюм, нигде не ударившись о борт или о комингс-дека.

Совершенно справедливо мнение начальника одного из участков порта о закреплении грузчиков за участками. Это мероприятие целиком себя оправдало во всех морских портах Советского Союза, ибо привычка грузчиков работать на одном месте, на одном участке влияет на увеличение производительности труда.

Г. БАЛЮК, третий помощник капитана теплохода „Серп“.

СОЗДАТЬ МАТЕРИАЛЬНУЮ ЗАИНТЕРЕСОВАННОСТЬ В РЕЗУЛЬТАТАХ ТРУДА

В январе 1941 года механический цех выполнил план на 98,5 процента, в феврале — на 121 процент. Как же прирост выпуска продукции в феврале повлиял на заработную плату мастера т. Чичкана? В платежной ведомости, как в январе так и в феврале, против фамилии мастера Чичкана стояла одна и та же цифра — 1000 рублей.

Мастер чугуно-литейного цеха т. Максимов в феврале потратил много трудов на освоение крышек системы „МАН“. Беспокойство, хлопоты причинило ему производство сложной отливки. Заказ, как известно, вышел удачно. Какое же вознаграждение получил мастер т. Максимов в феврале? Его февральская зарплата равнялась январской, декабрьской. Материальное вознаграждение мастера Максимова ни в какой зависимости от его производственных успехов не находится.

Позволим себе привести еще один факт. В январе этого года слесарный цех (мастер т. Жуков) выполнил план на 73 процента, в феврале на 88,6 процента. Как отразилась на его зарплате работа цеха? Никак. 900 рублей неизменно, постоянно, при хорошей и плохой работе мастер Жуков спокойно получает.

Есть ли заинтересованность у руководящего технического персонала судоремонтных мастерских в результатах своей производственной деятельности? Было бы неправильно сказать, что люди совершенно не беспокоятся о плане, о судоремонте, о качестве продукции. Бесспорно, что моральная ответственность за порученное дело заставляет многих из мастеров и других руководящих

работников затона переживать срывы графика. Чувство беспокойства — замечательное чувство и его нужно всемерно культивировать. Но можно без преувеличения сказать, что если к этому добавить материальную заинтересованность в выполнении плана, то результаты будут совершенно иные. Мастер, инженер должны быть материально вознаграждаемы по количеству и качеству труда, затрачиваемого ими.

Это относится не только к инженерно-техническим работникам судоремонтных мастерских. Это относится и к диспетчерам службы эксплуатации пароходства, диспетчерам порта, групповым механикам.

В самом деле, разве правильно в прошлую навигацию диспетчер т. Ротенштейн, группа судов которой работала лучше, чем суда, обслуживаемые диспетчером т. Квирайя, получала одинаковую с ним зарплату. Подобная уравниловка не создает стимула в деле перевыполнения людьми количественных и качественных показателей.

Почему, например, нельзя материальное вознаграждение групповых механиков поставить в прямую зависимость от эксплуатации механизмов, расходов топлива, смазочных материалов и т. д.

В приказе № 536 Наркома указано на необходимость перевода инженерно-технических работников на премиальную оплату труда. В этом — источник роста производительности труда, улучшения технического руководства хозяйством. Уравниловка, укоренившаяся в пароходстве, должна быть заменена премиальной системой оплаты.

Р. М.

УКРЕПИТЬ РУКОВОДСТВО СЛЕСАРНОГО ЦЕХА

На протяжении всего судоремонта слесарный цех мастерских ни разу не выполнил месячного плана. Работа цеха неоднократно являлась предметом обсуждения на партийных и профсоюзных организациях, по результатов не видно. Не наступило улучшения и после решений XVIII партконференции — то ли потому, что мастер цеха коммунист т. Жуков не знает решения конференции, то ли потому, что он не способен руководить цехом.

Приведем несколько фактов. Мастер т. Жуков предложил слесарю т. Трифонову вывернуть движение главной машины на пароходе „Ола“. Но мастер забыл о том, что винт до сих пор на судне не выморозен. Производить сейчас эту работу — значит впустую потратить время, так как после выморозки винта может

быть смещение валовой линии и работу придется делать заново.

Вот еще один факт. Пришавривая ползуны с накладками для буксирного парохода „Щорс“, слесарь т. Тестов обратил внимание на то, что шурупы для накладок коротки и держатся на одной нитке. Тов. Тестов сказал об этом т. Жукову. Мастер распорядился кончать шавровку и ставить шурупы.

Ползуны механик „Щорса“ не принял. Пришлось изготовить 36 новых шурупов, да кроме того заново шавровать накладки ползунов.

За чей счет будут отпесены эти работы — пока неизвестно. Можно, однако, предполагать, что брак, как обычно в таких случаях, пойдет „за счет производства“.

В цехе попрежнему наб-

МЕРОПРИЯТИЯ ПО ОСУЩЕСТВЛЕНИЮ КРУГЛОСУТОЧНОГО ПЛАВАНИЯ В АМУРСКОМ ЛИМАНЕ

(Беседа с начальником службы эксплуатации т. Ковальским)

В беседе с нашим сотрудником по вопросу о том, что предпринято управлением пароходства для обеспечения круглосуточного плавания в амурском лимане, — начальник службы эксплуатации т. Ковальский рассказал.

Для пароходства имеет большое значение осуществление мероприятий, предложенных в статьях капитанов, диспетчеров, лоцманов, работников гидрографического района (опубликованных в декабре, феврале и марте в газете „Дальневосточный моряк“) по вопросу плавания в амурском лимане круглые сутки.

Управление пароходства горячо поддерживает предложения передовых людей бассейна об осуществлении в навигацию 1941 года круглосуточного плавания в амурском лимане. При начальнике пароходства были проведены совещания по изысканию мер, обеспечивающих круглосуточное плавание судов. В работе совещаний приняли участие представители речного пароходства, рыбтреста и других заинтересованных в этом организаций.

Совместно с гидрографической службой намечено, какие баканы будут заменены воротами, в каких местах устанавливается дополнительное ограждение. Для означения с обстановкой в лимане организованы курсы для капитанов, штурманов и лоцманов. Созданы 2 группы. 16 марта состоялось первое занятие. К преподаванию привлечены работники гидрографической службы.

М. СТРЕШИНСКИЙ.

„Пришлют“, „будут“

Тов. Огиенко проваливает подготовку к навигации

Осталось 2 месяца до открытия навигации. Все ли в порядке в коммерческо-грузовой конторе порта? Обратимся к фактам.

По сей день за неимением книг по учету грузовых документов не сняты даже остатки наличия грузовых документов на 1 января 1941 года. Для отдела и прикрепленных участков порта нет необходимых документов, как-то: книг по регистрации перевалочных грузов, по отправлению грузов, кассовых и многих других бланков. Имеется лишь две-три тысячи экземпляров погрузочных ордеров, пропусков, выездных ярлыков и т. д. На тревожные вопросы со стороны работников руководитель отдела т. Огиенко отвечает: „Пришлют“.

Штат конторы остается неуккомплектованным. Старших таксировщиков вместо трех имеется только один, вместо 5 таксировщиков насчитывается 2. В то же время средства по смете расходуются полностью. Вместо уволенных, проработавших по 2 года, т. Огиенко набрал учеников, установив им полный оклад квалифицированных таксировщиков.

Сократив штат, оставшимся предложили работать сверхурочно. Вечерняя работа продолжалась до тех пор, пока не отказали в ее оплате. Сверхурочные работы отчасти вызваны и тем, что т. Огиенко работает по совместительству в других организациях, в результате он не имеет времени уделять внимание коммерческо-грузовой конторе порта.

Подготовка к навигации в отделе проходит значительно хуже, чем в предыдущие годы. Чтобы наверстать упущенное время и выправить положение, необходимо сделать следующее:

снять остатки грузовых документов; изготовить необходимые книги и бланки; получить от группы контроля доходов и коммерческого отдела пароходства правила применения тарифов на 1941 год; приступить к таксировке документов на грузы, находящиеся в Николаевском порту.

И. САВОНОВ,
старший таксировщик
грузового отдела порта.

А. АЗИНА,
кассир грузового отдела
порта.

Пять миллионов руб. убытка Просматривая годовой отчет порта

Николаевским портом план 1940 года выполнен только на 66,5 процента. Еще хуже выполнен финансовый план.

Приведем некоторые цифры. Порт в 1940 году должен был дать (в тысячах рублей):

	Доходы	Расходы
план	4929,7	6811,4
фактически	7259,0	11496,7
разрыв	1881,7	4237,7

Всего Николаевский порт имел 5070,9 тыс. руб. убытка, из них: по погрузо-разгрузочным работам 3205,6 тыс. руб., по складским операциям 682,2 тыс. руб., по жилищно-коммунальному хозяйству 426,6 тыс. руб. По погрузо-разгрузочным работам и складским операциям в основном убыток произошел: простои судов 748,1 тыс. руб., недостачи, хищение грузов 199,5 тыс. руб., расходы по вербовке и содержанию командированных грузчиков 1214,6 тыс. руб.

Перерасход фонда зарплаты при корректировке на процент выполнения плана составляет 1500,0 тыс. руб.

На финансовое состояние порта пагубно повлияла практика двойного планирования, проводимая в свое время бывшими руководителями финансового отдела Наркомата морского флота СССР. Своими директивами они дезориентировали работников порта. Небезинтересны следующие данные. Наркоматом был заплани-

рован грузовой сбор за три квартала в сумме 517,9 тысячи рублей, а на весь год всего 195 тысяч рублей. Как правило, сумма квартальных накоплений превышала годовые. Виновники понесли суровое наказание за обман государства.

В навигацию 1940 года плохо работали все отделы порта. Планы не доводились до объектов порта, не было контроля за расходованием средств.

В текущем году плановому отделу следует спускать ежемесячные, квартальные и годовые планы каждому объекту, каждому звену хозяйства, чтобы и большой и малый начальник знали, за что им нужно бороться, могли вовремя предупреждать прорывы. От коммерческого отдела требуется — своевременно выписывать счета за выполняемые работы и оказанные услуги, от бухгалтерии — своевременный, качественный учет и контроль за расходованием средств.

И. ГАРКУША,
главный бухгалтер порта

К 15 АПРЕЛЯ ЗАКОНЧИТЬ СТРОИТЕЛЬСТВО ДОМА ПАРХОДСТВА

БРИГАДА Т. ФАТЕЕВА СНИЗИЛА ТЕМПЫ РАБОТЫ

С начала этой недели на строительстве дома пароходства значительно снизилась производительность труда. Выполнение нормы по бригаде т. Фатеева 17 марта составило 142 процента.

Звено т. Семигласова выполнило норму на 101,2 процента, тогда как за 14 дней марта оно давало в среднем 182,7 процента. Снижение темпов наблюдается и в звеньях т. Ускова и т. Миловацкого.

Вызвано снижение производительности труда тем, что работы подходят к перекрытию второго этажа. Звенья тт. Миловацкого и Сенотрусова работают рядом. Звено Сенотрусова отстало. И пока звенья не подгонят свои участки работ к одному уровню — нельзя будет начинать перекрытия окон. Рабочих сейчас перебрасывают на другую работу. На это уходит порядочно времени. Мешает в работе неточно

составленный проект дома. Многие не учтено, не высчитано. По проекту указано одно, а на самом деле приходится делать другое. Так получилось с балками. Звену т. Ускова 17 марта пришлось переключать их два раза. В одном месте балки по проекту оказались против окна. Неточно произведен расчет лестницы. Проект находится не всегда у прораба, ему часто приходится действовать на-пальце.

Е. ШОРНИКОВА.

СВОДКА

выполнения норм выработки на строительстве дома пароходства за 17 марта (в процентах)

Звено Тютюнина	— 190,6
„ Сенотрусова	— 164,2
„ Миловацкого	— 144
„ Ускова	— 117,3
„ Семигласова	— 101,2

Моряки парохода „Амур“ ликвидируют отставание по ремонту палубы

По палубной части парохода „Амур“ саморемонт был приостановлен из-за сильных морозов (с 25 января по 20 февраля). За это время выполнение работ отстало от графика на 15 процентов. С 20 февраля ремонт начали опять разворачивать и в настоящее время он идет полным ходом. На 15 марта работы выполнены на 55 процентов, отставание от графика сократилось до 7 процентов.

Работала хорошо бригада т. Шишкина по обивке борта. Бригада т. Степанова на обивке палубы и фальшбортов работала плохо. Объясняют это в бригаде тем, что она сборная, там есть и повар, и кечегары, и матросы.

К отрицательным сторонам ремонта следует отнести плохую чистку балластов в ноябре. Теперь их надо заново чистить, что удлиняет время ремонта и вызывает расход лишних средств, кроме того для чистки балластов нужны свечи или низковольтные

трансформаторные лампочки. Свечей на складе нет. Трансформатор завод дает, а лампочек нет.

На общем собрании экипажа парохода „Амур“ бригада т. Степанова взяла обязательство — довести производительность труда до 150 процентов и улучшить качество работы. Боцман т. Шишкин — бывший бригадир — взял на себя обязательство: вместе с практикантами выполнить некоторые работы по дефектной ведомости. Палубная команда в целом взяла обязательство закончить судоремонт к 1 мая.

Есть опасение, что к 1 мая завод не закончит всех работ. Такая трудоемкая работа, как изготовление стрел, еще не началась (составили только чертеж), а перестановка кронштейнов для румпель-талей задерживается из-за чертежа, который до сих пор не могут изготовить.

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

Установить в гараже телефон

Отсутствие в автогараже телефона очень вредно отражается на оперативном руководстве работой автотранспорта. Каждый раз, когда нужна автомашина, когда нужно выяснить причины невыхода автомашины, приходится ходить пешком в гараж.

Этот недостаток может быть легко устранен, так как телефонная линия проходит рядом с гаражом, а телефонный аппарат можно безболезненно снять из конюшни транспортного отдела.

И. ЛАГУТИН,
зам. начальника 2 участка порта.

НЕОТЛОЖНЫЕ НУЖДЫ ВТОРОГО УЧАСТКА

Ремонт погрузо-разгрузочного инвентаря на участке № 2 на 80 процентов закончен. Остальная часть задерживается из-за отсутствия материала. Нет круглого 35-мм железа для изготовления ломов с лопатами, 25-мм железа для крючков и гачек. Из-за отсутствия лесоматериала задерживается изготовление трамплинов, коз для кирпича и проч.

По складам предстоит сделать ремонт крыш. Например, в складе № 2 необходимо капитально отремонтировать 2/3 всей площади крыши.

Не раз уже ставился вопрос о постройке навеса для хранения перевалочных грузов, но из-за отсутствия средств постройка откладывается, под угрозой порчи ставятся такие ценные грузы, как автомашины, сельхозмашины, соль и т. д. Для расширения складской площади считаю необходимым перевести в другое место инвентарную и кладовую отдела механики, построив для них

меньшие помещения. За счет освободившейся площади можно расширить склад № 3.

За счет полезной площади склада № 3 на причале находится магазин торгмортранса, что в навигационное время дает право ходить по причалу совершенно посторонним лицам, облегчая возможность хищения грузов. Начальнику порта т. Волощенко необходимо обратить на это внимание и поцускать для магазина также другое помещение.

Не менее важный вопрос — кадры. На курсах идет подготовка грузоприемщиков, стивидоров и других специалистов. Но учатся не все. Оставшихся вне учебы — зав. складами и других работников — коммерческому отделу следует познать с грузовой документацией, порядком составления коммерческих актов. Нужно выработать должностные инструкции всех складских работников.

П. КОЖЕВНИКОВ,
зам начальника участка № 2.

Активисты Освода

На освод возложена обязанность охранять жизнь отдыхающих и работающих на воде.

Освод организует соответствующие курсы, кружки (сигнальный, водолазный, водоспасательный, шлюпочно-парусный), содействуя этим и усилению обороноспособности страны, подготавливая кадры для военно-морского флота.

Работники морского транспорта могут оказать серьезную помощь в деле подготовки членов освода,

путем проведения соответствующей работы в кружках.

Учащиеся школы морского ученичества пароходства тт. Прохорин, Яценко, Комиссаров, Волкова являются активистами кружков освода. Хорошо работает первичная организация при ВОХР'е порта. Особо следует отметить тт. Запорожец, Швеи.

Работники Николаевского порта и пароходства должны принять активное участие в работе освода.

А. КОМИН, массовик.



В общежитии ремесленного училища № 1 при автозаводе имени тов. Сталина (Москва). На переднем плане — дети колхозников Курской области Петр Краснящих (слева) и Николай Конопельченко.

Фото Е. Халдея.

Летнее пассажирское расписание

Служба эксплуатации Николаевского пароходства закончила составление летнего расписания грузо-пассажирской линии Николаевск—Москальво — Рыбновск—Александровск.

По этой линии после капитального ремонта будет курсировать пароход „Ола“. Службой эксплуатации сдан заказ в типографию на печатание расписания. Оно будет разослано во все порты побережья Охотского моря, Сахалинской, Нижне-Амурской областей и в Хабаровск.

Новая стенгазета

На теплоходе „Серп“ начала выходить стенная газета „Тихоокеанская волна“. Первый номер, вышедший 8 марта, посвящен переводикам судна. В нем рассказывается о лучших работниках — поваре Кривошеиной, буфетчице т. Зонтиковой и других.

Редактирует газету старший помощник капитана т. Литвинов.

По следам выступлений „Дальневосточного моряка“

„Не выполняют приказа начальника пароходства“

Под таким заголовком в номере газеты от 11 января 1941 года была опубликована статья бухгалтера судоремонтных мастерских т. Максимова. В ней рассказывалось, что рабочим и служащим мастерских, производившим погрузку судов в порту, не выплачивают денег за работу.

Главный бухгалтер судоремонтных мастерских т. Ровкин сообщил нам, что в настоящее время расчеты с рабочими и служащими полностью произведены.

Ответственный редактор
Я. М. ГЕЛЬФЕР.

С 11 по 26 марта включительно с 20 до 22 часов ежедневно, кроме выходных дней, при амбулатории водздрава работает курортно-отборочная комиссия.

Комиссия производит осмотр всех работающих в пароходстве и их членов семей, нуждающихся в курортном лечении и пользовавшихся ранее амбулаторным лечением при амбулатории водздрава.

ПОРТКОММОР.