

Суббота

12 апреля 1941 г.

№ 30 (54)

Год издания 2-й

Выходит 2 раза в неделю.

ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ МОРЯК

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

ОБЯЗАТЕЛЬНЫЙ ЭКЗЕМПЛЯР

ПЕРВОМАЙСКОМУ ПРАЗДНИКУ - ДОСТОЙНУЮ ВСТРЕЧУ

Приближается радостный Первомайский праздник. Замечательной традицией советских людей стало встречать пролетарские праздники новыми производственными успехами.

Моряки парохода „Амур“, завоевавшие переходящее красное знамя управления пароходства, политотдела и баскоммора, обязались к 1 мая, раньше на 25 дней, полностью закончить ремонт судна. Свое слово они подтверждают делом. В первой декаде апреля ремонт парохода идет впереди графика.

В предмайском соревновании главное — подтянуть отстающих до уровня передовых, добиться того, чтобы все объекты выполняли график. В первую очередь это относится к пароходу „Ола“.

В течение марта и первой декады апреля ремонт судна проходил крайне неудовлетворительно. Сейчас на судно переброшены почти все котельщики и плотники судоремонтных мастерских. Есть компрессор, более или менее ремонт обеспечен и материалами. Но не хватает одного — порядка. На судне в настоящее время 2 прораба и 2 мастера. От каждого из них исходят противоречивые указания. На согласованность, на так называемые узвязки уходит рабочее время. Когда же будет положен конец подобной безалабернице?

В ближайшие дни, с окончанием строительства дома пароходства и дома № 7, в порту начнется строительство причалов, столовой на 3 участка и других сооружений. Весенняя распутица заставляет спешить с заборкой материалов на мол.

До начала навигации осталось 20—25 дней. Предмайское соревнование должно пройти под знаком ликвидации недостатков, борьбы с беспечностью в деле подготовки к навигации. Быстрее производить ремонт судов, инвентаря, строительство сооружений, комплектование участков, составление планов — вот чему должно быть подчинено предмайское социалистическое соревнование.

Никакой парадности и шумихи. Повседневно проверять обязательства, конкретно руководить соревнованием.

Достоинно встретим международный пролетарский праздник — 1 мая.

Экипажи катеров „Байкал“ и „Воевода“ полностью закончили ремонт, рассчитанный на зимний период

Места хозяйств пароходства в социалистическом соревновании

(за I декаду апреля)

ПЕРВОЕ МЕСТО

Пароход „Амур“ (капитан т. Клименко, старший механик т. Кириченко) впереди графика по заводскому ремонту на 7 процентов, по саморемонту палубы — на 8 процентов, по саморемонту машины — на 8 процентов.

ВТОРОЕ МЕСТО

Буксирный пароход „Чапаев“ (капитан т. Ермаков, старший механик т. Помалейко) отстал от графика по заводскому ремонту на 1 процент, впереди графика по саморемонту на 5 процентов.

ТРЕТЬЕ МЕСТО

Буксирный пароход „Щорс“ (капитан т. Басенко, старший механик т. Колосовский) отстал от графика по заводскому ремонту на 6 процентов, впереди графика по саморемонту на 5 процентов.

ЧЕТВЕРТОЕ МЕСТО

Пароход „Ола“ (капитан т. Шведун, старший механик т. Рычков) отстал от графика по заводскому ремонту на 15 процентов, впереди графика по саморемонту палубы на 6 процентов, по саморемонту машины — на 3,8 процента.

ПЯТОЕ МЕСТО

Теплоход „Серп“ (капитан т. Симановский, старший механик т. Дити) отстал от графика по заводскому ремонту на 1,5 процента, отстал от графика по саморемонту машины на 7 процентов, впереди графика по саморемонту палубы на 0,8 процента.

♦ По судам пароходства план по саморемонту перевыполнен на 1 процент. Отставание от графика по заводскому ремонту составляет 4 процента.

По судам порта

ПЕРВОЕ И ВТОРОЕ МЕСТО ПОДЕЛИЛИ:

Катер „Воевода“ (капитан т. Воронин, старший механик т. Гуллев) полностью закончил ремонт, рассчитанный на зимний период.

Катер „Байкал“ (капитан т. Граченко, старший механик т. Крылов) полностью закончил ремонт, рассчитанный на зимний период.

ТРЕТЬЕ МЕСТО

Катер „Пилот“ (капитан т. Яркин, старший механик т. Божко) впереди графика по заводскому ремонту на 19,9 процента.

ЧЕТВЕРТОЕ МЕСТО

Плавкран (кранмейстер т. Неведин, механик т. Черкасов) впереди графика по заводскому ремонту на 13 проц.

ПЯТОЕ МЕСТО

Катер „Аида“ (капитан т. Коренев, старший механик т. Доготарь) впереди графика по заводскому ремонту на 3 процента.

ШЕСТОЕ МЕСТО

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

♦ По судам порта график по заводскому ремонту перевыполнен на 6 процентов.

По затону

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

КАПИТАЛЬНЫЙ РЕМОНТ.

Отставание от графика составляет 1 процент.

СРЕДНИЙ РЕМОНТ

Отставание от графика составляет 4 процента.

ТЕКУЩИЙ РЕМОНТ.

Отставание от графика составляет 0,3 процента.

♦ Затон отстал от графика на 2,6 процента.



Стахановцы — коммунисты грузчики Феодосийского порта слева направо: Е. Г. Лефтеров, выдвинутый на должность заместителя начальника погрузочного района, Т. И. Коломеец, выдвинутый на должность сменного диспетчера, и Г. Ф. Руденко — грузчик-взвешиватель.

Фото И. Блох.

Закрепляют достигнутые успехи

После получения красного знамени коллектив парохода „Амур“ работает с большим подъемом. Задание по ремонту механизмов на 10 апреля выполнено на 87,3 проц. и палубы — на 87,7 проц. (по отношению к годовому плану).

В соревновании впереди идут палубники. Сейчас они производят покраску палубы, корпуса, мачт. Хорошие показатели у тт. Платошина, Суркова, Якушина.

В машинной команде хорошо работают тт. Булатов, Никитин, Кондратьев и др. Успехи экипажа снижают мастерские. Коллектив взял обязательство — к 1 мая подготовить судно к навигации. Но из-за задержки заводом центровки валов нельзя приступить к сборке главной машины. Тормозятся и некоторые палубные работы.

Ф. БЕЛОКОНСКИЙ.
Пароход „Амур“.

Судоремонтные мастерские не выполняют своих обязательств

Включаясь в предмайское социалистическое соревнование, судоремонтные мастерские обязались ликвидировать отставание и к 1 апреля войти в график.

Но это осталось благим намерением. Отставание котельных работ по пароходу „Ола“ до сих пор остается угрожающим. Из-за недостатка горючего ежедневно по несколько раз останавливаются компрессор и электросварочные агрегаты. Третий день

котельщики производят кленку нижних комингсов в трюме № 2, когда на эту работу требуется всего один день. Тормозится сверловка и райберовка палубных листов. Окончание оборудования юта и трюмов №№ 3 и 4 затягивается.

Отставание котельных работ отражается на успехах экипажа. Из-за котельных работ во втором трюме не производится окраска. Задерживается и установка коек.

К. ПАВЛОВ.

П Р И К А З

По Николаевскому-на-Амуре морпароходству

За энергию, настойчивость и стахановскую работу, проявленные в период выполнения срочных и ответственных работ при ремонте действующего парохода „Ола“, приказываю: объявить благодарность 3 механику парохода „Ола“ т. Степанову и второму механику парохода „Ола“ т. Рязанову.

С. МАРКЕЛОВ,
начальник Николаевского пароходства.

Коммунисты управления пароходства обсуждают отчет партийного бюро

10—11 апреля проходило отчетно-выборное собрание парторганизации управления пароходства. Отчетный доклад сделал секретарь бюро парторганизации т. Гейнер.

Доклад т. Гейнера был заполнен множеством цифр и статистических данных о возрастном составе парторганизации, о количестве прошедших партийных собраний, заседаний партбюро и т. д.

Как же партийная организация боролась за создание большевистского порядка в управлении пароходства, за повышение ответственности аппарата? Этому, к сожалению, докладчик не уделил внимания.

Партийное бюро за отчетный период допустило крупные ошибки. Присвоив себе функции производственной организации, бюро парторганизации умудрилось осуществлять контроль над производством, грубо вмешивалось в действия руководителей пароходства. Упустив из поля зрения главное—улучшение работы управления пароходства, партийное бюро опекало суда, порт и другие хозяйства. Оно подменяло вышестоящие партийные органы.

Об этом на собрании говорили тт. Лозовский, Кампилин, Дриссен и многие другие коммунисты.

Отчетно-выборное собрание признало работу партийного бюро за отчетный период неудовлетворительной.

Ниже мы публикуем выступления отдельных коммунистов.

ПОПРАВКИ К ДОКЛАДУ

Комсомольская организация управления пароходства работает неудовлетворительно. Партийное бюро не оказывало помощи комсомольцам.

Секретарь и члены партбюро не знают даже, где и сколько комсомольцев работает. В своем докладе т. Гейнер говорил, что в службе связи 9 комсомольцев. На самом же деле комсомольцев там 12. Докладчик упомянул, что в школе морского ученичества один комсомолец. Он не знает очевидно, что при школе существует самостоятельная первичная организация.

Комитету комсомола управления пароходства требуется большая помощь в

организации политического образования комсомольцев. Плохо учатся многие члены организации. Это, к сожалению, не беспокоит партийное бюро.

Мы имеем много случаев, когда комсомольцы уходят с собраний неудовлетворенными, так как волнующие их вопросы не находят полного разрешения. Понятно, что если бы на собраниях присутствовали секретарь, члены партбюро или отдельные коммунисты, то этого не было бы.

4 марта этого года партийное бюро заслушало отчетный доклад комсомольской организации. Приняты неплохие решения, но они остались на бумаге.

Н. ПОПЕНКОВ.

О невеждах и либералах из партбюро

За отчетный период было вынесено много хороших решений об улучшении изучения истории партии в нашей парторганизации. Но решения эти предали забвению.

Члены нашей парторганизации медленно изучают „Краткий курс истории ВКП(б)“. Многие застряли на 3—5 главах.

Основная причина—безответственное отношение некоторых коммунистов к повышению своего политического самообразования.

Здесь выступал т. Фандеев и просил, чтобы его подталкивали. Тов. Фандеев, очевидно, забыл требования устава ВКП(б), обязывающего каждого коммуниста изучать революционную теорию.

Тов. Руденко, ссылаясь на занятость, на перегрузку, совершенно не учится. При каждой проверке знаний обещает приступить к изучению „Краткого курса“.

Обещания до сих пор не выполнены.

Большая вина ложится и на партийное бюро. Оно не осуществляло контроля над самообразованием коммунистов. Партийное бюро не призвало к ответу невежд, занимающих ответственные посты и не желающих работать над собой. Инструктор политотдела т. Эпов не разбирается в самых элементарных вопросах. Он политически неграмотен.

Против коммунистов, не желающих изучать теорию марксизма - ленинизма, не создавалось общественного мнения. Надо сказать, что и газета „Дальневосточный моряк“ не уделяла внимания вопросам пропаганды. Статьи на партийные темы в газете появляются редко. Отдел партийной жизни в газете слабый и его надо укреплять.

И. МАКАРЕВИЧ.

УПУСТИЛИ ГЛАВНОЕ

Плохие итоги выполнения плана прошлого года отражают плохую работу парторганизации. Парторганизация не занималась вопросами улучшения работы аппарата управления пароходства.

Отдельные коммунисты нашей организации не осуществляют авангардной роли, страдают недисциплинированностью. Руководители отделов тт. Гейнер, Набойченко, Ковальский с опозданием явились на собрание партийно-хозяйственного актива пароходства.

Руководитель заготовконтры член партии т. Руденко завалил работу в отделе. Учет, хранение материалов здесь крайне запущены.

Строители в этом году неплохо работают. Но надо сказать, что они рано успокоились. Коммунисты, работающие в этом отделе (т. Розум и др.) мало проявляют заботы о механизации трудоемких работ. Шлак на третий этаж строящегося дома пароходства носят в ведрах. Строители все время говорили, что нехватает леса. Сейчас, с наступлением теплых дней, из под снега появляются целые штабеля леса. Разве это не говорит о разбазаривании, бесхозяйственном отношении к государственным материалам.

Прямо надо сказать, что как партийное бюро, так и парторганизация слабо участвуют в подготовке к навигации 1941 года. Управление пароходства — штаб пароходства, но оно еще не на уровне своих задач.

Работу партбюро следует признать неудовлетворительной.

С. МАРКЕЛОВ.

После проверки...

Политическим образованием кандидатов ВКП(б) партийное бюро занималось недостаточно. А с изучением истории ВКП(б) в парторганизации неблагополучно.

Скажу о себе,—в последнее время плохо занимаюсь. Конечно, в этом я не виню партбюро, но контролировать людей и систематически проверять нужно.

Осенью была проведена проверка знаний. К тому времени я изучил 3 главы „Краткого курса истории ВКП(б)“. После проверки политическое самообразование забросил. Никто не подтолкнул, не направил. В течение долгого времени партбюро не интересовалось, как я повышаю свой идейный уровень.

А. ФАНДЕЕВ.

К 15 апреля закончить строительство дома

пароходства и дома № 7

ПЛОТНИЧАТЬ ТАК, КАК ПЛОТНИК ФЕДОТОВ, ВЫПОЛНЯЮЩИЙ НОРМЫ НА 270 ПРОЦЕНТОВ

Итоги соревнования на строительстве пароходства и дома № 7

(с 4 по 11 апреля)

Постановление жюри по подведению итогов социалистического соревнования

(Утверждено начальником пароходства)

В истекшую неделю на первое место среди звеньев плотников (дом пароходства) вышло звено т. Смирного. Звено выполняет нормы на 194 процента. Однако, по сравнению с предыдущей неделей звено снизило темпы выработки (с 221 до 194 проц.).

Звено т. Ускова выполняет нормы на 163,5 процента; звено т. Тютюнина — на 141 процент;

звено т. Миловацкого — на 139,5 процента;

звено т. Гласкова — на 139,9 проц.;

звено т. Казанцева — на 120 проц.;

звено т. Рыбакова — на 115 проц.;

звено т. Сенотрусова — на 112 проц.;

звено т. Мотырева — на 105 проц.;

звено т. Коншина — на 102 проц.

У бригад подсобников следующие показатели:

бригада т. Шевченко — 145,6 проц. (выполнение норм);

бригада т. Швагина — 163 проц.;

бригада т. Козлова — 91 проц.;

бригада т. Седова — 86 проц.

На строительстве дома № 7 первое место занял плотник т. Федотов, выполняющий нормы на 270 проц. Бригада т. Просянкина выполнила нормы на 110 проц., плотник т. Рамзин — на 100 проц.

Рассмотрев материалы, жюри постановило:

Знать и первую премию никому не присуждать.

Вторую премию — 75 руб. — присудить плотнику т. Федотову.

Третью премию — 50 руб. — присудить звену т. Смирного.

Председатель жюри — И РОЗУМ, члены жюри — И. ДЕГТЯРЕВ, А. АНДРЕЕВ, Я. ГЕЛЬФЕР.

Бракоделы остаются безнаказанными

7 апреля, как всегда, в 8 часов утра все принялись за работу. Встали на свое место. Хотя руководители хорошо знают, что плотников нужно снабжать материалом, но у нас заведено правило обходить непосредственных начальников. И на этот раз, дабы были принесены нужные бревна, я обратился к бригадиру. Он ответил коротко и ясно — подсобных рабочих еще нет. Обратился к прорабу т. Глозову.

— Тебе работы? Я тебя снимаю, а то еще будешь в газету писать.

Я без оговорок ушел в звено т. Казанцева на подшивку карниза. Не успели принять и двух тесин, работа остановилась. Надо было вперед проконопатить, а потом подшивать карниз.

Звеньевой пошел к прорабу. Тот сказал — сейчас пришло конопатчика. Пришел конопатчик. Но конопатить, как и плотничать, было нельзя. Прораб устроил на лесах свалку. С верхнего этажа очистили снег, щепы, остатки бревен, чурки и всем этим завалили леса. Снег растаял, надо было ложиться в воду, чтобы подшивать карниз.

Я на это указал прорабу. „Я дам тебе лом и лопату, будешь землю долбить. Земли много, больше ко мне не придешь просить работы“ —

ответил он.

Закончили мы вырубку степ. Надо было взяться за крышу, но не оказалось плинтуса. Наш руководитель поставил на заготовку человека, который не умеет этой работы выполнять. Плинтуса нужны фигурные, а работник низкой квалификации. Требуется их 600 метров, а заготовлено за 2 часа 6 метров и то брак.

Если так расставлять рабочую силу, на строительстве не развернуть работы. Бывает и так, где справится один человек — туда ставят двух.

На строительстве еще не видно конца работ, а до срока осталось 7 дней. Не начата настилка полов, лестничные клетки. Это займет много времени. Начальник стройотдела т. Клейное делает вид, что не замечает недостатков, придет, посмотрит и уходит молча. Он не спросит, чего нехватает в работе, не борется ни за стандарт, ни за качество. Из-за неправильных чертежей было много переделок. Переделки заносятся не за счет виновного, а за счет государства. Закон о выпуске доброкачественной продукции издан недавно, а руководители наши его уже забыли.

Ф. ТЮТЮНИН, плотник.

ВОТ ОНИ — РЕЗЕРВЫ ФЛОТА

ПУТИ УВЕЛИЧЕНИЯ ГРУЗОПРОВОЗНОСТИ СУДОВ

Недогруз судов в 1940 году имел систематический характер.

Пароход „Двина“, например, прибывший в порт в первых числах июня, принял груза только около 700 тонн. Июнь-июль — месяцы, когда на баре самые большие воды и все без исключения суда могут пропустить северный бар при осадке на 15—15,5 футов. Следовательно, судно „Двина“ могло принять груза по крайней мере вдвое больше. С таким же недогрузом уходили „Красноармеец“, „Дон“, „Ковда“, „Карага“.

Суда, грузившиеся широким фронтом и уходившие из порта не по графику, вынуждены были зачастую по 4—5 суток ожидать полной воды на баре. По этой причине в прошлую навигацию суда простояли в ожидании прилива свыше 1000 часов, что составляет около 42 суток; недозвезено свыше 12 тысяч тонн груза.

Грузоподъемность судов в навигацию 1941 года может быть значительно повышена. Для осуществления этого необходимо, чтобы все суда, стоящие под погрузкой в Николаевском порту, обрабатывались узким фронтом и уходили без малейшей задержки. Это даст возможность судам проходить бар, когда на баре полная вода.

При этих условиях суда могут перевозить: „Амур“ вместо 1200-1400 тонн может принимать на 15 футов 1700-1800 тонн; „Двина“ вместо 1000-1200 тонн —

1800-1900 тонн некубатурных грузов; „Перекоп“ вместо 1600-1800 тонн — 2200-2400 тонн и т. д.

Большим бичом для судов является ожидание бункерного угля в Александровске, Совгавани, Ногоево и Николаевске. Флот в навигацию 1940 г. простоял в Александровске около 1600 часов, в Совгавани — 200 часов, в Николаевске — 1600 часов, в Де-Кастри — 500 часов, в Ногоево — 100 часов, то есть за счет этих простоев недозвезено свыше 40 тысяч тонн груза.

Необходимо сейчас же добиться от Наркомморта и начальника Дальневосточного пароходства создания площадок и завозов бункерного угля в Совгавани и Де-Кастри. Снабжение углем судов в Совгавани и Де-Кастри производится кустарным способом. Нужно принять меры к улучшению подачи угля.

Велики непроизводительные простои и пробеги судов из-за отсутствия базы пресной воды для судов в Александровске и приписных пунктах на Сахалине. Их можно устранить путем выделения понтона или баллиндера на 500—600 тонн воды, которые и подводить к стоянке судов на рейде. Эти мероприятия дадут возможность увеличить вывоз груза из Николаевска на 10—20 процентов в каждый рейс.

В. КОВАЛЬСКИЙ,
инженер.

Ресурсы парохода „Амур“

Раньше мы не замечали, что возим излишние тяжести. Сейчас, когда на судах развернулась борьба за использование внутренних ресурсов, все это бросилось в глаза. За счет нефтеподогревателя, 3 депок, двух поршней главной машины, вышедших из употребления, двух четырехклапанных коробок, старой шестерни брашпиля мы увеличиваем провозоспособность судна на 25—30 тонн. Лишних 20 тонн можно погрузить за счет разборки нефтяной цистерны, которая раньше предназначалась под жидкое топливо. Освободится место в машинном отделении, здесь не будет такой скученности, какая была раньше.

Для обслуживания судна в период навигации вместо 6 матросов 1 класса оставляем 4, но увеличим штат матросов 2 класса до 5 человек, вместо 3 человек. Экономия — 2000 рублей в год.

Большую экономию средств принесла бы организация при порте тальманского бюро. Обслуживая суда при выгрузке и погрузке, бюро отвечало бы за целостность и сохранность груза. По окончании грузовых операций представители бюро пломбируют трюмы. Это исключит возможность расхищения грузов в пути. Наличие тальманского бюро позволит по одному нашему судну сократить двух человек.

В. КИРИЧЕНКО,
старший механик парохода „Амур“.

СОКРАЩАЕМ ШТАТ

На теплоходе „Серп“ выявлены ресурсы, могущие способствовать повышению рентабельной работы судна.

За счет сокращения количества балластов повышается грузоподъемность судна. Можно брать балласта на 130 тонн меньше, что позволит дополнительно перевозить до 100 тонн груза.

Без ущерба можно сократить штат судна. Обычно у нас плавают пекарь и повар. Период ремонта 1940-41 г. показал, что повар, работая несколько больше нормального времени (за это он получает

дополнительно 50 процентов оклада) вполне справляется и с обязанностями пекаря. Это даст в год 3720 рублей экономии.

Для обеспечения бесперебойной эксплуатации электрооборудования вполне достаточно иметь одного электромеханика. Сокращение должности электрика позволит сэкономить 8352 рубля в год.

Всего сокращение двух человек даст в год 12072 рубля экономии.

Н. СИМАНОВСКИЙ,
капитан теплохода „Серп“.

Перевозить не 1000, а 1300 тонн

Всем хороша баржа „Совгавань“ — и своей грузоподъемностью и удобством помещений, но здесь слабы паровые лебедки.

На барже 4 стрелы — 3 грузоподъемностью в полторы тонны и одна в 3 тонны. Стрелы в полной исправности. Но беда в том, что на барже стоят не судовые лебедки, а лебедки от лесотасок, мощностью всего в 800 кг. каждая. Они были поставлены в прошлом году при постройке баржи, за неимением нужных лебедок.

Зам. Наркома т. Петров, будучи в прошлом году в Николаевске, обещал выслать нужные для баржи лебедки. Одна 3-тонная лебедка Наркоматом выслана, но по дороге где-то

застряла. Заготснабконтора пароходства разыскивает ее.

Из-за слабой мощности лебедок при погрузо-разгрузочных работах мы тратим лишние дни. Правда, в Николаевске помогают при погрузке барж береговые механизмы. Совсем другое дело при выгрузке барж в портах Сахалина. Здесь мы пользуемся своими лебедками и, естественно, сроки разгрузки затягиваются.

В прошлую навигацию мы брали груза до 1000 тонн, баржа же может поднять 1300 тонн. 1300 тонн мы можем с успехом перевозить.

Э. СЛАПШИНСКИЙ,
механик баржи „Совгавань“.

Что показывает годовой отчет

Годовой баланс пароходства (за 1940 г.) еще раз подчеркнул тот факт, что хозяйственники не заботились о рентабельности своего предприятия, не интересовались бухгалтерскими и оперативными отчетными данными, а счетно-бухгалтерский аппарат ничего не сделал, чтобы предотвратить ничем не оправданные перерасходы.

Финансовые результаты за год на первый взгляд вполне удовлетворительны. Так, убыток при плане в 6.036 тысяч рублей составил 5.177 тысяч рублей. Однако убыток снижен за счет полученных штрафов с клиентуры в сумме 1.840 тысяч руб. Этот „доход“, как известно, не является результатом производственной деятельности пароходства и поэтому к показателям хорошего качества работы не может быть отнесен.

В то же время действи-

тельные доходы, плата за перевозки (предоставление буксиров и т. д.) с клиентуры взыскана не полностью и в годовом отчете это не отражено, так как в финансовый отдел не были переданы соответствующие документы для предъявления счетов. Имели место такие факты, когда клиенты сами приходили в финотдел пароходства (Амургосрыбтрест) и просили дать им счета за перевозки.

Таймшпты в навигации 1940 г. еще в марте текущего года продолжали поступать в финотдел для предъявления клиентуре.

При перетаксировке документов выявлено 3100 неправильных случаев таксировки. Недоборы составили 1.185 тысяч руб., а переборы 711 тысяч руб. До сих пор полностью не взысканы платежи по перевозкам некоторых организаций из-за неправильного оформления документов.

При невыполнении плана расходы выразились в сумме 12427 тысяч рублей, или 101,1 проц. В основном перерасход имел место по статьям „зарплаты“ и „топлива“. Перерасход по топливу составил 621 тысячу руб. За перерасход по топливу нельзя целиком винить суда Николаевского пароходства, этому помогли суда Дальневосточного пароходства и даже совсем сторонние организации. Вина за этот перерасход ложится на службу эксплуатации и бухгалтерию, которые не сумели наладить учета топлива на судах и не представляли счетов за уголь, отпущенный другим организациям.

Перерасход фондов заработной платы по плавсоставу тоже неслучайное явление.

Капитаны судов имеют годовой лимит фондов заработной платы отдельно на навигационный период и на зимний судоремонт. Однако этих лимитов не всегда и не все из них придерживаются, многие капитаны допускают значительные пе-

рерасходы фондов заработной платы.

Такие нарушения были допущены на пароходе „Ковда“ (капитан т. Скворцов), на пароходе „Карага“ (капитан т. Ябров), где в период судоремонта содержались и оплачивались эксплуатационные штаты.

Бесконечные выплаты сверхурочных, неиспользованные выходные дни и т. д. стали правилом на многих судах и немудрено, что себестоимость тонны увеличилась в 1940 г. на 34 процента против плана.

Допущен перерасход по административно-управленческим расходам и прочим эксплуатационным расходам, в общей сложности на 137 тысяч руб.

Кроме перерасхода по планируемым расходам, пароходство имеет на 557 тысяч руб. не предусмотренных планом потерь, в том числе убытков от хищений и порчи груза на 228 тысяч руб. И эту сумму нельзя считать окончательной, так как к моменту окончания годового отчета в коммер-

ческом отделе пароходства и порта имелось 63 нерассмотренных претензий на сумму 3.951 тысяча руб.

Каким-то чудом убыток был получен от реализации материалов заготснабконторы пароходства. Этот убыток выразился в сумме 486 тысяч руб. и не может быть оправдан никакими объективными причинами.

По сводному отчету пароходства, включая порт, сверхплановый убыток за 1940 г. составил 3.038 тысяч руб., причем ни пароходство, ни порт плана не выполнили.

С этим возмутительным отношением к государственным средствам пароходство и его хозяйства должны решительно покончить.

Итоги работы должны анализироваться не раз в год, а ежемесячно как хозяйственными руководителями, так и партийными организациями. При таких условиях мы не допустим в 1941 году ошибок прошлого года.

З. СОНЬКО,
главный бухгалтер пароходства.

ПЕРЕД НАЧАЛОМ НАВИГАЦИИ

ОСТАЛОСЬ 25 ДНЕЙ

КОНСТРУКЦИЯ ГРЕЙФЕРОВ
ТРЕБУЕТ ИЗМЕНЕНИЙ

Отдел механизации порта выполняет задание по изготовлению 18 грейферов системы Болотина и 6 грейферов голландской системы. Преимущества наших отечественных грейферов перед голландскими заключаются в том, что в весе они на половину легче. После сборки двух голландских грейферов было установлено, что каждый из них весит 13 0 килограммов. Такие грейферы по своей тяжести могут оказаться неприемлемыми в условиях Николаевского пароходства.

Практика строительства первых двух голландских грейферов показала, что без ущерба для работы они могут быть намного облегчены. Для этого нужно сделать следующее: на челюсти грейфера ставить не 8-мм железо, а 3-мм. Весь верхний траверз на половину сократить, выбросив верхний блок. Тяги сделать из труб, угольники для средней траверзы ставить не 150 x 150, а размером в 60 x 60. При этих условиях вес грейфера со-

кратится до 850 килограммов.

Недостаток в болотинских грейферах следующий. Прежде чем закрыть грейфер, его нужно опустить на землю и только тогда замок попадает в специальные защелки. Для того, чтобы открыть грейфер, на лебедке нужен специальный отводной.

Голландский грейфер устроен иначе. Его можно открыть и закрыть на любой высоте и в любое время. Я предлагаю механический затвор голландских грейферов приспособить к болотинским. Инженерам есть смысл поработать над переоборудованием затвора болотинских грейферов и облегчением голландских грейферов.

Кроме того, нужно электросварку начинать только тогда, когда заготовка деталей будет полностью закончена. При такой постановке дела мы избежим переделок и намного ускорим процесс сборки грейферов.

С. БУРДИНСКИЙ,
крановый мастер отдела механизации порта.

Легкомысленное
отношение
к комплектованию
экипажей

Ремонт рейдовых катеров порта подходит к концу. Пора комплектовать команды.

По „Байкалу“ утверждено 16 человек, в частности по машине—3 механика и 4 кочегара.

В прошлую навигацию мы работали с тремя кочегарами и справлялись. Считаю, что и в 1941 году без ущерба для дела можем обойтись без четвертого кочегара.

Осенью, к началу ремонта отдел кадров порта списал с нашего катера всех кочегаров и сейчас, при укомплектовании команды, обратно их не возвращает. Кочегар т. Афиногенов послан на работу в силовую станцию затона, т. Воробьев — на катер „Воевода“ и третий кочегар тоже на какой-то катер.

Непонятно, из каких соображений отдел кадров порта перебрасывает кочегаров с одного катера на другой и с катеров в затон. Ясно одно, что вся эта вакханалия с переброской кочегаров и другой команды может привести к перебою в работе.

Нам осталось привести в порядок, помыть и покрасить каюты. Для этого нужны люди. Отдел кадров обещает дать их не раньше 1 мая. В прошлые годы запоздание с укомплектованием команд вызвало перед началом навигации авралы. Для того, чтобы избежать аврала в нынешнем году, нам нужны сейчас еще хотя бы 2 человека.

Г. КРЫЛОВ,
старший механик катера „Байкал“.

Участки не готовы к приему судов

Близок день прихода первых барж и пароходов, а погрузо-разгрузочные участки порта еще не готовы к их приему. На 3 участке только вчера начали подвозить лес для строительных работ. У складов №№ 8 и 9 со стороны бухты необходима смена привальных брусьев, склад № 10 требует капитального ремонта, капитального ремонта требуют 36 дверей складов.

Намечено построить причальную линию на 3 участке со стороны Амура, построить столовую. Кстати, о строительстве столовой.

Руководство порта реши-

ло сломать имеющееся на участке помещение, служившее в прошлом году столовой, и построить на этом месте новую столовую с кухней. Планы прекрасные, но времени для их осуществления осталось мало...

На участке началась очистка причалов от снега и подготовительные работы к строительству.

Ремонт городского причала и склада на первом участке еще не начал.

Первый и второй участки инвентарем обеспечены, за исключением железных тележек и козлин. К очистке причалов от снега на втором участке еще не приступили.

С. МАРКОВ.



Города Советской Эстонии.
НА СНИМКЕ: Панорама города Таллина (Эстонская ССР).
Фото-клише ТАСС.

ПО НИКОЛАЕВСКОМУ-НА-АМУРЕ ПАРОХОДСТВУ

38 мячей в воротах противника

Закончились игры на городском первенстве по хоккею. Хоккеисты спортивного общества „Водник“ заняли второе место. В ворота противника они за-

били 38 мячей, пропустив в свои 18 мячей. Команда награждена грамотой областного комитета физкультуры и спорта.

Тренировочные занятия по гимнастике

Комсомольцы затона и школы морского ученичества готовятся к сдаче зачетов по гимнастике.

У гимнастов судоремонтных мастерских проведено 7 тренировочных занятий. 18 юношей и девушек изучили 8 гимнастических упражнений комплекса ГТО.

Проведены также тренировки по прыжкам в высоту.

Заканчиваются тренировочные занятия и у комсомольцев школы морского ученичества.

20 апреля комсомольцы хозяйств пароходства приступят к сдаче зачетов.

„Крокодил“ в ВОХРе порта

В военизированной охране порта выходит сатирическое приложение к стенгазете „На посту“ — „Крокодил“.

Приложение художественно оформлено. Едкие

карикатуры высмеивают нерадивых, недисциплинированных бойцов военизированной охраны порта.

Редактирует „Крокодил“ т. Ивлев, художник т. Боцкарев.

Литература для изучающих „Краткий курс“

Парткабинет политотдела пароходства получил 60 экземпляров книги „В помощь изучающим историю ВКП(б)“. В книге помещены статьи по отдельным главам Краткого курса, опубликованные за последние два года в центральной печати и в журналах „Большевик“, „Под знаменем марксизма“ и др.

В течение одного дня поступившая литература была полностью реализована. В ближайшее время ожидается прибытие еще 140 экземпляров.

Звание рулевых получили 16 человек

В школе морского ученичества закончились выпускные экзамены второго курса рулевых. Звание рулевых получили 16 человек.

Отличные оценки по всем предметам получили Одинокоев, Полетаев. Учащиеся раскреплены по судам пароходства.

Открылась библиотека в клубе моряков

Библиотека клуба моряков открылась с 5 апреля. Работает она с 2 часов до 4 часов дня и с 5 до 10 часов вечера.

Судовые комитеты имеют возможность обменять передвижные библиотеки.

ИЗВЕЩЕНИЕ

14 апреля в 5 час. 30 мин. в помещении бассейна (здание управления пароходства) созывается совещание председателей местных комитетов, судкомов и профгрупппор-

гов. Повестка дня: очередные задачи профработы.

БАССКОММОР.

Ответственный редактор
Я. М. ГЕЛЬФЕР