

Суббота

19 апреля 1941 г.

№ 32 (56)

Год издания 2-й

Выходит 2 раза в неделю.

ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ МОРЯК

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

ОБЯЗАТЕЛЬНЫЙ ЭКЗЕМПЛЯР

ПЕРВЫЕ ШАГИ ПО ПОВЫШЕНИЮ РЕНТАБЕЛЬНОСТИ

В порту, в судоремонтных мастерских, на пароходе „Ола“, „Амур“ и других работали инициативные комиссии по выявлению резервов, позволяющих повысить рентабельность хозяйств.

Сделаны лишь первые шаги. Но и они показывают с предельной ясностью, что все без исключения суда пароходства и другие хозяйства имеют неисчерпаемые источники для сокращения расходов и повышения доходов. Стоило только несколько глубже и серьезней взглянуть в экономику хозяйств, как появились ранее незамечаемые ресурсы.

Николаевское пароходство в целом по самым минимальным подсчетам имеет возможность сократить в 1941 г. запланированный убыток примерно на 2.800 тысяч рублей. Это минимальная цифра.

Один порт в результате сокращения штата должен сэкономить за 8 месяцев 1941 года 82025 рублей.

Надо сказать, что штат и после сокращения остается громоздким и дорогим.

Понятно, что работу по сокращению штата надо продолжать, подходить к вопросу серьезно, по-хозяйски.

Портовики нашли возможным вместо запланированного ими убытка в 1 миллион 246 тысяч рублей дать прибыли государству 131 тысячу рублей.

Подсчитано, что провозоспособность тоннажа пароходства может быть значительно увеличена. Это должно дать 1 миллион 246 тысяч рублей прибыли.

Сделано только начало. Вреднее всего было бы успокоиться на достигнутом.

Само собой разумеется, что вслед за выявлением ресурсов должна последовать настойчивая, энергичная работа по осуществлению намеченного плана сокращения расходов. Надо сказать, что этого-то в пароходстве и не чувствуется. Так, например, в затоне омертвляются денежные средства в незавершенном производстве. Имеющиеся сигналы тревожно свидетельствуют о том, что круглосуточное плавание в амурском лимане под угрозой срыва.

Повторяем, что без усилий, без напряжения намеченный план сокращения расходов нельзя будет осуществить.

Один рабочий день на отстающем судне

Одновременно с заводским гудком начинается жизнь на судах. Судовые команды приступают к работе. 16 ноября трудовой день коллектив парохода „Ола“ начал точно. Но на юте, в твиндеках и трюме не чувствовалось никакого оживления.

— В чем дело? — обращаемся мы к вахтенному.

— Наберитесь терпения, — говорит он, — через 5 минут пожалуют к нам котельщики.

Вахтенный немного ошибся в расчетах. В 8 часов 9 минут, не торопясь, на палубе один за другим появились котельщики. Поднимались, рассаживались на что попало, закуривали.

— Словно к тепле на блины пожаловали, — подтрунивая над котельщиками, смеялись судовые матросы. Тут уж, что называется, работы хватило, а они прохладятся.

Замечания были справедливы. Ежедневно 30 котельщиков приходят на пароход с 5—10-минутным опозданием. Дело в том, что в мастерских заведен порядок — собираться котельщикам к началу работы.

БРИГАДИР ПОЛОМАРЧУК НЕДОВОЛЕН

Бригадир т. Поломарчук был недоволен. Опять включили в график обжимку углов комингсов, заварку и подготовку их под кленку.

Все планируют, — говорит т. Поломарчук. Мы уже эту работу закончили, осталось заварить, а заварку не производят.

Составленный на 16 апреля график не был как следует продуман, подготовки к проведению работ не произведено, электроагрегаты пущены только в 9 часов. Нехватало сверл, зубильев. То и дело котельщики вынуждены были ходить в мастерские, чтобы произвести заправку сверл, зубильев.

Прораб т. Большаков дал задание бригадир т. Поло-

марчук произвести срубку заклеп в угловых соединениях комингсов твиндечной палубы. Работа тяжелая, требует особой сноровки.

Бригадир т. Поломарчук, осмотрев место работы, призадумался. Разные мысли вертелись в голове. И как не прикидывал бригадир, ничего не получалось.

Срубку заклеп так и не была начата. Это прошло мимо внимания прораба.

Инженер т. Овчинников и прораб т. Большаков, составив суточный график, считают обычно свою миссию на этом законченной. Ни помощи, ни совета, как лучше и быстрее выполнить то или иное задание, бригадир от них не получают.

8 часов 15 минут. Спрашиваем у котельщиков, почему не приступают к работе?

— Не знаем, что делать, — говорит котельщик т. Рыбин. — Вчера осталось много недоделок, но бригадир не дал никаких указаний. Вот и ожидаем их.

Вскоре пришли бригадир т. Васин и Поломарчук. Получив задания, люди приступили к работе.

В ПОИСКАХ НУЖНЫХ ЗАКЛЕПОК

Свечера было известно, что на следующий день бригада т. Васина продолжать работу во втором трюме не сможет, ибо там шла погрузка угля.

Утром 16 апреля в ожидании бригадира котельщики разбрелись по палубе. В 8 часов 15 минут, запыхавшись, явился бригадир т. Васин. Его задержал в цехе мастер т. Чашков. Началась расстановка котельщиков и подготовка к работе.

В 9 часов была поставлена первая заклепка в верхней палубе у трюма № 4. На этой операции было занято 4 человека. Работа не клеилась. После заклепки в листах палубы образовались большие зазоры.

Бригадир тов. Васин и прораб т. Большаков долго рассматривали листы железа, пневматический молоток и измеряли заклепы. Наконец, в половине одиннадцатого было установлено, что заклепки велики. По этой

причине они плохо схватывали листы. Нужного размера заклепок на месте не оказалось.

До обеда, то есть за 3 рабочих часа, 4 человека поставили всего лишь 17 заклепок.

Не лучше пло дело и у других котельщиков. Обжимка углов со срубкой сварки в 4 трюме планируется уже много раз. И сегодня 2 человека обрубали сварку, но, не закончив, бросили и перешли на другую работу без разрешения бригадира.

Сварщик т. Азовсков при-

ОДНА ЭЛЕКТРОДРЕЛЬ НА ТРЕХ КОТЕЛЬЩИКОВ

Все котельщики были расставлены по объектам. Остался незанятым котельщик 5 разряда т. Фомин с подручным.

— Что же вам придумать, — говорит бригадир т. Поломарчук.

Подходящей работы не оказалось и бригадир послал котельщика произвести срубку фасок и заварки с углов комингсов люка.

Заготовленных зубильев хватало ненадолго. Они то и дело ломались. Подручному пришлось идти на завод.

— Не работа, а трепка нервов, — возмущается т. Фомин.

Месяц тому назад при уменьшении просветов

люка комингсы были обрешены автогеном. В то время фаски почему-то не были сняты. После этого настлали палубу, поставили жесткости и приварили боковые листы шахты. Все это сейчас сильно затрудняет работу, так как подступиться к углам комингсов было невозможно.

После обеда выполнение дневного задания в бригаде продолжалось такими же темпами, как и до обеда.

График в этот день полностью не был выполнен. Достаточно сказать, что за 8-часовой рабочий день 5 человек поставили всего 81 заклепку и прозинковали столько же дыр.

Планируя сверловку дыр в палубных листах, инженер и прораб не побеспокоились обеспечить котельщиков сверлами и электродрелями. В результате, чтобы котельщики не простаивали, сегодня бригадир пришлось на одну электродрель ставить трех котельщиков.

не выполняют указаний бригадира, работают с прохладцей. Об этом свидетельствует хотя бы такой факт: котельщик т. Кузьмин за 8 часов просверлил в креплениях углов комингса всего лишь 12 дыр.

В этот день бригаде предстояло закончить полностью обжимку всех углов на верхней и нижней палубах 4 люка и сверловку дыр в креплениях, подготовку палубные листы, высверлить в них дыры под заклепы и еще целый ряд других работ. Потому, что на месте работы не было хозяйского глаза, работу не выполнили.

Где был мастер в этот день? Никто об этом сказать не смог.

А сейчас обратимся к цифрам. Вот что они говорят: во второй декаде марта ремонт парохода „Ола“ отстал от графика на 11,7 проц., в третьей декаде отставание увеличилось до 14 проц., в первой декаде апреля — до 15 проц.

И так, отставание нарастает. А сроки выпуска судна из ремонта сокращаются.

М. СТРЕШИНСКИЙ, Б. ЛАВРОВ.

ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ

БОЛЬШЕ ЗАБОТЫ О ПРОИЗВОДСТВЕ

Год, прошедший со дня последних выборов партийных органов, в жизни партийной организации судоремонтных мастерских отмечен немалыми успехами. Партийная организация очень много поработала над тем, чтобы своевременно закончить ремонт в 1939—40 году.

Вспоминается период перевода судов „Тбилиси“, „Минск“, „Ташкент“ на жидкое топливо. Это было сложное и трудное задание. Люди искали пути наиболее быстрого решения поставленной задачи. В трудные моменты неизменно приходила на помощь партийная организация. Поддержка, совет — это внимание со стороны коммунистов вдохновляло специалистов и рабочих, занятых на переоборудовании судов.

Победа была достигнута. Творцы ее награждены.

Объем судоремонта этого года, по сравнению с предыдущим, возрос почти в два раза. Впервые судоремонтные мастерские ремонтируют морские суда.

Это новое наложило отпечаток на деятельность партийной организации. Она лучше стала руководить хозяйством. Партийное бюро обсуждает вопросы судоремонта не вообще, а конкретно — ремонт парохода „Ола“, состояние котельных работ и т. д.

Коммунист, мастер тов. Максимов проявил замечательную инициативу по освоению производства крышек системы „МАН“.

Все эти успехи не могут однако прикрасить теневые стороны деятельности партийной организации.

Слабо партийная организация борется за работу цехов по строго разработанному графику. Правда, этим несколько раз занималось партийное бюро, но контроля за выполнением вынесенных решений не последовало. График составляется без учета материалов, без соответствующей подготовки и в результате в механическом и слесарном цехах запланированная работа заменяется другой.

Цеха судоремонтных мастерских захламлены и загрязнены. Особенно запущен двор судоремонтных мастерских. Успокоились на решениях, потребовать от коммунистов-мастеров тт. Чичкана и Жукова наведения порядка в цехах партийное бюро не удосужилось.

Решение XVIII Всесоюзной партийной конференции, обязывающее не медля навести чистоту, партийная организация не выполнила.

Ускользнул из поля зрения партийной организации вопрос соблюдения технического процесса.

Стать передовым, рентабельным предприятием на морском транспорте, носителем культуры — над решением этой задачи должна работать вся партийная организация.

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

„Накачка“ и окрики

За 15 минут до гудка перед началом работы агитатор слесарного цеха т. Жуков выходит на середину цеха и громко объявляет, что он намерен сообщить свежие новости.

„Новости“ начинаются с выдержек из старых газет. Через несколько минут газета или другой материал, находящийся в руках т. Жукова, откладывается в сторону. Внимание агитатора теперь сосредоточено на другой теме. Обращаясь к кому-либо из рабочих, он начинает журить его за плохое отношение к производству, грозя отдать под суд. Возникает спор. Прерывает его гудок. 4—5 слушателей, посмеявшись по поводу непоследовательности т. Жукова, расходятся по рабочим местам.

На другой день снова приглашение выслушать „свежие новости“. Начинаются они с того же, с чего начал их т. Жуков вчера, и кончаются опять спором.

Метод раз'яснения в мастерских не в почете. Здесь предпочитают „накачать“ провинившегося, административировать.

Парторганизации затона необходимо подобрать толковых агитаторов и поставить дело так, чтобы рабочие могли получить ясный, исчерпывающий ответ на интересующие их вопросы.

П. МАТВЕЕВ,
слесарь.

В помощь агитатору

ЗА ОБРАЗЦОВЫЙ ПОРЯДОК
В ОБЩЕЖИТИЯХ

Советское общежитие должно быть образцом чистоты и культуры.

Общежитий в порту много. Содержатся они все по-разному.

На улице Кантера, № 4 живут грузчики-кадровики, в первом подъезде староста — Сагайдак, уборщица — Баранчик. Здесь всегда чисто, койки заправлены аккуратно, в тумбочках чисто, постельная принадлежность перетрахируется регулярно.

Аккуратностью из жильцов отличаются тт. Попова, Колчип, Брохин, Редькин. Правила внутреннего распорядка ими выполняются полностью. Тов. Сагайдак заявил: „Сам достану извести, но к 1 мая общежитие побелим“.

На улице Красина, 21 в двух комнатах живут тоже грузчики. В первой из них при входе сразу же бросается в глаза беспорядок. Кровати убираются небрежно, в тумбочках беспорядок, под кроватями грязное белье и разный хлам. Люди, живущие там, не следят не только за своим жильем, но и за собой, редко посещают баню. Особенно перьяшлывы тт. Лысяков, Брыкин, Карцев.

Плохо убирает здесь и уборщица тов. Тарасенко. Живет она в общежитии уборщиц, как перьяшлыва дома, так же перьяшлыва она и на производстве.

В общежитиях судоремонтных мастерских особенно грязна комната № 1. Пра

вила внутреннего распорядка нарушают тт. Плешнев и Давыдов, будучи в нетрезвом виде. В таком состоянии т. Давыдов сломал бак для кипяченой воды. Комендант т. Матвеев не следит за выполнением правил внутреннего распорядка, не привлекает к ответственности виновников.

Все общежития порта требуют побелки, особенно закопчены комнаты по улице Кантера, № 4, в бараке № 5, общежитии судоремонтных мастерских. Они не белились почти всю зиму.

К международному пролетарскому празднику 1 мая коммунальный отдел обязан обеспечить всех комендантов извести.

Раз'яснять трудящимся всю выгоду для себя и необходимость уважать правила социалистического общежития — почетная роль агитатора.

Бывая в общежитиях, беседуя с жильцами, агитатор должен агитацию за чистоту увязать с конкретными примерами и фактами из данного дома, общежития. Носителей грязи и бескультурья нужно обличать, людей аккуратных, чистоплотных, хозяйски относящихся к жилому фонду — популяризировать.

Нужно каждому раз'яснить статью 130 Сталинской Конституции: „Каждый гражданин СССР обязан... уважать правила социалистического общежития“.

С. КУЛАКОВА,
санитарный врач.

Пакт о нейтралитете между СССР и Японией

Сегодня мы публикуем пакт о нейтралитете и декларацию, подписанные в Москве тов. В. М. Молотовым и гг. Мацуока и Татекава от имени СССР и Японии.

36 лет прошло со времени русско-японской войны, закончившейся поражением и порцмутским договором. Это было не поражение России и русского народа, это было поражение антинародного царского режима. На протяжении всех этих лет между Японией и Россией, а затем между СССР и Японией были довольно натянутые отношения, иногда переходившие в серьезные военные столкновения. Достаточно вспомнить японскую интервенцию на Дальнем Востоке в 1918—22 гг., попытки некоторых государственных деятелей Японии навязать свою волю Советскому Союзу, события у озера Хасан, кровавые столкновения в Номонханском районе у реки Халхин-Гол, когда Красная Армия дала свой сокрушительный отпор, — чтобы понять, насколько

далеки от нормальных были взаимоотношения между СССР и Японией. Некоторые государственные деятели Японии пытались рассматривать СССР как объект своей агрессивной политики. В этом была их глубокая ошибка, ибо СССР, последовательно проводя мирную политику, никому не позволял и никогда не позволит диктовать ему чуждую его интересам политику.

Пакт о нейтралитете и декларация, публикуемые сегодня, являются документами большой политической важности, ибо они представляют собой крупный шаг вперед по пути улучшения взаимоотношений между СССР и Японией, правительства которых руководились в данном случае „желанием укрепить мирные и дружественные отношения между обеими странами“. Пакт о нейтралитете предусматривает обязательства поддерживать дружественные отношения и взаимно уважать территориальную целостность и неприкосновенность СССР

и Японии. Пакт устанавливает, что в случае, если одна из договаривающихся сторон окажется объектом военных действий со стороны одной или нескольких третьих держав, другая договаривающаяся сторона будет соблюдать нейтралитет в продолжение всего конфликта.

Большое значение имеет декларация, которая в соответствии с духом пакта о нейтралитете представляет собой взаимное обязательство уважать территориальную целостность и неприкосновенность Монгольской Народной Республики и Манчжоу-Го. Этим самым кладется предел всякого рода мелким пограничным конфликтам, которые нарушали спокойствие на границах и служили причиной постоянных трений не только между Манчжоу-Го и МНР, но и между Советским Союзом и Японией.

Данный пакт о нейтралитете имеет тем большее значение, что он подписан в тот момент, когда вторая империалистическая война продолжает расширяться и захватывать все новые и новые страны. В такой момент нормализация и улучшение отношений между

СССР и Японией является очень важным шагом в интересах мира и целиком соответствует проводимой Советским Союзом политике мирных отношений со своими соседями и другими странами.

Пакт о нейтралитете и декларация расчищают путь для урегулирования остальных неразрешенных вопросов между СССР и Японией, в том числе рыболовной конвенции, торгового договора и т. д. Все эти неразрешенные вопросы, при всей их важности, нередко потому так затягивались, что между Японией и СССР не было того политического согласия, которое является необходимой предпосылкой для разрешения экономических вопросов. Сейчас, когда эта предпосылка создана, когда оба правительства торжественно заявили о том, что обе стороны стремятся к дружбе, сейчас отпали препятствия, которые стояли на пути развития политических и экономических взаимоотношений между СССР и Японией. Если прежние правительства Японии в некоторых случаях не учитывали важности соблюдения и укрепле-

ния добрососедских отношений с Советским Союзом, то нынешнее правительство Японии, и в том числе председатель совета министров г. Коноэ и министр иностранных дел г. Мацуока, отдают себе отчет в том, что мирные и добрососедские отношения между Японией и СССР являются важнейшей предпосылкой развития и процветания народов обеих стран.

Подписывая настоящий пакт, Советский Союз и Япония взяли на себя определенные обязательства, которые они, конечно, выполнят, ибо пути развития обеих стран диктуют им быть прежде всего добрыми соседями, не мешать друг другу в осуществлении своих исторических задач, устранять то, что порождает вражду между ними.

Приветствуя пакт о нейтралитете и декларацию, мы выражаем твердую уверенность, что они послужат делу мира и установлению действительно мирных и действительно дружественных отношений между СССР и Японией, делу дружбы между великими народами обеих стран.

(Передовая „Правды“ за 14 апреля 1941 года).

2.800 тысяч—в фонд сбережений морского флота СССР от Николаевского пароходства

ИСТОЧНИКИ СОКРАЩЕНИЯ РАСХОДОВ

Источников для сокращения расходов в судоремонтных мастерских много.

Инициативная комиссия считает, например, целесообразным объединить плано-производственный отдел с производственно-техническим и передать в распоряжение заготовительного пароходства отдел снабжения. Это мероприятие за 8 месяцев даст 36 тысяч рублей экономии.

В реализации рационализаторских предложений также заложен огромный возможности для повышения доходов судоремонтных мастерских. Укажем на некоторые производственно-технические мероприятия, проведение которых сэкономит большие средства.

Мы предлагаем произвести теплотехническое дооборудование силовой станции. В течение 4 месяцев паровой котел силовой станции питается каменным углем. В период судоремонта испытывается острый недостаток пара вследствие отсутствия конденсационной установки и искусственного дутья. Это вызывает необходимость работы котла на мазуте. Стоимость мазута за 7 месяцев составляет 219 тысяч рублей. Дооборудование силовой станции позволит перевести работу котла на уголь. Затраты на уголь выразятся в 76440 рублей, то есть почти в три раза меньше стоимости мазута.

На шабровку плоскостей ручным способом мастерские в течение 8 месяцев затрачивали 16 тысяч руб-

лей. Замена шабровки шлифовкой сокращает расходы на 50 процентов. Никаких затрат на внедрение этого рационализаторского предложения не требуется.

Как правило, литейный и кузнечный цехи делают допуски на обработку деталей в два-три раза больше нормального. Практика показала, что 60 процентов рабочих механического цеха заняты на обработке деталей, поступающих из литейного и кузнечного цехов. Фонд зарплаты занятых на этой работе составляет 9 тысяч рублей. 10 процентов этой суммы затрачивается на непроизводительную работу, с учетом накладных расходов это составит за 8 месяцев 28944 рубля.

Введение нормальных припусков на обработку поковок и литых за 8 месяцев сэкономит 30 тысяч рублей.

95 процентов забракованного литья может быть исправлено заправкой раковин автогеном или электросваркой. Используя способ исправления бракованного литья электросваркой, за 8 месяцев затон может дать экономии 8140 рублей.

Предложенные мероприятия являются лишь частичным отражением той большой работы, которую предстоит провести в судоремонтных мастерских по выявлению ресурсов.

Е. БУЛАВСКАЯ,
начальник плано-производственного отдела.

Что даст перевозка леса в плотях

На протяжении многих лет катер „Аида“ сплавлял лес с Дальжи, с озера Кизи, с Дыльмы, Денисовки. Дровяной лес для городской электростанции катер буксировал с Чертовой протоки. Летом этот пункт является самым трудным, ибо протока мелкая и узкая. Местами катер не может развернуться, но так как сидит он мелко, то проходил и сплавлял по 500, 1000 кубометров. Нормальной для катера из вышеперечисленных пунктов вниз по Амуру является сплавка 1000—1500 кубометров леса.

В большинстве своем приходится сплавлять однородные и четырехрядные кошель, а также спаромленные сплотки.

Можно за 40—50 дней перевезти до 20 тысяч тонн леса в плотях. Это даст 30—35 тысяч рублей дохода.

С. КОРЕНЕВ,
капитан катера „Аида“,
И. ДОГОТАРЬ,
механик катера „Аида“.

Освобождаем судно от излишнего снаряжения

В трюмах парохода „Терек“ в результате проверки выявлено 200 килограммов чугуна, столько же железа, много железных и медных труб. Все это пароход возил с собой из рейса в рейс вместо того, чтобы брать дополнительные тонны груза.

Освобождение от излишнего снаряжения позволяет увеличить грузопровозность судна до 30 тонн. Это намного повысит рентабельность парохода „Терек“.

М. ВАСИЛЬЧЕНКО,
радиост парохода „Терек“.



Коллектив завода имени Закавказской федерации, появивший инициативу в деле ремонта главных и вспомогательных судовых механизмов без вывода судов из эксплуатации, занесен в „Книгу почта передовых коллективов морского флота СССР“. Стахановцы ремонта (справа налево): цеховой мастер коммунист С. Михайлов, бригадир С. Левин, слесари В. Аветисов и П. Емелин.

Фото Н. Заикина.

43 ТЫСЯЧИ ТОНН СВЕРХ ПЛАНА

Флот Николаевского пароходства в 1941 году может перевезти значительно большее количество грузов, чем это предусмотрено планом, установленным Наркомморфлотом.

Увеличение перевозок может быть обеспечено прежде всего за счет круглогодичного плавания в лимане. Мысль о круглогодичном плавании на протяжении всей прошедшей зимы занимала внимание моряков и это понятно. Простой в ожидании рассвета за прошедшую навигацию составил такое количество времени, за которое можно перевезти свыше 10 тысяч тонн грузов.

Вторым мероприятием, могущим способствовать увеличению перевозок, яв-

ляется лучший загрузка судна на основе точного расчета дедвейта, уменьшения запасов бункера до минимального количества, за счет освобождения парохода от лишнего оборудования и выпущенного из употребления инвентаря. Это даст около 10 тысяч тонн.

Увеличение бюджета времени работы ряда судов даст дополнительную провозоспособность более 10 тысяч тонн.

И наконец, наш буксирный флот одновременно с буксировкой барж может отбуксировать не менее 11 тысяч тонн леса в плотях.

В общей сложности проведение этих мероприятий дает возможность перевезти сверх плана 43 тысячи тонн, из них 11 тысяч тонн плотов и 5 тысяч тонн—грузов в владивостокском направлении.

Увеличение доходов составит 1.246 тысяч руб.

Ежегодно пароходство расходует большие средства, отпускаемые Наркоматом на вербовку плавсостава. Подсчитано, что в этом году расходы на вербовку плавсостава могут быть сокращены на 50 тысяч рублей.

В фонд сбережений вносит свою лепту и служба связи пароходства. За счет сокращения штата и прочих расходов по службе связи будет сэкономлено за 8 месяцев этого года 32 тысячи рублей.

Всего по плану перевозок уменьшение в 1941 г. запланированного убытка составит 1 миллион 953 тысячи рублей. Это только начало работы по повышению рентабельности флота. Замороженных резервов имеется еще немало, скорейшее их использование сэкономит пароходству колоссальные суммы.

Л. ДРИССЕН,
начальник планового отдела пароходства.

НИКОЛАЕВСКИЙ ПОРТ ДОЛЖЕН ДАТЬ 131 ТЫСЯЧУ РУБЛЕЙ ПРИБЫЛИ

Внутренние резервы Николаевского на-Амуре порта огромны. Изыскать и использовать их — наша обязанность.

Порт имеет все возможности понизить коэффициент переработки груза с запланированных Наркоматом 1,6 процента до 1,4 процента. По варианту баржа — пароход можно переработать 60 процентов всех грузов.

Навигация прошлого года показала, что на высокую себестоимость переработки одной тонны груза значительно повлияло большое количество перевалок как внутри складов, так и на баржах. Правильная специализация складов, аккуратность складских работников могут количество перевалок значительно сократить. Большой помощи портовики ждут от речников Верхнего и Нижнего Амура. Амурцы обязаны обеспечить правильную по-

грузку барж, исключая лишние перевалки.

Обработывая основные грузы по варианту баржа — пароход, порт достигнет за 5 месяцев 157 тысяч рублей экономии.

В этом году расширяется парк механизмов порта. В эксплуатацию вступают стационарные линии транспортеров, вводятся однокатные грейферы. Становится вполне реальной обработка механизированным путем 50 процентов грузооборота. Наркомат же предусмотрел механизированную обработку грузов в объеме 38 процентов.

Большинство бригад грузчиков в навигацию 1940 года перевыполняли сменные задания. В среднем на механизмах грузчики за смену обрабатывали до 13 тонн. Следовательно, вполне правильным будет установление в 1941 г. нормы выработки на механизмах до 13 тонн, а ручную —

8,2 тонны (Наркомат запланировал 8 тонн).

Потребность в грузчиках при этом уменьшается на 50 человек, что составит экономию по фонду зарплаты в 169 тысяч рублей.

В связи с увеличением объема перевалочных грузов в этом году доходы по погрузо-разгрузочным операциям против плана Наркомата возрастают на 229 тысяч рублей. Подсчет грузовых сборов по морским и речным перевозкам показывает следующее: Наркомат нам запланировал 457 тысяч рублей доходов по грузовому сбору, фактически мы можем дать 1 миллион 250 тысяч рублей.

Правильно эксплуатируя портовый флот, порт может увеличить ходовое время каждого судна на 10 суток. В навигацию это дает порту дополнительных доходов более чем на 45 тысяч рублей. Для разрешения этой задачи необходимо правильно организовать учет работы буксиров, своевременно оформлять доку-

менты и рационально использовать бюджет времени.

Другие организационно-технические мероприятия, как например упорядочение работы городской пристани, дают 59 тысяч рублей дохода.

Предварительные наметки показывают, что вместо запланированного убытка Николаевский на-Амуре порт может дать государству 131 тысячу рублей прибыли.

Очень важное мероприятие — перевод лоцманов из берегового состава в плавсостав. Нахождение лоцманов в береговом составе вызвало большие перерасходы фонда заработной платы (в прошлом году — 120 тысяч рублей).

Вполне понятно, что на этом прекращать работу по мобилизации внутренних ресурсов не следует. Все должно быть использовано для того, чтобы в этом году порт дал максимальную прибыль государству.

М. ТЕНЧЕР,
инженер-эксплуатационник.

К 1 мая полностью закончить заводской ремонт судов „Амур“, „Серп“, „Щорс“, „Чапаев“ и катеров порта

Азовцы в своем обращении призвали всех моряков Советского Союза встретить Первомайский праздник производственными победами. Моряки, судоремонтники и портовики Николаевского пароходства должны ответить на обращение азовцев делом.

В чем же могут выразиться конкретно наши производственные подарки?

Это будет по меньшей мере — окончание заводского ремонта по судам „Серп“ и „Амур“, заводского ремонта и саморемонта по буксирным судам „Щорс“, „Чапаев“, ввод в эксплуатацию портового флота. Перед строителями стоит задача — закончить отделочные работы в доме пароходства, задача — встретить Первомайский праздник выполнением работ на молу на 70—80 процентов.

Предпосылки для всего этого имеются. На пароходе „Амур“ сейчас главное — центровка вала. Если руководители примут надлежащие меры к ускорению этой работы, то заводской ремонт по судну к 1 мая будет полностью завершен. По теплоходу „Серп“ лимитирует расточка втулок. Технические данные показывают, что механический цех при надлежащем внимании может с этим справиться.

На буксирных пароходах „Чапаев“, „Щорс“, на катерах работы осталось сравнительно немного. Сейчас главное — сосредоточить силы на скорейшем окончании ремонта судов, находящихся накануне ввода в эксплуатацию.

ЦЕНТРОВКА ВАЛА ЗАДЕРЖИВАЕТСЯ

Судоремонтные мастерские, вступая в предмайское соревнование, брали обязательство — закончить укладку и центровку валов на пароходе „Амур“ к 1 апреля. Это обязательство не было выполнено. Сейчас мастерские установили новый срок окончания работ. Но и на этот раз здесь мало что делается, чтобы выполнить обязательство.

Бригада слесарей т. Шу-

бина, занятая на центровке валов, не получает помощи. При соединении валов выявилась большая выработка на фланцах. Для ускорения работы слесари предлагали после снятия выработки произвести шлифовку фланцев разметочной плитой. Но это предложение до сих пор остается неосуществленным. Центровка валов затягивается.

ВПЕРЕДИ — БРИГАДА ДУНАЕВА

В предмайском социалистическом соревновании высокие образцы труда на ремонте теплохода „Серп“ показывает бригада слесарей т. Дунаева Н.

На центровку валов правого двигателя бригаде было дано 1368 часов. На центровку валов левого двигателя встала бригада слесарей т. Степаненко П. Бригады вступили в соревнование.

Победители — члены бригады т. Дунаева. Они закончили приделку подшипников по валам главного двигателя и центровку линии валопровода раньше бригады т. Степаненко. Вчера слесари закончили шлифовку последней шейки коленчатого вала.

Задание выполнено досрочно на 60 часов.

КОГДА ЖЕ ОТКУЮТ ПОРШЕНЬ?

Саморемонт механизмов своего парохода мы закончим к 25 апреля. Идет к концу сборка регулятора динамомашин.

Судоремонтными мастерскими задерживается отковка поршней для рулевой машинки. 3 дня тому назад поршни были готовы, но при обработке на токарном станке оказался расточенным неправильно конус. Сейчас отковать новый поршень не представляется возможным, так как паровой молот находится в ремонте. Как только поршень будет откован, мы

приступим к сборке рулевой машины.

В течение месяца слесарный цех мастерских прикладывает валовую линию на судне. Правда, левая сторона валопровода почти готова. Слесари обещают, однако прокладку закончить не раньше 1 мая.

На буксире идет покраска кают палубы и очистка судна от мусора. 1 мая во что бы то ни стало надо подготовить буксир к подему пара.

Н. КОЛОСОВСКИЙ,
старший механик буксира „Щорс“.

На катере „Пилот“

Старший механик т. Божко и второй механик т. Контаков саморемонт катера „Пилот“ закончили. Механизмы отремонтированы полностью.

Окраска палубных надстроек займет не больше 3—4 дней.

К 25 апреля катер будет готов.

Обязательство выполнено

12 марта нам было задание — оштукатурить общежитие работников порта на Читинской улице, № 37.

Объем работ такой: 1400 квадратных метров подшивки потолка, 1600 — подбивки дражки, 1660 — штукатурки, 400 — перестилки полов, перекладка 10 печей с кладкой кухонных очагов, ремонт и перевеска 20 дверей.

Наш коллектив, подсчитав свои ресурсы, взял на себя обязательство — окончить работу к 10 апреля.

Работая звеньями (штукатуры — Костин, Кошляк, Виноградов, Горлов, Зверев), перевыполняя нормы выработки до 183 процентов, коллектив рабочих с честью выполнил свое обязательство. К 10 апреля работы закончены.

С. РЕУЦКИЙ,
десятник.

Остались недоделки

По содоговору мы должны были закончить все плотничные работы к 16 апреля, имея двух квалифицированных плотников (подгонку рам, дверных полотен, двоих крылец, наличников).

На 16 апреля остались невыполненными работы: 2 крыльца, навеска двух наружных дверей, вставка 9 замков, застекление рам. Причины невыполнения плана — недостаток рабочей силы.

Ф. НИКИТЕНКО,
десятник дома № 7.

К 25 апреля закончить настил причала

Строительство 280 метров причальной линии на участке порта наполовину готово. Строители закончили установку свай и подводной части причальной линии. С завтрашнего дня начнутся работы по креплению свай и настилу нового причала. К 25 апреля строители обязались работы полностью закончить.

По окончании причальной линии они переключаются на строительство столовой и конторки участка.

Закончили выдачу облигаций

Судоремонтные мастерские произвели со сберкассой полную выверку по займу третьей пятилетки (3 выпуска), сделали последнее перечисление, получили облигации и 14 апреля приступили к вручению облигаций подписчикам. 16 апреля выдача облигаций закончена.

Н. РОВКИН,
главный бухгалтер судоремонтных мастерских.



В бывшем здании лицея (г. Гродно), где раньше обучались сыновья польской шляхетской знати, открыт педагогический институт. В нем учится трудовая молодежь западных областей Белоруссии.

НА СНИМКЕ: На консультации у преподавателя А. С. Мяхченко. Студентки С. Г. Мадыйскер, просидевшая шесть лет в тюрьмах панской Польши (слева), и Н. М. Злочевская.

Фото В. Рогана.

ОТКАЗЫВАЮТСЯ ВЫПИСЫВАТЬ НАРЯДЫ

Наша бригада производственного задания за март по доставке деталей на суда выполнила. Наряды были выписаны во-время. Заработал каждый из нас в марте по 885 руб.

Администрация затона, узнав о таком заработке, сделала замечание мастеру караванного цеха т. Герасименко. Мастер отказался выписывать наряды и с 1 апреля по 15 апреля наряды не выписаны. Сколько заработала — бригада не знает.

Я, как бригадир, обращался по этому вопросу к начальнику производственно-технического отдела т. Луговому, который ответил: „Оставь записи“.

12 апреля 4 человека нашей бригады работали полный день, что составляет 32 рабочих часа. Мастер же дал сведения нормировщику на 30 рабочих часов, то-есть уменьшил рабочий день каждого члена бригады на полчаса.

Обращался я в местном к т. Егорову по такому вопросу. В марте месяце мастером из бригады были выделены два человека выкопать могилу. За это им ничего не заплатили. „У меня и так голова кружится от ваших вопросов, обратитесь к прокурору“ — отмахнулся т. Егоров.

Кто же обязан разбирать неполадки в затоне?

С. ПОПОВИЧЕНКО,
бригадир караванного цеха.

НЕУДОВЛЕТВОРИТЕЛЬНЫЕ ИТОГИ

10 апреля бойцы военной охраны порта подводили итоги социалистического соревнования за март.

В соревновании между стрелковым взводом и пожарной командой первенство присуждено первому стрелковому взводу.

Первое место в этом взводе заняло отделение командира т. Тищенко, второе — отделение командира т. Юхтенко. По пожарной команде первое место заняло отделение командира т. Стены, по караулу — смена т. Гущина.

Примером по службе, дисциплине и учебе являются командир отделения т. Стегна, бойцы тт. Бурлаков, Яковлев, Сидора и др.

Наряду с основными дисциплинами по боевой и по-

литической подготовке был пройден курс по ПВО. На значок первой ступени сдали нормы 35 человек, второй — 6 человек.

Есть отделения, в которых имеют место серьезные нарушения дисциплины. В отделении командира Ивлева боец Авдеев позорит своим поведением весь личный состав ВОХРа порта. То же нужно сказать о бойце Шумееве (отделение т. Юхтенко). В отделении т. Мининбаева грубо нарушает дисциплину боец Чиназов.

Факты эти говорят о недостаточном внимании, уделяемом со стороны командиров подчиненным, о слабой борьбе за укрепление дисциплины.

И. БОЧКАРЕВ,
боец ВОХРа порта.

ИЗВЕЩЕНИЕ

22 апреля в 8 часов вечера в помещении парткабинета созывается пленум баскоммора.

Явка членам пленума обя-

зательна и без опозданий. Н. ТЕРЕНТЬЕВ,
председатель баскоммора.

Ответственный редактор
Я. М. ГЕЛЬФЕР