

ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ МОРЯК

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

Среда
2 апреля 1941 г.
№ 27 (51)
Год издания 2-й
Выходит 2 раза в неделю.

УЛУЧШИТЬ РАБОТУ ПРОФОРГАНИЗАЦИИ

В своем докладе на XVIII Всесоюзной партийной конференции тов. Маленков говорил: „У нас на многих предприятиях партийные и профсоюзные организации неудовлетворительно руководят делом социализации и стахановским движением“. Это целиком и полностью относится и к Николаевскому пароходству.

Повседневное руководство социалистическим соревнованием и стахановским движением еще не стало главным в работе профорганизации пароходства и порткоммора. Достаточно сказать, что с ноября прошлого года портовый комитет ни разу не занимался вопросами социалистического соревнования. Под пологом порткоммора — слесарный цех судоремонтных мастерских, в котором около половины рабочих не выполняют норм выработки. Стахановские школы, передача опыта квалифицированных слесарей (Дунаева, Трифонова и др.) явились бы могучим средством подтягивания отстающих. Но председатель затонкома т. Егоров больше ведет разговоры о пользе стахановских школ, нежели занимается их организацией.

На отдельных судах пароходства плохо поставлена проверка соблюдения дисциплины. Так, например, на пароходе „Ола“ договоры не проверяются ни на собраниях экипажа, ни на производственных совещаниях.

Огромнейшее значение на производстве имеет правильное нормирование труда. Вопросы заработной платы — кровное дело профорганизации. Между тем уравниловка в котельном цехе (здесь процветает так называемая бригадная уравниловка), необоснованные технические нормы в инструментальном цехе, подневная оплата труда печников и других категорий рабочих порта не вызывает никакого беспокойства у портового и местных комитетов. Необходимо покончить с таким положением, когда портовый комитет и местные комитеты стоят в стороне от подготовки к навигации.

Встрече во всеоружии навигации, быстрой и дешевой обработке судов — этому должна быть подчинена деятельность профорганизации Николаевского пароходства.

Места хозяйств пароходства в социалистическом соревновании

(за III декаду марта)

По судам пароходства

ПЕРВОЕ МЕСТО

Пароход „Амур“ (капитан т. Клименко, старший механик т. Кириченко) впереди графика по заводскому ремонту на 6,5 процента, по саморемонту палубы — на 3,5 процента и по саморемонту машины — на 8 процентов.

ВТОРОЕ МЕСТО

Буксирный пароход „Чапаев“ (капитан т. Ермаков, старший механик т. Помалейко) впереди графика по заводскому ремонту на 3 процента, по саморемонту — на 10 процентов.

ТРЕТЬЕ МЕСТО

Теплоход „Серп“ (капитан т. Симановский, старший механик т. Дитц) выполнил декадное задание по заводскому ремонту, впереди графика по саморемонту палубы на 1 процент, отстал от графика по саморемонту машины на 5 процентов.

ЧЕТВЕРТОЕ МЕСТО

Пароход „Ола“ (капитан т. Шведун, старший механик т. Рычков) отстал от графика по заводскому ремонту на 14 процентов, впереди графика по саморемонту палубы на 5 процентов, по саморемонту машины — на 4 процента.

ПЯТОЕ МЕСТО

Буксирный пароход „Щорс“ (капитан т. Басенко, старший механик т. Колосовский) отстал от графика по заводскому ремонту на 7 процентов, выполнил декадное задание по саморемонту.

◆ По судам пароходства отставание от графика по заводскому ремонту составляет 3,5 процента.

По судам порта

ПЕРВОЕ МЕСТО

Плавкран (кранмейстер т. Неведин, механик т. Черкасов) впереди графика по заводскому ремонту на 22 процента.

ВТОРОЕ МЕСТО

Катер „Пилот“ (капитан т. Яркин, старший механик т. Божко) впереди графика по заводскому ремонту на 15,5 процента.

ТРЕТЬЕ МЕСТО

Катер „Байкал“ (капитан т. Граценко, старший механик т. Крылов) впереди графика по заводскому ремонту на 8 процентов.

ЧЕТВЕРТОЕ МЕСТО

Катер „Воевода“ (капитан т. Воронин, старший механик т. Гуляев) впереди графика по заводскому ремонту на 6 процентов.

ПЯТОЕ МЕСТО

Катер „Михеев“ (капитан т. Коперин, старший механик т. Галиос) отстал от графика по заводскому ремонту на 1 процент.

ШЕСТОЕ МЕСТО

Катер „Аида“ (капитан т. Корнев, старший механик т. Доготарь) отстал от графика по заводскому ремонту на 1,2 процента.

◆ По судам порта график по заводскому ремонту перевыполнен на 10 процентов.

По затону

(Директор т. Евсеев, главный инженер т. Шелученко, секретарь партбюро т. Черешков, председатель затонкома т. Егоров).

КАПИТАЛЬНЫЙ РЕМОНТ.

Отставание от графика составляет 2 процента.

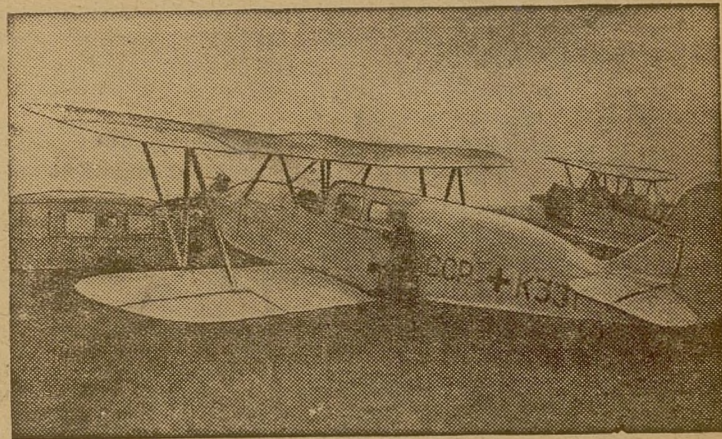
СРЕДНИЙ РЕМОНТ

Отставание от графика составляет 3,5 процента.

ТЕКУЩИЙ РЕМОНТ.

Отставание от графика составляет 2 процента.

◆ Затон отстал от плана на 2,7 процента.



Новый специально оборудованный санитарный самолет Гражданского воздушного флота.
Фото В. Елагина.

П Р И К А З

Народного комиссара морского флота СССР

№ 110

г. Москва

Об аварии парохода „Двина“ Николаевского-на-Амуре пароходства 3 октября 1940 года в амурском лимане

Пароход „Двина“ под командованием капитана малого плавания Малявина И. И. и проводкой лоцмана Кравцова А. П., следуя из порта Николаевск в пункт Москальво, 3 октября 1940 г. в 18 час. 20 мин. во время прохождения фарватером Невельского села на мель.

Расследованием установлено, что в момент аварии капитан Малявин на командном мостике отсутствовал. Вахтенный старший помощник Мельниченко И. Н. за 30 мин. до аварии с „разрешения“ лоцмана оставил вахту и отправился ужинать. Вахтенный рулевой матрос 1-го класса Шатров в отсутствие вахтенного помощника Мельниченко самовольно передал штурвал матросу 2-го класса Богданову и также оставил мостик. Таким образом, управление судном, на борту которого находился груз и пассажиры, было передано лоцману и матросу, который за 3-месячную службу во флоте лишь второй раз держал в своих руках штурвал. В результате вместо перекладки руля „право на борт“, растерявшийся матрос Богданов положил руль „лево на борт“, вследствие чего пароход „Двина“ вышел из фарватера на мель.

Вместо решительной борьбы с аварийщиками, совершившими тягчайшее преступление, зам. начальника Николаевского-на-

Амуре пароходства т. Баранов своим приказом ограничился лишь постановкой на вид капитану Малявину и объявлением выговора старшему помощнику Мельниченко.

Рассматривая указанные действия зам. начальника пароходства тов. Баранова как не соответствующие Уставу о дисциплине рабочих и служащих морского флота СССР и не обеспечивающие надлежащей борьбы с аварийщиками, приказываю:

1. Приказ зам. начальника Николаевского-на-Амуре пароходства Баранова отменить как не способствующий усилению государственной и трудовой дисциплины.

2. Зам. начальника пароходства Баранову за невыполнение устава о дисциплине и принятие действительных мер по борьбе с аварийщиками и нарушениями государственной и трудовой дисциплины объявить выговор с предупреждением.

3. Капитана парохода „Двина“ Малявина, старшего помощника Мельниченко и матроса 1-го класса Шатрова уволить с привлечением к судебной ответственности.

4. Означенный приказ считать всею личному составу на всех судах морского флота СССР.

Народный комиссар морского флота СССР
С. ДУКЕЛЬСКИЙ.

Партийная жизнь

ПРОВЕРЯЮТ ИСПОЛНЕНИЕ РЕШЕНИЙ

В январе 1941 г. партийное собрание и партбюро порта вынесли решения о работе отдела механизации и стройотдела. В конце марта на очередном партийном собрании была проведена проверка исполнения принятых постановлений.

Коммунисты резко критиковали начальника стройотдела т. Розума. Этот отдел за 3 месяца работы добился некоторых успехов. Неплохо организована работа по строительству дома пароходства и ремонту общежитий. Но в деятельности отдела еще уйма недостатков.

Запущен учет, бухгалтерия работает неудовлетворительно. Руководители отдела не знают, насколько за 3 месяца повысилась производительность труда, снизилась себестоимость, снизились административно-управленческие расходы и т. д. Точных данных нет, так как первичная документация за 1941 год еще не обработана. Тов. Розум не позаботился укрепить бухгалтерский аппарат квалифицированными работниками. В свое время партийное собрание рекомендовало ему это сделать.

Снабжение материалами и по свое время поставлено неудовлетворительно. Отдел капитального строительства не обеспечивает строительство полностью проектами и сметами. Однако никто не понес ответственности за беспроектное и бессметное строительство.

Транспортом стройотдел был обеспечен, но неумело его использовал. На раз-

грузку 3-тонной машины ставили 1—2 человек вместо трех.

Собрание предложило т. Розуму немедленно ликвидировать производственные недостатки и усилить аитмассовую работу на строительных площадках.

Совершенно иное положение в отделе механизации. Указания парторганизации здесь выполнены. Положительную роль в улучшении работы отдела сыграли производственные совещания. На этих совещаниях подводились не только итоги сделанной работы, но и намечался план предстоящих работ. Отдел механизации (начальник т. Шалаев) успешно справляется с ремонтом погрузо разгрузочных механизмов.

Коммунисты обратили внимание т. Шалаева на захламленность мастерских и отдела. Коммунисты рекомендовали т. Шалаеву повысить требовательность к инженерно-техническому персоналу, полностью загрузить его работой.

Прошедшее собрание имеет большое воспитательное значение. Проверка на партийных собраниях исполнения решений повышает ответственность коммунистов и укрепляет дисциплину. Не следует только проверку затягивать, трехмесячный период слишком велик. Установившуюся практику проверки исполнения следует продолжать и впредь, причем своевременно, ибо от проверки исполнения зависит успех работы.

Н. ТЕРЕНТЬЕВ,
зам. начальника 3 участка.

В стороне от производства

Теплоход „Серп“ по судоремонту занимает одно из последних мест в пароходстве. Саморемонт машины имеет большое отставание от графика. В бригаде, ремонтирующей машину, работают 5 комсомольцев. Тем не менее комсомольская организация теплохода ни разу не занималась вопросами ремонта. Не волнуется секретаря организации т. Качкина отставание судна.

Никто из комсомольцев не соревнуется. Тов. Качкин так объяснил это: „Вилители, у нас 5 комсомольцев работают в машинном отделении, два на палубе и два на вахте...“ Выходит так — все комсомольцы заняты и соревноваться никому. Стахановцев и ударников среди комсомольцев нет. О работе каждого из комсомольцев сведений у т. Качкина нет. Отсюда становится понятным, что говорить здесь об авангардной роли комсомольцев на

производстве не приходится.

Комсомолец Литвинов осужден по Указу от 26 июня 1940 года еще в прошлом году. Но его поступок на собрании еще не обсуждался.

Вопрос о слабом участии комсомольцев в производственной жизни судна всплыл на собрании 31 марта, при отчете комсорга. Выступившие отметили и другие недостатки организации. Отмечено, что в жилых помещениях, особенно там, где живут комсомольцы и сам секретарь комсомольской организации т. Качкин, очень грязно, на палубе много хлама.

На собрании решено 6 апреля, в выходной день, провести уборку судна. Решено заключить договор на социалистическое соревнование между комсомольцами.

Н. СМЕРНОВ,
внештатный инструктор политотдела.

К 15 апреля закончить строительство дома пароходства и дома № 7

Строители набирают темпы

ЗАКАНЧИВАЕТСЯ РУБКА СТЕН

Работы по постройке дома управления пароходства подходят к концу. Заканчивается рубка стен, ставятся стропила, окосячиваются проемы, утепляются перекрытия. Единственное, что может затянуть строительство, это покрытие кровли (так как на ее заготовке работают только 2

кровельщика), а также настилка полов и окосячка.

Материалами строительство обеспечено полностью, транспортом также.

Для скорейшего окончания объекта необходимо добавить 2 кровельщиков и 12 плотников.

А. ГЛОТОВ,
прораб.

Своевременно подносить материал

На прошлой неделе работы на строительстве дома пароходства задерживала несвоевременная подноска материалов. Носить бревна на второй этаж приходилось самим плотникам, так как подсобников, заня-

тых на подноске, без предупреждения сняли. Считаю необходимым добавить на окосячку на одного квалифицированного двух неквалифицированных плотников.

А. ФАТЕЕВ,
бригадир.

Равняться по звену Виноградова

1 марта я получил задание на производство работ по постройке двух барачков на Читинской улице, № 37. Срок окончания работ — 15 апреля 1941 года.

Объем работы большой: подшивка потолков, установка переборок, переделка и обивка дверей, разборка 10 голландских печей и т. д.

Отдельные звенья добились неплохих показателей. Звено тт. Виноградова, Зверева выполняет нормы на 186 процентов, звено тт. Мусатова, Тутушкина — на 167 процентов.

Песок и глину мы заготавливаем на месте. Доставка этих материалов из села Личи удорожит строитель-

ство и не позволит уложиться в сметную стоимость.

Меняет в работе лехватка транспорта, в результате чего несвоевременно подвозят воду. Цемент доставлен на строительство недоброкачественный, смешан с нашатирем и горючей серой, отходы его составляют около 50 процентов.

Трудности неоспоримы, но мы их в состоянии преодолеть. При должном внимании руководства порта и стройотдела к ремонту барачков на Читинской улице мы можем работы закончить на 5 дней раньше срока, то-есть 10 апреля.

С. РЕУЦКИЙ,
прораб стройотдела.

Впереди — плотник тов. Федотов

До 15 апреля осталось немного дней. Немного работы осталось и на строительстве дома № 7: окосячить окна и двери, навесить их, сделать два крыльца, засыпать шлаком потолки. Мы это полностью закончим к 15 апреля.

Плотник т. Федотов выполняет норму на 242 процента, перевыполняет задание и т. Рамзин. Хорошо работают бригады подсобников. 31 марта бригада т. Просянкина выполнила дневное задание на 171 процент. Бригада т. Константинова за 15 дней марта выполнила задание на 140 процентов.

Ф. НИКИТЕНКО,
десятник.



Слахановцы парохода „Желябов“ Тихоокеанского бассейна (слева направо): тт. Шаранков, Примасов и Бычков.

Производственные совещания проводятся от случая к случаю

Борьба за дисциплину, за плановость, за высокое качество продукции, чистоту и культуру на производстве, борьба за устранение простоев — во всем этом принадлежит огромная роль производственным совещаниям. В пароходстве производственные совещания работают плохо. К ним не ведется никакой подготовки.

На судах „Амур“, „Серп“ в марте производственные совещания не проводились. В мастерских о совещаниях, как правило, узнают лишь в день их созыва, а о повестке — на самом совещании. Работники цехов лишены возможности заранее обдумать вопрос, возможные мероприятия, предложения.

Повестка дня производственных совещаний зачастую перегружается, ставится множество вопросов, не относящихся к производственной жизни цеха (выборы цехового организатора Осавьяхима, сборщики членских взносов и т. д.).

В марте в судоремонтных мастерских на производственных совещаниях проверяли выполнение социалистических обязательств. В этом была необходимость, так как некоторые цеха, бригады не выполнили своих обязательств. Казалось, что на производственных совещаниях выявят причины отставания и наметят практические мероприятия, но этого не произошло. Обсуждение вопроса свелось к констатированию фактов, что цех не выполнил плана и т. д.

Известно, что там, где не добиваются претворения в жизнь решений производственных совещаний там совещания превращаются в говорильню. Так обстоит дело в слесарном и котельном цехах. Бригады котельщиков, занятые на оборудовании парохода „Ола“, ежедневно переделывают по несколько раз одну и ту же работу. Происходит это потому, что котельщикам не оказывают конкрет-

ной помощи, техническое руководство слабое. Котельщики и слесари неоднократно говорили об этом на производственных совещаниях, вносили предложения по улучшению работы. С этими предложениями все соглашались, но в жизнь их не проводят. В результате вот уже 5 месяцев слесарный цех не выполняет плана, на пароходе „Ола“ переделки не изжиты. И, как ни странно, затонский комитет (председатель т. Егоров) свыкся с этим.

Производственные совещания — большая сила. Особое значение они приобретают сейчас, в связи с решениями XVIII партийной конференции. Задача профорганизации — добиться того, чтобы производственные совещания собирались регулярно и обсуждали конкретные вопросы производства, связанные с улучшением организации труда.

Б. ЛАВРОВ.

Используем все внутренние ресурсы для повышения рентабельности пароходства

БОЛЬШИЕ ВОЗМОЖНОСТИ

Предварительные подсчеты говорят о том, что за счет сокращения непроизводительных простоев флота мы можем перевезти дополнительно около 15 тысяч тонн грузов в Николаевском направлении и около 20 тысяч тонн во Владивостокском направлении. Наряду с увеличением провозоспособности это увеличит доходность, примерно, на миллион рублей.

Порт также имеет большие резервы. Есть основание предполагать, что мы сможем запланировать работу порта в 1941 году безубыточно, в то время как Наркомморфлотом утвержден убыток по порту в 1941 году в сумме 1142 тысячи рублей (так, например, план доходов по грузовым сборам на 1941 г. 440 тысяч рублей, фактически, судя по прошлому году, этот доход составит свыше миллиона рублей). По судоремонтным мастерским, при плане накоплений в 35 тысяч рублей, есть возможность увеличить эти накопления за счет экономии зарплаты до 100-130 тысяч рублей. Все это пока итоги предварительных наметок. Мы сможем выявить немало дополнительных резервов, позволяющих сэкономить много десятков и сотен тысяч рублей.

Важно, чтобы в практической работе каждый работник помнил, что его обязанность не только выполнить план, но и обеспечить рентабельность работы.

Л. ДРИССЕН,
начальник планового отдела пароходства.

Приспособление, дающее экономию баббита

При заливке подшипников часто получается брак. Происходит это потому, что процесс заливки производится кустарным способом. Для того, чтобы сократить брак при заливке подшипников и сэкономить металл, мною было предложено приспособление несложной конструкции — чугунная плита с угольником и шаблоном. Изготовление такого приспособления будет стоить не больше 500 рублей, это даст экономию десятков килограммов баббита.

Прошло больше года. Предложение комиссией утверждено, но к изготовлению его до сих пор не приступили. Почему ценное предложение по заливке подшипников, могущее сэкономить народные средства, не реализуется?

Я. СОЛОМАТОВ,
слесарь.

Хозяйства Николаевского пароходства в прошлом году принесли убыток государству в количестве 12 миллионов рублей. Убытки обусловили разбазаривание народных средств, запущенность учета, колоссальные простои флота и погрузо-разгрузочных механизмов.

1941 год должен принести резкое улучшение деятельности хозяйств пароходства. Выполнять план не только по количественным показателям, но и по качественным, провести строгий режим экономии, увеличить доходы — задача, которую в силах разрешить трудящиеся Николаевского пароходства.

Рентабельность перевозок, экономия денежных средств, топлива, смазочных материалов, увеличение грузопровозности флота, грузоподъемности механизмов — к этому должно быть приковано внимание всей общественности пароходства. В пароходстве далеко еще не использованы все внутренние ресурсы по увеличению плана перевозок, по увеличению доходов.

Круглосуточное плавание в лимане, сокращение штатов, замена остродефицитных материалов, повышение грузоподъемности стрел и лебедок, проведение в жизнь рационализаторских предложений — все эти возможности свидетельствуют о неограниченных ресурсах, которыми располагает пароходство для рентабельной работы в 1941 году.

Работа по сбережению народной копейки, по борьбе с расточительством только начинается в пароходстве. Бесхозяйственно, неэкономно тратятся у нас средства. Борьба за экономию, за мобилизацию внутренних ресурсов — дело каждого моряка, портовика, судоремонтника, служащего и инженерно-технического работника пароходства.

В хозяйствах пароходства созданы инициативные группы по выявлению внутренних ресурсов, по сокращению расходов, по увеличению рентабельности флота, порта и судоремонтных мастерских. Дело чести берегового и плавающего состава — внести свою лепту, свои предложения по повышению доходности хозяйств пароходства.

Морской флот СССР в этом году должен дать 180 миллионов прибыли. Миллионы, сбереженные трудящимися Николаевского пароходства, явятся ценным вкладом в бюджет доходов морского флота СССР.

Наши резервы

(Беседа с капитанами тт. Ермаковым и Басенко).

В беседе с нашим сотрудником капитаны морских буксиров тт. Ермаков и Басенко рассказали о имеющихся возможностях по сокращению расходов на своих судах.

Ремонт буксира „Чапаев“ в этом году обошелся пароходству в 80 тысяч рублей. Примерно во столько же обошелся и ремонт буксира „Щоре“. И так каждый год. Получив в этом году средний ремонт механизмов, суда, по мнению капитанов, могут проплавать два года без больших затрат на ремонт. Это даст значительную экономию.

В прошлые навигации при проходе судов по фарватеру и через бар они пользовались часто услугами лоцмана. Лоцман обходится пароходству в среднем 1000 рублей в месяц. За 4 месяца навигации по двум буксирам на оплату лоцмана уходит около 8000 рублей.

Многолетнее плавание по побережью Сахалина дало возможность хорошо изучить районы плавания и фарватер лимана, поэтому капитаны считают вполне возможным в эту навигацию отказаться от услуг лоцмана, что даст экономию в 8000 рублей.

Незаконные доплаты

В некоторых хозяйствах пароходства государственные средства расходуют расточительно, незаконно повышают заработную плату сотрудникам, имеют в штате лишних людей.

Дабы повысить отдельным сотрудникам зарплату, в мастерских выпли из положения таким образом: секретаря т. Евреву, получающую 525 руб. в месяц, росчерком пера превратили в статистика, с ежемесячной дополнительной оплатой в 100 рублей, а диспетчера т. Мякина — в сметчика-калькулятора, с окладом в 1174 рубля. Инспектор отдела кадров т. Широких получает зарплату начальника кадров — 700 рублей вместо 500 рублей.

Руководитель заготконторы т. Руденко о рациональном использовании государственных средств также не беспокоится. Игнорирование здесь сметно-штатной дисциплины привело к тому, что в 1940 году фонд заработной платы перерасходован на 181 тысячу рублей. В новом году в заготконторе также до последнего времени в штате содержали 3 лишних работника. В результате за 3 месяца умудрились перерасходовать больше 13 тысяч рублей.

Б. ЛЕБЕДЕВ.

РАЗБУХШИЕ ШТАТЫ

В 1941 году проведено объединение некоторых отделов управления пароходства и его хозяйств. В результате определена экономия. Так, при объединении жилищно-коммунальных хозяйств судоремонтных мастерских и порта экономия в год составит 20,0 тысяч рублей, при объединении диспетчерских — 70,0 тысяч рублей, административно-хозяйственных отделов — 20,0 руб., бухгалтерии — 50,0 тысяч руб. Экономия в год выразится в 150,0 тысяч руб.

Следует отметить, что и после сокращения штат в пароходстве и его хозяйствах остается еще громадный. Так, например, в судоремонтных мастерских на каждые 5 рабочих приходится 1 человек обслуживающего персонала. Совершенно безболезненно для производства можно объединить производственно-тех-

нический отдел с планово-производственным. Отдел кадров следует ликвидировать, передав ведение учета в пароходство, где организовать на базе отдела кадров отдел найма и увольнения. В отделе снабжения вместо 4 оставить 2 человека, имея в виду, что производить заготовку материалов в городе в связи с изданием Указа нельзя. Нужно перестроить аппарат бухгалтерии и пересмотреть штаты, содержание которых относится на цеховые расходы.

Велики штаты по коммунальному хозяйству и гужобозу. Этим хозяйствам утвержден штат в количестве 135 человек. При незначительном объеме работ в жилищном хозяйстве имеется начальник и его заместитель (точно на большом заводе), в гужобозе — начальник и заведующий обозом при наличии 40 лошадей и

5 машин. Кладовщик имеется в гужобозе и кладовщик в коммунальном хозяйстве.

Объединение отделов кадров, механико-судовых служб, отделов труда и зарплаты и плановых отделов эффекта не дало, так как никакого сокращения штата не произошло.

Пересмотра и сокращения штатов управления пароходства и его хозяйств не следует останавливать. Аппарат пароходства должен быть дешевым, гибким и оперативным.

Необходимо также провести мобилизацию внутренних ресурсов по товарно-материальным ценностям. Только в складе заготснабконторы находится на несколько десятков тысяч рублей материалов, которые лежат мертвым капиталом в течение нескольких месяцев, а многие даже и в течение нескольких лет.

Н. ЦЕЛЕБЕЕВ,
ревизор Наркомморфлота.

ЗАВЫШЕННЫЕ ОКЛАДЫ

Учет и оформление заказов в судоремонтных мастерских находится в плохом состоянии. Главный бухгалтер т. Ровкин работу по оформлению и закрытию заказов вменил в обязанность счетоводам расчетного стола. Между тем это не входит в их функции, причем как не уплотнить рабочий день, — с данной нагрузкой справиться невозможно. Поэтому и нет здесь ни контроля, ни точного учета документации.

С некоторых пор перекладывать весь объем работ при всяких сокращениях штатов на работников расчетного стола вошло в обычай.

Забирая работников из расчетного стола, учитывают ли руководители необходимость обработки заказов и материалов, на что уходит 50 процентов времени? Для исполнения этой работы приходится вводить сверхурочные занятия.

Об оплате работников. Счетоводы расчетного стола по штатному расписанию должны получать зарплату в размере 450 рублей в месяц, однако до последнего времени они получали по 400 руб. Неоднократные заявления о повышении зарплаты ни к чему не приводили. В то же время отдельным лицам выплачиваются оклады выше сметных расписаний.

П. ИВАНОВ,
бухгалтер расчетной группы мастерских.

Маринуют ценное предложение

В судоремонтных мастерских не ценят рационализаторских предложений. Мое предложение — сделать шаровые площадки к дырокольным прессам застряло в управлении мастерских.

В устройстве шаровых площадок сейчас ощущается острая необходимость. На пароходе „Ола“ идет застил палубы. Сверловка дыр в листах вручную или электродрелями занимает много времени. Дырокольные прессы ускорили бы работу, но требуется установка к ним шаровых площадок. На устройство площадок особых затрат не требуется.

Производительность труда благодаря дырокольным прессам возрастет в 2—3 раза. Экономический эффект мероприятия очевиден. Зря в мастерских не считаются с выгодностью этого рационализаторского предложения.

С. ФОМИН,
котельщик.

ПЕРЕД НАЧАЛОМ НАВИГАЦИИ

ОСТАЛОСЬ ПОЛТОРА МЕСЯЦА, БЫСТРЕЕ ЗАВЕРШИТЬ ПОДГОТОВКУ

НАКАНУНЕ ПОГРУЗКИ СУДОВ

Вопрос погрузки судов на льду не так уж прост, как некоторые себе представляют. Прежде, чем приступить к погрузке, необходимо вокруг майн околотить лед, чтобы судно очутилось на воде. И только тогда, когда судно окажется на плаву, производить погрузку. Если этого не будет сделано, судно при погрузке может переломиться. Судовые механизмы, лебедки и стрелы к моменту погрузки должны быть в полной исправности.

Нужно подумать и о том, как сохранить от порчи погруженный в трюм парохода груз. Всем известно, что груз выделяет тепло. Поэтому в трюме всегда будет теплый, влажный воздух. Остывшие за ночь борта

судна днем будут оттаивать и в трюме может оказаться вода. Вода приведет в негодность груз.

Предлагаю прежде, чем начать погрузку судна, обшить стенки трюма шелковой, засыпать их шлаком. Это предохранит груз от порчи.

Погрузку соли на баржу „Совгавань“ необходимо механизировать, установив в двух трюмах два ленточных транспортера.

Для того, чтобы успешно произвести погрузку судов на льду, разгрузить к прибытию первых барж склады, порт должен приступить к этой работе в ближайшие дни. Время не ждет.

К. СОБОЛЕВ,
прораб 2 участка порта.

В СРОК ОТРЕМОНТИРОВАТЬ ОГРАЖДЕНИЕ

Для того, чтобы в предстоящую навигацию перевезти через лиман все запланированное количество груза для северных районов Сахалина и материкового побережья, осуществляется круглосуточное плавание судов по лиману.

Перед гидрографическим районом стоит задача обеспечить фарватеры лимана хорошим пловучим и береговым ограждением. Для разрешения этой задачи должны быть отремонтированы и ограждение и плавсредства. Работы по ремонту выполнены наполовину. Своими силами произведен текущий ремонт. Остались работы, которые могут выполнить только механические мастерские затона. На совещании в пароходстве гидрографическому району было обещано произвести ремонт из материалов мастерских. Пока с трудом принят заказ и выполнение его с каждым днем откладывается.

Для поделки скоб нужно 22-мм железо. Мастерские должны в производстве скоб помочь нам.

А. ФИЛИППОВ,
работник гидрографического района.

Медицинское обслуживание моряков и грузчиков

Санитарно-врачебный участок водоздрава начал подготовку к навигации давно.

Подготовлены медсестры для встречи морских и речных пароходов и обслуживания пассажиров на вокзале. В марте начали среди плавсостава производить прививку против брюшного тифа.

Приобрели аптечки для судов. Для комнаты матери и ребенка при вокзале подбираем питат и готовим оборудование. Заготовлено все оборудование для больницы.

Санврач т. Кулакова провела проверку — в достаточном ли количестве подготавливается постельная принадлежность и оборудование для общежитий грузчиков. Выявлено, что заготовлено очень незначительное количество. Вместе с руководством пароходства принимаем меры. Для обслуживания грузчиков и плавсостава в выходные дни выделили фельдшерину.

В марте провели совещание по вопросу об очистке дворов и территории порта. Решили поставить помпу около мастерских, дабы флот брал воду не из бухты, а из колодца.

Врач **З. ТИТОВА.**



Полярная сова. Фото-этиюд ТАСС.

ПО НИКОЛАЕВСКОМУ-НА-АМУРЕ ПАРОХОДСТВУ

КУРСЫ ПО СИГНАЛЬНОМУ ДЕЛУ

Облосвод в марте организовал курсы внештатных инспекторов по сигнальному делу. Курсы рассчитаны на 2 месяца.

На курсах занимаются

10 товарищей из школы морского ученичества. Отлично учатся тт. Скоробогатов, Кухарчук, Боркова, Авликов и др.

Примерный боец (Письмо из Красной Армии)

В сентябре 1940 года начальник заготснабконторы пароходства т. Руденко провозжал своего сына Георгия в ряды Красной Армии. Георгий Руденко добросовестно и честно выполняет свой долг перед социалистической родиной.

На днях т. Руденко получил письмо от командования части, в которой служит его сын. Младший лейтенант командир взвода т. Варфоломеев пишет:

„Здравствуйте Петр Севастьянович и Агафья Владимировна. Считаю нужным уведомить вас о том, что сын ваш Георгий с первого дня прихода в ряды Рабоче-Крестьянской Красной Армии и по настоящее время является одним из лучших бойцов, находящихся в моем

подразделении. Он действительно понял существо задач, стоящих перед нашей армией и перед всем народом, и сознавая необходимость подготовки к грядущим боям за дело коммунизма, упорно работает, изучая технику, оружие. Сейчас он отличник политической и боевой подготовки и, я надеюсь, что и в будущем будет честно и упорно работать над собой.

Мне, как командиру, приятно обучать таких добросовестных, дисциплинированных бойцов, как ваш сын.

Думаю, что приятно об этом знать и вам, родителем. Сердечно благодарю вас за то, что воспитали и дали в армию такого трудолюбивого и добросовестного сына“.

Завтра открывается бассейновая профсоюзная конференция

Завтра, 3 апреля, открывается первая бассейновая профсоюзная конференция. Конференция состоится

в 8 часов вечера, в красном уголке ВОХР порта (улица Красная, 19).

По следам выступлений „Дальневосточного моряка“

„Полностью использовать автотранспорт“

Под таким заголовком в нашей газете (№ 17 от 26 февраля 1941 года) была помещена статья механика т. Ярошевского. Тов. Ярошевский в статье указывал, что по распоряжению начальника транспортного отдела т. Могилюк в гараже были помещены два трактора, не принадлежащие пароходству, указывал также на плохую работу автопарка.

Начальник порта т. Во

лощенко сообщил редакции:

Ремонт тракторов т. Могилюк производил по распоряжению начальника порта. Факты безобразной работы автопарка подтверждаются, в них повинен т. Могилюк. Приняты меры по устранению недостатков.

Ответственный редактор
Я. М. ГЕЛЬФЕР.

Повторяют ошибки прошлого года

В ноябре прошлого года нам были даны бланки актов для оформления недостатков и поврежденных грузов. В январе 1941 года эти акты коммерческим отделом отменены и посланы другие. Не прошло и двух месяцев как и эти бланки были изъяты и заменены новыми. Если смена форм актов будет продолжаться и в период навигации, то можно с уверенностью сказать, что правильного оформления недостатков и порчи грузов не будет достигнуто.

Для того, чтобы гарантировать правильный учет и оформление документов на участках, коммерческо-

му отделу порта нужно проинструктировать заведующих складами.

В оплате труда заведующих складами процветает уравниловка. Заведующий складом на первом участке получает такой же оклад, как и заведующие складами второго и третьего участков. Между тем план грузооборота второго участка вдвое больше грузооборота первого участка. В интересах дела и работников целесообразнее при установке оклада исходить из плана переработки грузов на каждом участке.

А. ВОРОНОВ,
зав. складом № 3 второго участка.

Советы диспетчеров

Громадным недостатком в работе Николаевского порта в навигацию 1940 года были неорганизованность и хаотичность в эксплуатации рейдового флота, что создавало простой морских судов (в ожидании рабочей силы, в ожидании причала, распоряжений и т. д.). Для устранения этих недостатков в предстоящую навигацию предлагаем буксирный катер „Аида“ поставить на регулярную линию по строгому регулярному расписанию: (рейс 1) речной причал—мыс Кошка—мол—мыс Кошка—рейд (обходит суда вниз по течению от первого до последнего парохода)—рейд (вверх по течению от крайнего парохода до первого на рейде)—мыс Кошка—мол—мыс Кошка—речной причал.

Последующие рейсы—в этих же направлениях.

Работу катера необходимо построить так: начало работы в 6 час. утра, ко-

нец—в 2 часа утра. Это даст возможность установить связь между отдельными участками порта и своевременно доставлять грузчиков и судовые команды к месту работы. Работники морских судов сумеют вовремя вручать нотис порту, диспетчера и другие оперативные работники во-время поехать на рейд или выехать с рейда или других участков порта. Дергание диспетчерского аппарата по поводу предоставления катеров отдельным лицам (как это было в навигацию 1940 года) прекратится. Остальной рейдовый флот сможет заниматься непосредственно своей прямой работой по твердому суточному плану.

Диспетчеры—**А. КВИРАЙЯ, Е. МАЛИНИН.**