

Среда
26 марта 1941 г.
№ 25 (49)
Год издания 2-й
Выходит 2 раза в неделю.

ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ МОРЯК

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

Навигация приближается

Март на исходе. В мае ожидается первые суда речного пароходства, в конце месяца выйдут в рейс и суда Николаевского пароходства.

Дорог каждый день. Времени для окончания судоремонта остается очень мало, а работы еще непочатый край.

Ремонт морских судов отстал от графика на 5 процентов. За прошедшую декаду несколько снизилось отставание по ремонту парохода „Ола“. Надо прямо сказать, что темпы, взятые судоремонтными мастерскими по ремонту парохода „Ола“, явно неудовлетворительные. За 20 дней марта работы подтянулись лишь на 5 процентов. Попробуем техническое руководство переоборудованием парохода „Ола“ оставить слабым. Можно со всей ответственностью заявить, что ни механико-судовая служба пароходства, ни судоремонтные мастерские не представляют какой-либо работы еще предстоит пронавести на этом судне.

Теплоход „Серп“, портовый флот, баржа № 137 ремонтируются медленно, вяло. Катер „Байкал“ из-за мелких деталей, задерживаемых механическим цехом судоремонтных мастерских, не может вступить в эксплуатацию.

Директор затона т. Евсеев крайне затягивает дело наведения порядка на производстве. Вразвалку, с прохладцей, курс на штурманщину, — таков стиль работы руководителей судоремонтных мастерских.

Нельзя не отметить и того, что бюро партийной организации (секретарь т. Черников), вынося неоднократные решения по улучшению работы в мастерских, не добивается действительности своих постановлений. Впустую бумажку превратились решения бюро партийной организации о сменно-суточном графике, о наведении чистоты в цехах и другие.

Собрание городского партийного актива указало т. Евсееву на его недостатки и предупредило о нетерпимости затягивания судоремонта. Ближайшие дни должны показать — способен ли т. Евсеев извлечь уроки из предупреждения, сделанного ему на собрании городского партийного актива. Городская парторганизация ждет от т. Евсеева настойчивой, большевистской борьбы по ликвидации отставания судоремонта.

Социалистическое соревнование на успешное проведение судоремонта

Завершить март выполнением плана ремонта по каждому судну

Почему ремонт парохода „Ола“ отстает от графика

В начале ремонта на пароходе „Ола“ работа пошла очень быстро. Можно было думать, что переоборудование будет сделано полностью и качественно. Лишь позднее выяснилось, что механико-судовая служба и судоремонтные мастерские к ремонту не подготовились, не были составлены чертежи, что тормозило процесс переоборудования. А главное — не оказалось материалов. Спрашивается, на что рассчитывали механико-судовая служба и судоремонтные мастерские, когда в начале навигации 1940 года планировали производить переоборудование судна в Николаевском порту?

Плохое техническое руководство дает себя чувствовать на каждом шагу.

В начале ремонта с обоих бортов сняли кормовой фальшборт против надстройки полюта. Работа очень трудоемкая, времени потребовалось на нее много. Через некоторое время выяснилось, что новые листы для фальшборта ставить не придется из-за недостатка материала. Старые листы были поставлены на

место. Из-за плохой разметки несколько раз переставлялись палубные переборочные угольники надстройки полюта. Были подогнаны лист бортовой обшивки с левого борта надстройки и прихвачен на электро-сварку. Главный инженер т. Шелученко, увидев этот лист, дал распоряжение снять его, так как по своей толщине лист оказался целесообразней использовать на настилку палубы у комингсов трюмов. Из-за отсутствия рабочих чертежей и плохого технического руководства кормовые угольники шахты трюма № 3 переставлялись три раза. По правому борту проварен вертикальный шов стыков листов фальшборта. От сильного натяжения электросварки шов лопнул и разошелся.

После того, как были отлиты и обработаны все алюминаторы, приступили к их установке. Но оказалось, что резины и стекло для алюминаторов нет.

Все эти причины тянут график ремонта парохода „Ола“ назад.

В. Я.

Изготовление грейферов под угрозой срыва

Выполнение обязательства — сделать к 1 апреля 2 грейфера голландской системы наша бригада задерживает исключительно из-за судоремонтных мастерских.

Один грейфер, за исключением пальцев, полностью собран. Для второго грейфера закончена заготовка и сварка деталей. Вчера бригада приступила к сборке.

Судоремонтные мастерские в течение месяца кулют яблоки для тяг и отливают ролики для троса грейферов.

Бригада обращается с просьбой к стахановцам кузнечного и литейного цехов мастерских — выолнить наши заказы в ближайшие дни.

С. БУРДИНСКИЙ,
крановый мастер.

Раньше срока

Команда парохода „Слепнев“ речного пароходства, на основе широко развернутого социалистического соревнования, во главе с механиком т. Шишовым с честью выполнила взятое на себя социалистическое обязательство, закончив на 1 месяц 20 дней раньше наркомовского графика ремонт машины.

Проверка качества отремонтированных деталей показывает, что ремонт вы-

полнен на хорошо.

Работа производилась механиком т. Шишовым и машинистом т. Михеевым, которые показали высокие образцы производительности труда.

Тт. Шишов, Михеев и Юриков сейчас переключились на ремонт барж. Хорошие образцы работы по выморозке корпуса показал матрос т. Федотов.

Н. КАЛАШНИКОВ,
помполит парохода „Тбилиси“.



Стахановцы-механизаторы Феодосийского порта Слева направо: бригадир член ВКП(б) Д. П. Еременко, крановщик комсомолец В. Э. Шеффер и машинисты-кандидат в члены ВКП(б) А. Е. Григорьева и комсомолец Ф. К. Армаджи.

Фото И. Блох.

139 ПРОЦЕНТОВ ПЛАНА

Суда Николаевского пароходства „Дон“ и „Двина“ с конца прошлого года переданы во временную эксплуатацию Дальневосточному пароходству. Они обслуживают пункты Приморья, пе-

ревозят рыбопродукцию, руду, уголь и другие грузы. Пароход „Дон“ в феврале выполнил план по тоннам на 146,2 процента и по тонно-милям — на 139,9 процента.

Использовать благоприятную погоду для саморемонта палубы

Приняв дела от старшего помощника капитана парохода „Амур“, я прежде всего обратил внимание на дефектную ведомость по саморемонту. Нашел много ненормальностей. Так, по параграфу 9 — обить ржавчину подводного борта на 30 процентов и зачистить оскрябками и щетками — после осмотра борта решено было провести работу полностью, за исключением кормы и носа. То же в отношении фальшборта и комингсов. По параграфу 18 мачты решили обить на 100 процентов, так как на них вся краска отстала.

При подсчете оказалось, что нужны дополнительные средства, но получить их было неоткуда, так как дефектная ведомость уже утверждена. Просмотрев дефектную ведомость, мы пришли к выводу, что на некоторые работы норма времени дана очень высокая, по некоторым объемам указан больше, чем нужен на самом деле.

Установив это, составили заново дефектную ведомость и прокалькулировали ее, проверив количество и размер объектов. Сумма по этой новой ведомости

почти совпала с утвержденной. Я начал продолжать саморемонт.

Оказалось, что работы, которые можно было производить и в сильные морозы, были выполнены в сравнительно теплое время, и наоборот, поэтому пришлось с 25 января по 20 февраля ремонт прервать. Правда, были еще работы, которые можно было производить в сильные морозы — это чистка балласта № 4 и 5 и ахтерпика, но там с осени не откачали воду, она замерзла.

Сейчас обивку закончили и засуричили подводный борт, закончили обивку и засуричили палубу, фальшборты и комингсы, окрасили часть жилых помещений. С 22 марта начали чистку балласта.

Тов. Платошин, работая в бригаде т. Шишкина на обивке борта, показал хорошие образцы. Теперь он работает самостоятельно на окраске помещений, где выполняет нормы на 200 процентов, причем качество хорошее.

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

Накануне первой бассейновой профсоюзной конференции

Больше внимания технике безопасности

В своем докладе на XVIII конференции ВКП(б) тов. Маленков говорил: „Грязь—неизбежный спутник и источник расхлябанности, расшатанности дисциплины, разболтанности, отсутствия порядка на заводе“.

Что это действительно так, далеко за примерами идти не придется. Возьмем хотя бы судоремонтные мастерские. Цеха захлаплены, зубчатые механизмы станков и приводные ремни не имеют ограждений. Если они кое-где и имеются, то так сконструированы и установлены, что опасность этим едва ли не увеличена. Отсутствуют аптечки, бачки для питьевой воды.

Казалось, что оборудование мастерских (здесь новые станки) должно бы было содержаться лучше, чем оборудование отдела механики, а на деле мастерским затона следует взять пример с отдела механики и особенно с кузницы.

Правильная организация труда и порядок дают здесь свой эффект — хорошую производительность труда, рост стахановского движения.

Какова в этой области деятельность профсоюзных организаций и общественных инспекторов труда? По состоянию техники безопасности и санитарии видно, что никакой работы не проводится.

Профорганизация должна взять под свой контроль проведение мероприятий по охране труда, по технике безопасности и санитарии. Баскоммор и местные комитеты должны периодически заслушивать отчеты общественных инспекторов охраны труда. Техника безопасности неразрывно связана со всем производственным процессом, она заслуживает самого серьезного внимания профорганизаций пароходства.

Ф. ГУЛЯКИН,
инженер по технике безопасности.

Выборы делегатов подходят к концу

Выборы делегатов на бассейновую профсоюзную конференцию подходят к концу. Прошли собрания в порту, на пароходе „Амур“, в лоцманской службе и в других организациях.

Портовики избрали делегатами на конференцию старшего механика катера „Аида“ т. Доготарь, работника порткоммора т. Тупикову и секретаря партбюро т. Андреева. Лоцманская

служба послала делегатом т. Маркова. Среди делегатов судоремонтных мастерских — многостаночники тт. Чиж, Рябинин и др.

Конференция открывается 31 марта. Она обсудит задачи профорганизации в связи с решениями XVIII Всесоюзной конференции ВКП(б) и изберет бассейновый комитет и ревизионную комиссию.

По следам выступлений „Дальневосточного моряка“

„Установить в гараже телефон“

Под таким заголовком в газете № 23 от 19 марта 1941 года была опубликована заметка т. Лагутина. В ней автор писал о том, что в гараже необходимо установить телефон.

Начальник телефонной станции т. Азаров прислал в редакцию следующее письмо.

„Проходящая около гаража телефонная линия эксплуатируется амбулаторией. Заведующая водздравом т. Титова возражает против присоединения дополнительного телефона.“

На основании приказа Наркомморфлота СССР из Ленинграда для Николаевского пароходства отгружена и находится во Владивостоке новая телефонная станция. После сдачи ее в эксплуатацию появится возможность обеспечить телефонной связью все производственные отделы пароходства и порта“.

В отделе кадров грязно

В вокзале осенью отведена была комната для отдела кадров пароходства и порта площадью в 21 кв. м. Занимаются в ней 7 человек. Комната заставлена столами, шкафами. Теснота такая, что если один выходит, другой встает, чтобы дать дорогу. В отделе грязь, стены не белены. Курят в помещении как сами работники отдела кадров, так разрешают курить и посетителям.

Г. БОЛОТОВ,
начальник морского вокзала.

В помощь агитатору

Беречь социалистическую собственность как зеницу ока

Убытки от хищений и порчи грузов в Николаевском порту и пароходстве исчисляются в один миллион рублей. В порту долгое время орудовала шайка расхитителей социалистической собственности. Участники ее разоблачены и осуждены военным трибуналом по закону от 7 августа 1932 года.

Сторож порта Драгонюк, охранявший материальные ценности на правом берегу Амура, пользуясь бесконтрольностью, существовавшей в порту, расхищал грузы с барж, замерзших в Амуре. Драгонюк арестован вместе с группой в 6 человек и отдан под суд.

К грузам в порту зачастую допускаются случайные люди, не проверенные, имевшие в прошлом судимость или уволенные с других предприятий за проступки. Так, осужденный за хищение грузоприемщик Матвеев, работая в спецторге, совершил растрату. Ему удалось безнаказанно уволиться и беспрепятственно поступить в порт. Другой расхититель социалистической собственности грузоприемщик Белобородов до поступления в порт работал во многих учреждениях, кочуя с места на место в поисках выгодной работы.

Большой ущерб государству нанесли воры с парохода „Ола“. Они крали меховые и шелковые изделия. Пользуясь отсутствием учета, они при погрузке парохода скрыли несколько мест с ценными грузами. Вся

группа во главе с ревизором Столяровым осуждена на сроки от 10 до 3 лет. Основой нашего строя является социалистическая собственность и беречь и укреплять ее обязан каждый гражданин СССР.

В 1926 году тов. Сталин говорил: „Когда ловят шпиона или изменника, негодование публики не знает границ, она требует расстрела. А когда вор орудует на глазах у всех, расхищает государственное добро, окружающая публика ограничивается добродушными смешками и похлопыванием по плечу. Между тем ясно, что вор расхищающий народное добро и подкапывающийся под интересы народного хозяйства, есть тот же шпион и предатель, если не хуже“.

Стремление охранять и укрепить социалистическую собственность сейчас стало всенародным. В решениях XVIII партконференции с особой силой подчеркнута задача охраны социалистической собственности, содержания материальных ценностей в хорошем состоянии, ведения правильного учета оборудования, в сякого рода имущества и материалов. За выполнение этих указаний должен бороться каждый трудящийся Николаевского пароходства.

Я. ПАВЛЕНКО,
военный прокурор Николаевского-на-Амуре пароходства.

Большевистская агитация за решения XVIII партконференции

(Передозая „Правды“ за 21 марта)

XVIII Всесоюзная конференция ВКП(б) решительно повернула внимание партийных организаций в сторону максимальной заботы о нуждах и интересах промышленности и транспорта. В докладе тов. Маленкова и в решениях конференции с предельной ясностью сформулированы те требования, которые предъявляет партия к руководству этими ведущими отраслями народного хозяйства. Конференция одобрила основные показатели народного хозяйственного плана на 1941 год — грандиозной программы дальнейшего хозяйственного и культурного под'ема нашей страны, укрепления ее экономической и оборонной мощи.

Почти повсеместно уже состоялись городские и районные собрания партийного актива, а также общие

собрания первичных партийных организаций, обсудившие итоги XVIII Всесоюзной конференции ВКП(б). Подвергнув резкой критике негодные методы руководства промышленностью и транспортом, собрания наметили конкретные пути проведения в жизнь решений конференции. Собрания подчеркнули, что выполнение хозяйственного плана 1941 года требует боевой большевистской работы и является важнейшей задачей всех партийных и непартийных большевиков. Каждый большевик — партийный и непартийный — должен хорошо знать программу хозяйственного строительства на 1941 год, отчетливо представлять себе, что претворение этого плана в жизнь потребует значительных усилий. Отсюда вытекают характер и

цели агитационной работы на нынешнем этапе.

Неумолимо раз'ясняя глубокий смысл решений конференции, все величие задач, стоящих перед нами, надо поднять, мобилизовать весь советский народ на выполнение этих задач. Большевик-агитатор обязан воспитывать в народе чувство мобилизационной готовности, решимости, подтянутости. Агитировать за реализацию решений XVIII партийной конференции — это значит выступать в качестве борца за график, правильно поставленный учет оборудования, имущества и материалов, за стройжайшую экономию, чистоту и элементарный порядок на производстве, всемерное снижение себестоимости, за технический прогресс, технологическую и трудовую дисциплину, укрепление единоначалия, развитие стахановского движения. Агитировать за реализацию решений XVIII партийной конференции — это значит выступать в качестве борца за увеличе-

ние продукции зерновых и других сельскохозяйственных культур, за дальнейший рост животноводства. Необходимо повседневно раз'яснять колхозникам значение системы дополнительной оплаты труда, направленной на поощрение передовых людей, ликвидацию уравниловки, повышение производительности труда в колхозах.

Когда материалы конференции были опубликованы в печати, огромная армия агитаторов взялась за раз'яснение решений конференции. На фабриках и заводах, в колхозах и совхозах, на железнодорожных станциях и в учреждениях звучало и звучит страстное слово агитатора-большевика, заражающее трудящихся волей к победе, будящее творческую инициативу.

Многие агитаторы умело связывают воедино задачи, поставленные конференцией, с повседневной работой той или иной бригады, цеха, завода. Так, например, недавно в вагоно-сборочном цехе завода имени Войто-

вича (Москва) состоялась беседа о себестоимости, необходимости бережно относиться к сырью, материалам, инструменту. Умело построив беседу, на конкретных примерах из жизни цеха агитатор т. Тарайкин вскрыл причины высокой себестоимости. Цех, сказал т. Тарайкин, превысил плановую себестоимость на 25 процентов. Почему? В этом нетрудно убедиться. Если бережно разбирать вагон, поступивший в ремонт, — значительную часть материалов можно снова пустить в дело. А столяр Самсонов, которому поручили разобрать вагон № 492, буквально растерзал его. По вине Самсонова стоимость ремонта вагона повысилась на 100 рублей. Бывает, что мастера и бригадиры выписывают завышенные заявки на материалы. Тов. Ремезов выписал для обшивки вагона № 2441 254 кв. м. материала, хотя нужно было только 163 кв. м. Нужно быть, — заключил свою содержательную беседу агитатор, —

ПЕРЕД НАЧАЛОМ НАВИГАЦИИ

Обсуждаем вопросы структуры оперативного аппарата порта

Участок—основная производственная единица порта

Основными производственными единицами порта являются погрузо-разгрузочные участки. Их работа в навигацию 1941 года в основном решит успех выполнения плана грузооборота.

Вся работа участка, связанная с погрузо-разгрузочными и складскими операциями, а также ведение хозяйства участка в соответствии с правилами технической эксплуатации зависит исключительно от обеспечения участка людьми, знающими свое дело, от правильной их расстановки.

То же следует сказать и в отношении диспетчерской порта.

Четкое, правильное оперативное руководство всеми работами, непосредственно связанными с выполнением сменного - суточного плана порта, падает на диспетчерский аппарат порта. Николаевский порт в должной мере кадрами не обеспечен. Диспетчерская порта и штат оперативных работников участка полностью не укомплектован. Имеющиеся работники недостаточно подготовлены, не имеют соответствующих навыков. Оставшееся же до навигации время не позволяет подготовить полноценных работников. Следовательно, в первую очередь необходимо укрепить участки способными, квалифицированными руководителями. Это должно вызвать изменение структуры порта. Наши предложения сводятся к следующему.

Общее руководство оперативной работой порта, непосредственное руководство участками лежит на начальнике порта и его заместителе по эксплуатации.

При заместителе начальника порта имеется инженер по оперативному планированию и диспетчер-информатор. Освобождающиеся сменные диспетчеры порта направляются на участки для усиления участков.

По участкам схема такая:

а) начальник участка—общее руководство работой участка (правильное использование территории в соответствии с правилами техники эксплуатации, руководство складским хозяйством, с возложением материальной ответственности за сохранность груза);

б) старший диспетчер-прораб—непосредственно подчиненный начальнику участка и являющийся руководителем погрузо-разгрузочных операций, производит расчеты и составляет тайм-шиты.

в) сменные дежурные прорабы, несущие круглосуточное дежурство по участку.

г) диспетчеры-операторы, несущие сменное круглосуточное дежурство, подчиненные сменному прорабу и выполняющие работу по учету (на участке) и информации.

На втором и третьем участках часть бригад укрупняется, с освобожденными бригадирами во главе, выполняющими час-

тично функции стивидора.

На первом участке нет старшего диспетчера и диспетчеров - операторов. На втором участке имеются кроме сменных прорабов 4 стивидора для обеспечения погрузо-разгрузочных работ на рейде. Руководство работами на рейде возлагается на второй участок.

Руководство служебно-вспомогательным портовым флотом переходит к диспетчерской службе пароходства, за исключением двух катеров, прикрепленных—один к третьему участку, второй—ко второму участку для обслуживания рейда (мелкие перетяжки, перевозка грузчиков, доставка обеда для них и др.)

Таким образом кругло-суточное оперативное руководство работой порта возлагается на диспетчерскую службу пароходства, с подчинением сменных диспетчеров по эксплуатации флотом—начальнику пароходства, а по руководству погрузо-разгрузочными операциями—начальнику порта.

Связь диспетчерской пароходства с участками производится непосредственно. Такая перестройка, на наш взгляд, будет способствовать решению хозяйственных задач, поставленных Наркоматом перед Николаевским портом в навигацию 1941 года.

Н. ТАТАРЕНКО,
заместитель начальника порта.

Ф. БЕЛОНОВИЧ,
главный диспетчер порта.

Диспетчерская порта должна быть сохранена

Опубликованная в газете „Дальневосточный моряк“ от 22 марта статья т. Мишина „Предложения по улучшению работы порта“ затрагивает два вопроса. Первый из них—вопрос о специализации складов. О целесообразности этого мероприятия спорить не приходится, вопрос т. Мишиным поставлен правильно. Теперь его надо решить в рабочем порядке, то-есть распределить склады под грузы по линиям.

Второй вопрос требует разъяснения. Говорить о ликвидации диспетчерской порта на том только основании, что портовый флот состоит всего из 6 единиц—по меньшей мере неосновательно. Для решения столь серьезного вопроса необходимо учесть не только количество единиц портфлота, а в первую очередь учесть обязанности диспетчерской порта. Исчерпывающий ответ по этому вопросу можно найти в типовом положении о диспетчерском руководстве, утвержденном Наркомом тов. Дукельским как для диспетчерской порта так и для диспетчерской пароходства.

В своей статье т. Мишин совершенно не говорит о том, как он себе представляет подобное „упразднение“. Этот факт дает право думать, что т. Мишин сам ясно не представляет роль и обязанности подлежащей „упразднению“ диспетчерской.

Неверно, что у нас существует два параллельных диспетчерских аппарата. Они имеют только одинаковые названия, функции же их совершенно различны.

Нельзя не признать правильность утверждения т. Мишина относительно путаницы, имевшей место в навигацию 1940 года как в диспетчерской порта, так и диспетчерской пароходства. Такие факты имели место, это было результатом слишком частой смены оперативных работников как в порту, так и в пароходстве. Часть диспетчерского аппарата, как в одной так и в другой диспетчерской, слишком плохо знала свои обязанности, да, пожалуй, и не хотела их знать. Считаю, что ссылка на навигацию 1939-1940 гг. не совсем удачна, так как это был период плохой работы. В эту навигацию пора ликвидировать организационные неувязки и начать работать по примеру других портов и пароходств нашего Союза.

Поскольку в своей статье т. Мишин не излагает своего проекта реорганизации аппаратов диспетчерской, обсуждать его предложение почти невозможно. Тов. Мишину следует через газету изложить свое мнение по этому вопросу.

И. РОТЕНШТЕЙН,
диспетчер.

экономным в большом и малом.

Велик и многообразен арсенал средств большевистской агитации. Большую роль в политическом воспитании трудящихся играет, в частности, наглядная агитация: острый плакат, злободневный лозунг, фотовитрина, красная доска.

Образец умелого использования наглядной агитации показывает партийная организация Ташкентского завода сельскохозяйственного машиностроения, опыт которой недавно был освещен в „Правде“. Выставки брака, оперативные стенные газеты, заводская сатирическая газета, портретная галерея стахановцев—все эти формы в сочетании с устной агитацией подчинены здесь борьбе за выполнение решений XVIII партийной конференции.

Однако на фоне таких положительных примеров, а их немало, — еще резче выступают существенные недостатки агитационной работы в связи с решения-

ми конференции. Самым серьезным из них является отрыв агитации от конкретных задач производства. Может ли носить боевой характер выступление агитатора, не знающего, не замечаящего того, что происходит в данном цехе, бригаде, пролете? В своем докладе на XVIII партийной конференции тов. Маленков показал недостатки партийных организаций в руководстве промышленностью и транспортом на ярких конкретных примерах. Наши агитаторы должны учиться этому большевистскому искусству пользоваться фактами, взятими из самой гущи жизни, и поднимать их, умея делать действенные выводы из этих фактов.

К сожалению, многие агитаторы еще не умеют связывать решения XVIII партийной конференции с конкретными фактами из местной жизни, снижая тем самым действенность агитации. Недавно в наборном цехе фабрики „Тульская гармония“ агитатор т. Боль-

шаков читал доклад т. Маленкова на XVIII Всесоюзной конференции ВКП(б). Собралось около 50 рабочих. Тов. Большаков ни слова не сказал о недочетах в работе цеха и фабрики, не привел ни одного факта из местной жизни. Между тем фабрика работает рывками, неровно. В цехах много грязи. Остродефицитные материалы растранижируются.

Агитатор не может равнодушно проходить мимо недостатков. Он обязан вскрывать их со всей большевистской прямоотой, действовать не только силой слова, но и силой личного примера, принимать все зависящие от него меры для ликвидации помех и препятствий на пути к выполнению плана. У большевика не может быть разрыва между словом и делом!

Серьезным недостатком агитационной работы является во многих случаях ее благодушно-увеещающий характер. Зачастую товарищи не жалеют ни сил, ни красноречия,

громья рутинеров, бракоделов, прогульщиков „вообще“, но сразу же срываются с голоса, когда нужно изобличить конкретного прогульщика или бракодела. Глядишь и не узнаешь, тот ли это оратор, который только что гневно метал громы и молнии,—так кротко журчит его речь, так ласково он уговаривает прогульщика быть примерными людьми и не наносить вред производству. Нечего и доказывать, что такая агитация—поверхностная, безличная и ничего не затрагивающая—ничего общего с подлинно-большевистской агитацией не имеет. Не уговаривать, а наступать, не отбалтывать общими фразами, а разоблачать, предавать широкой гласности имена и фамилии бракоделов, прогульщиков, рутинеров,—такова боевая задача агитатора.

Для того, чтобы искоренить недочеты агитационной работы и поднять ее на уровень задач, выдвиг-

нутых конференцией, партийные организации должны усилить свое руководство агитацией. Пора покончить с таким положением, когда руководящие партийные и хозяйственные кадры не проводят бесед и не выступают с докладами, когда агитаторов подбирают не заботясь о том, подготовлены ли они к этому важнейшему политическому делу. С агитаторами нужно систематически работать, помогать им овладевать экономикой предприятия, информировать их о важнейших событиях в жизни страны, предприятия, цеха, чтобы они могли во-всеоружии бороться за проведение в жизнь решений конференции, охватить политическим влиянием всех трудящихся. Только в таком случае наша агитация станет еще более действенной и содержательной, станет еще более мощным средством коммунистического воспитания всего советского народа.

ПЕРЕД НАЧАЛОМ НАВИГАЦИИ

Обсуждаем вопросы структуры оперативного аппарата порта

Наши предложения

За последнее время на совещаниях и в печати поднят вопрос об объединении диспетчерских аппаратов порта и пароходства.

Идея объединения диспетчерских аппаратов возникла не из стремления опровергнуть утвердившуюся уже и узаконенную систему централизованного диспетчерского руководства эксплуатацией флота и портов, которая при наличии квалифицированных кадров вполне отвечает современным требованиям диспетчерского руководства на морском транспорте. Эта идея возникла в связи с отсутствием в пароходстве и в порту нужных кадров и является совершенно новым мероприятием на морском транспорте, связанным с большим производственным риском.

Цель объединения

Цель объединения аппаратов — обеспечить при недостаточности квалифицированных оперативных работников нормальное централизованное руководство эксплуатацией флота на периферии и в Николаевском порту.

Упраздняется оперативное руководящее звено в порту, как самостоятельный аппарат, что должно сблизить работу участков порта с эксплуатацией флота. Вследствие этого вызывается необходимость в укреплении руководства участками квалифицированными работниками, которые могут быть направлены на участки в связи со слиянием диспетчерских аппаратов.

Требуется перестройка всех отделов порта

При слиянии диспетчерского аппарата соответственно изменяются оперативные функции порта и характер работы службы эксплуатации пароходства.

Служба эксплуатации должна будет принять на себя всю оперативную работу в порту, относящуюся к обработке судов и обеспечению рейдовых работ, а также маневровых, так как портфлот будет находиться в ее ведении.

Перечислим некоторые элементы работы:

1) планирование обработки судов в порту, сменное-суточное планирование и на основе этого распределение рабсилы и учет выполнения данных планов (как оперативного так и статистического);

2) планирование работы служебно-вспомогательного флота (портфлота);

3) оперативное руководство и контроль за всеми погрузо-разгрузочными операциями, которые согласно утвержденного типового положения должен выполнять диспетчерский аппарат порта.

Кто должен этим заниматься?

Служба эксплуатации пароходства физически не сможет выполнять всего объема работ, падающего согласно положения на диспетчерскую пароходства и порта. Поэтому встает вопрос о перестройке работы и изменении структуры почти всех отделов порта.

Какие изменения произойдут в диспетчерском аппарате

Имея в виду необходимость объединения диспетчерских аппаратов, мы выдвигаем следующее.

Диспетчерский аппарат объединить при следующих условиях: кроме старших и дежурных диспетчеров пароходства по флоту иметь одного старшего диспетчера по буксирно-баржевому и служебно-вспомогательному флоту и трех диспетчеров-операторов по порту.

Старший диспетчер будет руководить эксплуатацией буксирно-баржевого флота и служебно-вспомогательного. Сменные диспетчеры-операторы должны нести дежурства и постоянно контролировать и учитывать работу флота в порту (как обработку судов, так и эксплуатацию служебно-вспомогательного флота).

Исходя из наличного состава флота, который будет эксплуатировать Николаевское пароходство в навигацию 1941 года, при объединении штат диспетчерского аппарата будет состоять: из главного диспетчера, 3 групповых, 3 дежурных по флоту, 3 дежурных операторов по порту, одного диспетчера-информатора, — всего из 11 человек.

При данной структуре имеется возможность сократить 7 человек. В данное время диспетчерский аппарат пароходства состоит из 8 человек и аппарат порта из 10 человек, — всего 18 человек. Сокращение позволит сэкономить пароходству 7400 рублей ежемесячно, или 88000 в год.

Обязанности службы эксплуатации

Служба эксплуатации должна будет заниматься (имея в виду оперативную работу по флоту) вопросами:

- а) оперативное руководство флотом в порту и на периферии;
- б) эксплуатацией служебно-вспомогательного флота в порту;
- в) рейдовыми и маневровыми работами в порту;
- г) учетом движения морских и речных судов, проходящих через порт;
- д) координированием движения морских и речных судов;
- е) планированием работ флота и служебно-вспомогательного флота и учетом его оперативной работы.

Обязанности порта

Порт должен обеспечивать:

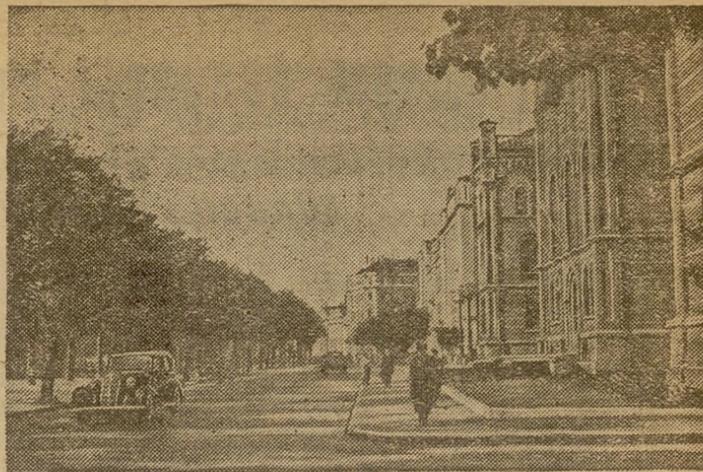
- а) планирование обработки судов в порту (сменное-суточное планирование);
 - б) учет выполнения сменное-суточных планов и погрузо-разгрузочных работ;
 - в) учет поступления грузов прямого, смешанного сообщения и распределение последних в порту.
 - г) бункеровку судов;
 - д) составление каргопланов;
 - е) учет грузооборота и грузопереработок в порту.
- Это потребует иметь в порту:
- а) аппарат для планирования и учета обработки флота;
 - б) аппарат для учета приема и отправки грузов.

Эти два аппарата должны быть централизованы (нет нужды иметь их при каждом участке) и находиться в подчинении зам. начальника порта по эксплуатации.

Остается не разрешенным вопрос о взаимоотношениях начальника и зам. начальника порта со службой эксплуатации пароходства. Начальник порта не будет иметь права оперативно руководить флотом в порту и должен подчиняться распоряжениям службы эксплуатации пароходства (касающихся операций флота). Во избежание обезлички и безответственности начальник пароходства должен строго определить взаимоотношения между руководством службы эксплуатации и руководством порта.

В. КОВАЛЬСКИЙ,
начальник службы эксплуатации пароходства.

П. БРОНЬ,
главный диспетчер пароходства



Улица поэта Райниса в г. Риге.
Фото Ф. Кислова.

ПО НИКОЛАЕВСКОМУ-НА-АМУРЕ ПАРОХОДСТВУ

СОРЕВНОВАНИЕ ПО ГИМНАСТИКЕ

В комсомольских организациях хозяйств пароходства развернулась подготовка к массовым гимнастическим соревнованиям. На прошедших собраниях комсомольских организаций порта, школы морского ученичества, военизированной охраны порта создано 11 гимнастических групп. Командирами групп утверждены лучшие активисты-физкультурники.

С 27 марта в клубе моряков начнут заниматься гимнасты порта, школы морского ученичества, торгмортранса. Группы гимнастов военизированной охраны порта и судоремонтных мастерских будут проводить тренировки в своих красных уголках. Для занятий по гимнастике готовится спортивный инвентарь, будет сшита единая форма.

„Женитьба Бальзаминова“ — на сцене клуба моряков

В клубе моряков 22 и 23 марта силами самодеятельного драматического коллектива была поставлена пьеса А. Н. Островского „Свадьба Бальзаминова“ (или „Зачем пойдешь, то и найдешь“). Постановкой руководили артисты областного драматического театра Н. Н. Харитонов и П. С. Клюквин.

Роль Бальзаминова исполнял работник коммунального отдела т. Демьянов. Сейчас драматический коллектив клуба готовит пьесу „Золушка“ и одноактный скетч „Неприятный случай“. Скетч будет показан в клубе моряков 30 марта.

Выпускные экзамены в школе морского ученичества

Четвертый день в школе морского ученичества Николаевского на-Амуре пароходства проходят выпускные испытания. Первыми испытания сдавали по электротехнике, устройству судна и военно-морскому делу машинисты и слесари — ученики второго класса.

Тов. Былдин отвечал по предмету устройство судна — на хорошо, тов. Шва-

лов военно-морское дело сдал на отлично, эксплуатацию судна — на хорошо, т. Беляев электротехнику, военно-морское дело и устройство судна — на хорошо. Всего по классу на хорошо по этим дисциплинам сдали 8 человек, на отлично — 4 человека и посредственно — 14 человек.

Сегодня начинаются испытания по предмету технология металла.

Награждение коллективов художественной самодеятельности пароходства

Закончился радиофестиваль художественной самодеятельности коллективов города. Коллективу клуба моряков присуждено второе место. Коллектив награжден грамотой областного радиокомитета и денежной премией в 300 рублей.

Грамоту областного радиокомитета получил и самодеятельный коллектив школы морского учени-

ства, занявший третье место.

Отдельные участники коллективов за исполнение индивидуальных номеров также награждены грамотами и денежными премиями.

Ответственный редактор
Я. М. ГЕЛЬФЕР.