

Среда

23 апреля 1941 г.

№ 33 (57)

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

По-большевистски проведем навигацию 1941 года!

ИТОГИ ВТОРОЙ ДЕКАДЫ АПРЕЛЯ

На южных реках нашей страны навигация уже началась. На таких больших водных магистралях, как Днепр, Дон, Аму-Дарья, появились первые караваны с углем, нефтью, солью, хлебом, хлопком, химическими удобрениями и другими грузами. Началась первая советская навигация на реках прибалтийских республик.

Скоро откроется навигация на всем протяжении Волги, Камы, на Севере и в Восточных районах страны. Для речников наступит страдная пора. В этом году речной флот должен перевезти грузов на 28 процентов больше, чем в прошлом году. Растет продукция народного хозяйства, расширяется товарооборот, увеличиваются и требования к речному транспорту, который должен перевозить грузы быстро, дешево, в полной сохранности.

Наше государство заинтересовано в максимальной разгрузке железнодорожного транспорта, в облегчении его работы за счет развития перевозок по рекам и морям. Нам необходимо шире использовать водные пути, как наиболее дешевый вид транспорта. XVIII Всесоюзная партийная конференция вскрыла крупные недостатки в работе водного транспорта и потребовала преодолеть его отставание.

Чтобы выполнить увеличенный государственный план перевозок, речникам и морякам надо много и добросовестно поработать. Речники и моряки располагают всеми возможностями для того, чтобы с честью справиться с планом перевозок нынешнего года.

Плохо организованная погрузо-разгрузочная работа в портах и на пристанях, недостатки в организации движения судов, нарушения правил технической эксплуатации и, как следствие, огромные простои флота — все это тяжело отразилось на выполнении плана перевозок в прошлом году.

Уроки первых дней навигации этого года показывают, что речники недостаточно учли опыт прошлых лет работы и повторяют прежние ошибки. С первых же дней навигации снова начались простои судов. Они вызваны теми же причинами, что и в прошлом году: неподготовленностью портов и пристаней, недостатками в организации движения, нехваткой грузчиков, плохим использованием механизмов и т. п.

Передовая „Правды“ за 21 апреля

На суда, подходящие к причалам Красно-Донецкого шахтоуправления на Дону, например, грузят уголь при помощи тачек, вручную. Можно ли при таких порядках удивляться, что суда простаивают здесь сверх срока? На пристани Ростов бензиновоз № 3 простоял под наливом четверо суток, бензиновоз № 6 простаивает с 9 апреля, а нефтеналивная баржа стоит с 6 апреля. На Аму-Дарье едва началась навигация, а пароходы уже простояли несколько дней. Оказалось, что здесь не эготовили топлива.

Велики простои судов и на Черном, Каспийском и Азовском морях. Придет груженный пароход в морской порт, а встреча его не организована: не хватает грузчиков, не готов такелаж, недостает тележек, не отремонтированы портовые краны. В результате — простои. Недавно крупные нефтяные танкеры „Советская нефть“ и „Сахалин“, пришедшие из Батуми, смогли лишь частично разгрузиться в Одесском порту, а часть нефти из-за отсутствия цистерн пришлось везти в Мариуполь. Простои танкеров под наливом в Батуми и под разгрузкой в других черноморских портах снова становятся обыденным явлением. Подолгу простаивают суда в Потийском порту, где, как известно, производится погрузка руды. Велики простои и в Новороссийске под погрузкой цемента. Цемент к причалам с завода „Октябрь“ доставляется на лошадях, тогда как огромные средства, вложенные в механизацию, омертвлены.

На собрании хозяйственного актива Наркомречфлота в марте нынешнего года Нарком тов. Шашков приводил красноречивые примеры простоев, имевшие место в навигацию 1940 года. Он убедительно докладывал о том, что если ликвидировать простои судов под бункеровкой, в ожидании распоряжений, в ожидании погрузки и разгрузки, то речной транспорт сможет дополнительно перевезти большое количество грузов.

Нарком морского флота тов. Дукельский в своем докладе на собрании хозяйственного актива Наркомата также приводил расчеты, показывающие, что сокращение простоев, повышение скорости движения и улучшение использования

грузоподъемности судна могут значительно увеличить провозоспособность флота.

Золотые слова! Почему же они так плохо воплощаются в жизнь с первых же дней навигации? Все дело в том, что на морском и речном транспорте есть немало руководителей, которые не научились еще, как подбаивает большевикам, проверять выполнение принимаемых решений.

Борьба с простоями судов на речном и морском транспорте — кровное дело политотделов, парторганизаций. С простоями речных и морских судов политотделы, партийные организации должны бороться со всей энергией и настойчивостью, оказывая в этом деле повседневную и действительную помощь хозяйственным руководителям.

Нельзя терпеть такого положения, когда грузы задерживаются на пристанях и в пути. Стахановцы речного флота показывают, что можно максимально сократить потери времени. Диспетчеры Рязанского участка Московско-Окского пароходства во главе со старшим диспетчером тов. Ханьшевым начали практиковать безостановочное движение нефтяных караванов. На Черном море пример стахановской работы показывают коллективы теплохода „Грузия“ и парохода „Ташкент“. Так могут работать все!

„Сокращение простоев речного флота, которые до сих пор продолжают оставаться очень высокими, повышение качества судоремонта, особенно в зимний период, полное использование мощных водных магистралей Советского Союза являются неотложными задачами водного транспорта“. (Из доклада тов. Вознесенского на XVIII партконференции).

Необходимо добиться, наконец, чтобы суда ремонтировались высококачественно и в срок. Это требование речники пока выполняют неудовлетворительно. По данным на 11 апреля на ремонтных заводах находилось еще 1203 самоходных и 1427 самоходных судов. На реках Москве, Волге и Каме треть самоходного флота еще ремонтируется. Не закончили ремонта даже такие пароходства, как Днепровское, Аму-Дарьинское и Доно-Кубанское. 16 апреля на Днепре ремонтировалось еще 9 пароходов, на Аму-Дарье — 18 теплоходов и на

Дону — 3 теплохода, хотя навигация на этих реках уже развернулась.

Суда нигде не должны стоять сверх положенного времени — ни в порту, ни на пристани, ни на заводе. Надо упорядочить работу пунктов по перевалке грузов с железной дороги на речные и морские суда и, наоборот, с судов в железнодорожные вагоны. В этой связи достоин широкого распространения опыт согласованной, дружной работы Днепропетровского речного порта и станции Нижне-Днепровск Сталинской железной дороги, добивающихся сокращения простоев вагонов и судов.

Первые дни навигации ознаменовались не только простоями. На Днепре, на Дону, на Черном море имели место и серьезные аварии. Есть работники речного и морского транспорта, которые считают аварийность неизбежным злом. Надо им напомнить, что авария — это первейший признак плохого хозяйственного и технического руководства, показатель разболтанности и недисциплинированности работников.

Безаварийно работать может и должен каждый водитель судна. Решительная борьба с аварийностью — первейшее условие успешной работы флота по выполнению государственного плана перевозок.

Навигация разворачивается. Необходимо быстро закончить все недоделки по ремонту флота, привести в полную готовность порты и пристани. То, что не успели работники речного транспорта сделать за зимние месяцы, они обязаны наверстать сейчас. Нужно проверить качество ремонта судов перед выходом их в плавание, чтобы не пришлось их в самые горячие дни навигации возвращать на заводы для повторного ремонта, как это случилось в прошлом году. Надо полностью укомплектовать порты и пристани грузчиками, привести в порядок механизмы, чтобы ни одной лишней минуты не держать суда у причалов.

Особого внимания заслуживают перевозки пассажиров. Пассажир должен одинаково хорошо себя чувствовать на берегу — в здании вокзала — и на пароходе.

От работников речного и морского транспорта страна ждет энергичной, большевистской борьбы за выполнение плана перевозок 1941 года!

(Принята по радио)

Приведем несколько цифр. В третьей декаде марта отставание от графика по заводскому ремонту судов пароходства составляло 3,5 процента, в первой декаде апреля — 4 процента и на 20 апреля — 3,2 процента. Одни эти цифры показывают, что ликвидация отставания ремонта судов проходит неорганизованно, вразвалку.

Это можно проиллюстрировать на примере ремонта парохода „Ола“. Обратимся снова к цифрам. Вот что они показывают: в третьей декаде марта план по ремонту парохода не был выполнен на 14 процентов, в первой декаде апреля — на 15 процентов и во второй декаде апреля — на 13 процентов.

Движение вперед и по другим судам также весьма незначительно. В частности, черепашими темпами завершается заводской ремонт буксирного парохода „Чапаев“. А если к этому добавить, что за последние 10 дней работы по ремонту парохода „Щорс“ проходили хуже, чем в предыдущую декаду, то станет ясным, что в апреле план ремонта выполняется скверно.

В чем причины срыва графика ремонта судов в апреле? Прежде всего в том, что в судоремонтных мастерских работы проводится распыленно и разбросанно. Указание начальника пароходства о форсировании ремонта судов „Амур“, „Чапаев“, „Щорс“ и „Серп“ не выполняется.

Бесчисленные переделки тянут назад ремонт флота. Вот несколько примеров. На протяжении зимы в судоремонтных мастерских изготовлялась модель для шестерни лебедок парохода „Амур“. Модель заправили, а вместе с ней и отливку. В результате нарушились сроки ввода лебедок в эксплуатацию.

На пароходе „Ола“, как рассказывают котельщики, переделывается наборный бимс. Переделки и брак дорого обходятся пароходству, задерживают своевременный выход флота из ремонта.

Заводской коллектив и моряки зимующих судов обязались встретить приближающийся Первомайский праздник производственными успехами. В оставшуюся третью декаду апреля надо наверстать упущенное и выравнять положение.

На отчетно-выборном собрании коммунистов порта

СЛАБА СВЯЗЬ С БЕСПАРТИЙНЫМИ

За отчетный период партийное бюро уделяло мало внимания расстановке кадров. Хозяйственник, в свою очередь, не советовался с партийной организацией, как рациональнее распределить кадры по участкам и отделам. Контакт в этой области между партийной организацией и хозяйственным руководством не было.

Неслучайно некоторые хозяйства порта оказались засоренными нечестными работниками. В порт проникли люди, оказавшиеся расхитителями социалистической собственности.

И в этом году партийная организация не взяла под свой контроль расстановку людей в хозяйствах порта.

Приведу пример. Приказом по порту начальником второго участка назначен т. Бережной. Без согласования с начальником порта он перетащил на второй участок четырех лучших работников первого участка.

Как мы воспитывали беспартийный актив? До сих пор в порту не изжиты прогулы. Партийное бюро не знает (и я как член партбюро считаю это большим упущением) — сколько беспартийных товарищей изучает „Краткий курс“.

Очень слабо растет партийная организация. За весь год мы приняли в кандидаты партии только двух человек. А ведь в порту большая база для роста парторганизации. Все это говорит о том, что партийное бюро слабо работало с беспартийным активом, мало привлекало беспартийных товарищей к участию в общественной жизни порта.

Г. БАЛАШЕВИЧ.

Не повторять ошибок прошлого

При загрузке судов (до определенной осадки) в порту не учитывались приливы и отливы в лимане. Пароходы уходили из порта не вовремя. Опоздания вызывали простои у бара в ожидании необходимого уровня воды для прохода. Подобные ошибки в наступающую навигацию не должны иметь места.

Представляет большую ценность предложение о догрузке судов за баром. Это мероприятие в 1941 г. надо осуществить.

Нам нужно добиться согласованности между флотом и берегом. Информация была настолько плохо поставлена, что о приходе морских судов в порту никто не знал.

А. ГЕОРГИЕВ.

Организовано, по-деловому прошло отчетно-выборное партийное собрание в порту, состоявшееся 18—19 апреля. В прениях по докладу секретаря партбюро А. Е. Андреева выступило 19 человек.

За отчетный период партийная организация вырастила замечательных людей. Лощман т. Григоренко выдвинут заместителем начальника отдела кадров пароходства. Начальник отдела механизации т. Волощенко приказом Наркома назначен начальником порта.

Над повышением своих политических знаний из коммунистов постоянно работают тт. Марков, Бородин, Мамаев и др. В изучении „Краткого курса“ они получают поддержку у секретаря и у членов партбюро.

Решения XVIII Всесоюзной конференции ВКП(б) требуют от коммунистов улучшения и упорядочения работы порта. Порт, являвшийся в прошлом году кузницей простоев, должен в настоящую навигацию работать беспробойно, по твердому графику, досрочно обрабатывать суда. Основы успешной работы должны быть заложены сейчас, в период подготовки к ней. Это — своевременная подготовка кадров, ремонт механизмов, строительство причалов, оборудование общежитий.

В прениях коммунисты указывали, что несмотря на короткий срок, оставшийся до начала навигации, многое еще надо сделать. Общежития, строительство причалов — этот участок требует внимания всей партийной организации.

Особое место в выступлениях, что вполне понятно, занял вопрос механизированной обработки грузов. В порту недооценивают роли механизмов. Партийная организация должна взять под свой контроль использование механизмов, ремонт их, изготовление новых погрузо-разгрузочных агрегатов.

Инициативная комиссия по выявлению внутренних ресурсов подсчитала, что объем механизированной обработки грузов в этом году можно довести до 50 процентов. Вся партийно-массовую работу надо подчинить осуществлению этого плана.

Работу партийного бюро коммунисты признали удовлетворительной. Ниже мы публикуем выступления отдельных коммунистов.

ВНИКАТЬ В ЭКОНОМИКУ ПРОИЗВОДСТВА

Комплексное соревнование во всех портах пароходства Советского Союза вполне себя оправдало. Беррег, соревнуясь с флотом, причал — с судном, работают значительно лучше. В Николаевском порту комплексное соревнование не было организовано. При действительном комплексном соревновании мы бы не имели 22 тысяч простоящих часов грузчиков. Новый состав партбюро должен это учесть.

Лощманская группа причинила большой убыток государству. Коммунистов же в лощманской службе больше, чем в любом другом хозяйстве. По вине лощмана тов. Бирюлина флот

имел простои. То темно, то прижимной ветер и многие другие причины вынуждал лощман Бирюлин. Большим недостатком в работе партбюро являлось то, что не чувствовалось дружной, коллективной деятельности членов партбюро. Их роль была как-то незаметна. Вся тяжесть работы легла на себе т. Андреев.

Вопросы экономики производства отодвинуты на задний план. Партбюро не осуществляло контроля над расходами на государственные средства. Лишь после решений XVIII Всесоюзной партийной конференции на этом участке чувствуется некоторое оживление.

М. ТЕНЧЕР.

БОЛЬШЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ПОРУЧЕННУЮ РАБОТУ

Здесь очень мало говорили о том, как идет перестройка работы в соответствии с указаниями XVIII Всесоюзной конференции ВКП(б). Отдельные начальники отделов, члены партии — тт. Могилюк, Берчук — агитируют за выполнение решений, но сами мало чего делают конкретного.

Слаба дисциплина в хозяйствах порта. Возьмем, к примеру, коммунальный отдел. Коменданты и дворники отсиживаются в кочегарках. А дворы и здания запущены, загрязнены. Ремонт проводится из рук вон плохо. Начальник коммунального отдела т. Берчук свылся с этими недостатками.

Тов. Шалаев — начальник отдела механизации — переоценивает свои успехи. Мы слышали на собрании только о достижениях, но ни слова не произнесено о недостатках отдела механизации. Между тем в отделе немало пробелов.

Цепи Галля не изготавливаются, один срочный заказ — под угрозой срыва. Тревожась о недостатке электроэнергии, руководство отдела механизации не принимает, однако, нужных мер к своевременному окончанию ремонта и изготовления погрузо-разгрузочных механизмов. Наркома отпустил нам большие средства на производство погрузо-разгрузочных механизмов и наша обязанность эти вложения освоить.

В этом году мы намерены кадры механизаторов в оперативном отношении подчинить начальникам участков. Опыт показывает, что такое мероприятие дает большой эффект.

Слабым участком является грузовой отдел. Там работает коммунист т. Кропотков. Авангардной роли он не осуществляет, инициативы по улучшению работы отдела не проявляет.

И. ВОЛОЩЕНКО.

Полностью использовать механизмы

Порт богат механизмами. Но как они используются? В навигацию 1940 года обработка груза механизированным путем была незначительна. Объяснялось это недостатком электроэнергии и неправильным распределением грузов. Были такие примеры, когда мешковой груз, удобный для обработки транспортером, пускали вручную. В этом виноваты мы все, в том числе и партбюро, с антимеханизаторскими настроениями борьбы не было.

Ремонт транспортеров, установка стационаров к навигации идет полным ходом. Но тревожно положение с электроэнергией. Надежды на то, что „Колхозница“ (электростанция) прибудет с первым пароходом, могут и не осуществиться. Следовательно, надо принять меры к предотвращению простоев механизмов.

Нужно сказать о помощи со стороны партбюро отделу механизации. С помощью партийного бюро проведены производственные совещания, на которых были вскрыты причины плохой работы. Вместе с партийным бюро руководство отдела намечало мероприятия по улучшению работы, в результате чего ремонт механизмов идет впереди графика.

С БУРДИНСКИЙ

Новый состав партбюро

На партийном собрании порта тайным голосованием избран новый состав партбюро в количестве 5 человек. В партбюро избраны тт. Андреев, Мамаев, Харитонов, Волощенко и Балашевич.

Секретарем партбюро вновь избран А. Е. Андреев.

УЧАСТОК — ОСНОВНАЯ ПРОИЗВОДСТВЕННАЯ ЕДИНИЦА ПОРТА

Совершенно правильно товарищи отмечали, что партбюро в полном составе не работало, а все делал секретарь партбюро т. Андреев. Отдельные члены парторганизации не принимали участия в партийной работе, отсюда и недостатки.

Мы плохо выполняем решения XVIII Всесоюзной партийной конференции. Кто дал право отделу механизации работать без графика?

Долго и много говорим о кадрах. Пора кадры закрепить и прекратить переброску людей с работы на работу. Недопустимо, что за 15 дней до открытия навигации в порту все еще занимаются комплектованием участков.

Участок — основная производственная единица порта. Участок решает судьбу плана. К сожалению, участок не находится в центре внимания партийной организации.

Плохо в порту с дисциплиной. Мало требуем от подчиненных, проявляем непростительную снисходительность. Коммунист должен быть требователен к себе и к окружающим. Горком ВКП(б) должен больше помогать партийной организации порта. Дело не только в посещениях, а в конкретной, практической помощи.

Партийная организация порта здоровая, боеспособная. Коммунисты порта имеют все возможности в этом году справиться с задачами, поставленными перед ними партией и правительством.

А. АНДРЕЕВ.

Плохо готовятся к пассажирским перевозкам

Простои речных судов выражаются в 1115 часов. Вызваны они тем, что плохо работали диспетчерская порта и отдел механизации. Диспетчерская не имела графика прихода и ухода судов. Приходилось по нескольку раз в день информировать пассажиров о прибытии судна и все по-разному. Это вызывало законное недовольство пассажиров.

Как же мы в этом году готовимся к пассажирским перевозкам? На ремонт вокзала потребуется минимум 25 дней, а на 19 апреля отремонтированы только 4 печи. Помещение вокзала все еще занято сторонними организациями.

Г. БОЛОТОВ.



Выдающиеся деятели науки, литературы и искусства СССР, получившие сталинские премии первой степени.
НА СН МКЕ (слева направо): писатель Шолохов Михаил Александрович, действительный член Академии Наук СССР. Лысенко Трофим Денисович, действительный член Академии Наук СССР, президент Всесоюзной Академии сельскохозяйственных наук имени Ленина. Барсова Валерия Владимировна, народная артистка СССР, артистка Государственного Ордена Ленина Академического Большого театра СССР. Капица Петр Леонидович, действительный член Академии Наук СССР. Филатов Владимир Петрович, действительный член Академии Наук УССР, директор Украинского института экспериментальной офтальмологии.

Фотохроника ТАСС.

РЕЧНИКИ Н.-АМУРСКОГО ПАРОХОДСТВА ОБМЕНИВАЮТСЯ ОПЫТОМ

Организация погрузо-разгрузочных работ

В навигацию 1940 года Хабаровский порт работал неудовлетворительно. В этом немало повинен Николаевский порт, обречавший сухогрузный тоннаж на огромные простои — до 30 суток. В результате этого мы недополучили 25 процентов тоннажа, чем был сорван план транспортировки перевалочных грузов.

Из прошлогодней навигации нами извлечены кое-какие уроки. Коллектив порта отремонтировал механизмы 15 февраля — досрочно на 2 месяца. В основном закончен ремонт складской площади и электрохозяйства. Смонтировано 162 погонных метра новых ленточных транспортеров. Кроме того ведется монтаж 170 погонных метров стационарных транспортеров.

На участке „Ветка“ монтируются новые типы выдвижных транспортеров, которые позволят вести погрузочные работы и бункеровку флота при любом горизонте воды без дебаркадера, намного увеличат производительность причалов (вместо 6—7 часов товаро-пассажирские пароходы будут бункероваться за 1—1,5 часа). На городском участке полностью

завершается цикл механизации погрузки со складов на суда.

В предстоящую навигацию Хабаровский порт впервые будет производить погрузо-разгрузочные операции по заранее разработанному технологическому процессу. На каждый причал уже составлены карточки технологического процесса погрузки и выгрузки. Этому предшествовала большая подготовительная работа. Были составлены планы отдельных причалов, нанесены схемы механизации, продуманно расположены грузы по причалам и складам порта. Они сконцентрированы по пунктам отправления.

Карточка даст возможность начальнику участка или диспетчеру правильно расставить рабочую силу на причале при любом варианте погрузки и выгрузки. Она предусматривает необходимое количество людей на подаче, в ходу, в складе, трюме и т. д. В ней имеется разработанная норма выработки на одного человека и расценка, что облегчит нормирование и контроль за ним.

Приводим форму одной карточки.

КАРТОЧКА ТЕХНОЛОГИЧЕСКОГО ПРОЦЕССА

Вариант работы: механизированная погрузка.

Склад — судно

Склады: №№ 3,4,5,6,7,8

Навес полуоткрытой площадки № 7—8

	Вес ноши в килограммах.								
	кулевой		ящичный			кипы			кипы
	до 40	до 65	до 82	2-3 м 30	до 30	до 50	до 82	до 50	до 82
Норма выработки в час	39,6	51	54	33	29,2	39	48	40,5	52,5
Расстояние подноса груза до механизма в складе	10	10	10	10	10	10	10	10	10
От механизма в трюм	10	10	10	10	10	10	10	10	10
Расстановка рабочей силы на подаче в складе	—	2	2	—	—	—	2	2	2
В ходу в складе	12	7	7	12	12	12	7	11	11
Съемка с транспортера в трюме	1	2	2	1	1	1	2	2	2
Подача в трюме с доски	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Укладка в трюме	2	2	2	2	2	2	2	2	2
В ходу в трюме	13	15	15	13	13	13	15	11	11
ИТОГО:	30	30	30	30	30	30	30	30	30

По этому же принципу составлены карточки для немеханизированной погрузки.

Все эти мероприятия позволят улучшить организацию погрузо-разгрузочных работ, повысить производительность причалов порта, быстро обрабатывать флот и снизить себестоимость одной тонны груза.

Надеемся, что коллектив Николаев-

ского-на-Амуре порта сумеет образцово подготовиться к предстоящей навигации, ликвидирует простои тоннажа, создаст условия нам для успешного выполнения обязательства в соревновании трех пароходств, для успешного выполнения государственного плана перевозок.

В. ГУРВИЧ,
главный инженер Хабаровского порта.

В помощь агитатору

БРАК—БИЧ ПРОИЗВОДСТВА

Брак повышает себестоимость продукции, влечет за собой перерасход фондов заработной платы и остродефицитных материалов. Большие убытки терпит производство от брака. В прошлом году судоремонтные мастерские пароходства получили ущерб от брака в сумме 14 тысяч рублей. За первый квартал этого года убытки от брака составили 12567 рублей.

Большое значение в деле борьбы с браком имеет правильный учет всех случаев брака, имеющих место на производстве. В 1940 году учет был поставлен плохо. В результате исправление брака производилось за счет производства. Бракodelы материально не отвечали. Все это повышало себестоимость продукции.

Анализируя 92 случая брака за первый квартал 1941 года, мы приходим к выводу, что „первенство“ занял литейный цех. Здесь мы имеем 42 случая брака. В механическом цехе — 21, в слесарном — 10, в конструкторском — 8, в котельном — 7, в кузнечном — 2 и в электросварочном — 2.

Каковы причины брака? Прежде всего — невнимательное отношение к работе. В механическом цехе токарь Зерин на протяжении первого квартала имеет

5 случаев брака. За литейщиком Кропачевым числится 2 случая, за котельщиком Смирновым — 2 случая и т. д.

Брак возникает из-за неправильных чертежей и конструкторских ошибок. Достаточно сказать, что по вине начальника конструкторского отдела т. Брякалова произошло 4 случая брака. Произошел брак и по вине прораба т. Большакова.

Множество переделок имело место во время ремонта флота. Сумма потерь составляет 6416 рублей.

Агитатору крайне важно оперировать конкретными цифрами о том убытке, который терпят отдельные цеха судоремонтных мастерских от брака. Вот цифры. По литейному цеху убыток составляет 5398 рублей, по механическому — 743, по слесарному — 205 руб.

Для снижения брака, для его полного искоренения необходимо знать причины брака. Каждый случай должен быть проанализирован, виновники должны быть выявлены. Ни один случай брака не должен остаться скрытым. Выпуск негодной продукции должен стать предметом обсуждения в цехе, в бригаде.

Н. РОВКИН,
главный бухгалтер судоремонтных мастерских.

К материальной ответственности бракоделов

Брак является большим минусом в работе наших цехов и отделов. Тем не менее многие руководители примиренчески относятся к этому делу, скрывая брак, попустительствуя бракоделству.

Тов. Долинников нанес материальный ущерб порту и пароходству, а материальной ответственности за это не понес. На участок № 3 были доставлены грузовые сетки в количестве 50 штук и возвращены как брак, так как изготовлены они были из паклевой веревки.

Чтобы замести следы преступления, Долинников начинает уговаривать руководителей участков взять эти сетки. После того, как уговаривание ни к чему не привело, он поставил вопрос ребром — бери 5 сеток, иначе не получишь хороших. Как можно назвать работу Долинникова, как не бракоделством. До 50 штук зимних шапок, проеденных молью и крысами, тоже являются немалыми свидетелями „деятельности“ Долинникова.

Если внимательно приглядеться к работе каждого отдела, каждого цеха,

мы найдем немало фактов бракоделства, которое стоит государству больших денег. Брак — это деньги, выброшенные на ветер.

Каждый руководитель цеха, отдела и участка должен помнить, что раз ему доверены государственные ценности, он обязан добиться работы без переделок, без ущерба государству. В случае же обнаружения брака, сделанного тем или иным работником, они должны руководствоваться указанием отдела труда и зарплаты ВЦСПС от 4 марта 1941 года.

„При определении ущерба, подлежащего возмещению за счет работника в случае изготовления брака, учитывается стоимость испорченного материала и зарплата на предыдущих операциях. Накладные расходы (цеховые и общезаводские) с работника, допустившего брак, не взыскиваются“.

При строгом соблюдении этого правила со стороны руководителей, при помощи общественности мы сможем искоренить брак на нашем производстве.

Н. ТЕРЕНТЬЕВ,
председатель баскоммора.

Амурцы удерживают первенство на последнем месте теплоход „СЕРП“

Места хозяйств пароходства
в социалистическом соревновании
(за II декаду апреля)

ПЕРВОЕ МЕСТО

Пароход „Амур“ (капитан т. Клименко, старший механик т. Кириченко) впереди графика по заводскому ремонту на 9 процентов, по саморемонту палубы — на 11 процентов, по саморемонту машины — на 9 процентов.

ВТОРОЕ МЕСТО

Буксирный пароход „Чапаев“ (капитан т. Ермаков, старший механик т. Помалейко) выполнил декадное задание по заводскому ремонту, впереди графика по саморемонту на 2,8 процента.

ТРЕТЬЕ МЕСТО

Пароход „Ола“ (капитан т. Шведунов, старший механик т. Рычков) отстал от графика по заводскому ремонту на 13 процентов, впереди графика по саморемонту палубы на 6 процентов, по саморемонту машины — на 5 процентов.

ЧЕТВЕРТОЕ МЕСТО

Буксирный пароход „Щоре“ (капитан т. Басенко, старший механик т. Колосовский) отстал от графика по заводскому ремонту на 7 процентов, впереди графика по саморемонту на 3 процента.

ПЯТОЕ МЕСТО

Теплоход „Сerp“ (капитан т. Симановский, старший механик т. Диги) отстал от графика по заводскому ремонту на 3,3 процента, отстал от графика по саморемонту палубы на 1,8 процента, по саморемонту машины на 9,2 процента.

◆ По судам пароходства план по саморемонту перевыполнен на 2,5 процента. Отставание по заводскому ремонту составляет 3,2 процента.

По судам порта

ПЕРВОЕ, ВТОРОЕ И ТРЕТЬЕ МЕСТО ПОДЕЛИЛИ:

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

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

Катер „Пилот“ (капитан т. Яркин, старший механик т. Божко) полностью закончил ремонт, рассчитанный на зимний период.

ЧЕТВЕРТОЕ МЕСТО

Плавкран (кранмейстер т. Неведин, механик т. Черкасов) впереди графика на 12 проц.

ПЯТОЕ МЕСТО

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

ШЕСТОЕ МЕСТО

Катер „Михеев“ (капитан т. Коперин, старший механик т. Галиос) отстал от графика на 2,1 процента.

◆ По судам порта график по заводскому ремонту перевыполнен.

По затону

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

КАПИТАЛЬНЫЙ РЕМОНТ.

Отставание от графика составляет 2,4 процента.

СРЕДНИЙ РЕМОНТ

Отставание от графика составляет 3,3 процента.

ТЕКУЩИЙ РЕМОНТ.

Впереди графика на 1 процент.

◆ Затон отстал от графика на 2,3 процента.

ПИСЬМО В РЕДАКЦИЮ

В моей заметке „Освобождаем судно от излишнего снаряжения“ (смотри газету за 19 апреля 1941 г.) ошибочно указано, что на пароходе „Терек“ обнаружены медные и железные трубы. На самом деле на пароходе выявлены чугунные и железные части и 20 тонн ила.

М. ВАСИЛЬЧЕНКО,
радиотехник парохода „Терек“.

МЕХАНИЗАТОРЫ И СТРОИТЕЛИ, ЛУЧШЕ ГОТОВЬТЕСЬ К НАВИГАЦИИ!

ПОЧЕМУ ЗАДЕРЖАЛОСЬ СТРОИТЕЛЬСТВО ДОМА ПАРОХОДСТВА

Строительство дома пароходства подходит к концу. Осталась окосячка оконных и дверных проемов в количестве 30 штук, настилка полов, внутренняя и наружная отделка здания. По объему и удельному весу эта работа занимает небольшой процент по отношению ко всему плану.

Сейчас на объекте темпы работы несколько снизились. Это объясняется тем, что работы остались мелкие, плотники в связи с этим переходят с одной работы на другую. К тому же за последнее время результаты дневной работы звеньев не подытожива-

лись, так как нормировщик болел в течение двух недель. Сейчас т. Дегтярев (нормировщик) выздоровел и результаты работы будут снова ежедневно вывешиваться на доске.

Некоторая затяжка работ получилась из-за уменьшения рабочих, снятых на другие объекты. Частично на снижении темпов сказались и ослабление руководства объектом за последнее время.

Сейчас работа пойдет быстрее, так как произведена некоторая перестановка рабочей силы.

И. РОЗУМ,
зам. начальника стройотдела пароходства.

Переделки — результат слабого технического руководства

В доме по Читинской улице, № 37 комнаты предназначались вначале для общежития. В свое время строители не продумали до конца возможности вселения туда семейных. Последствия обошлись пароходству дорого.

Сложенные печи-галанки пришлось переделывать и ставить плиты с обогревателями, дабы вселить семейных. Комнаты до этого перегораживались на две, переборки штукатурились, причем до самых галанок. При кладке обогревателей место, занимаемое галанка-

ми, оказалось недостаточным. Пришлось опилить заборки и обивать штукатурку, а после заделки опять их штукатурить.

Полы также не были вовремя перестланы. Перестлались уже после штукатурки. Естественно, что штукатурка при перестилке местами обивалась и заборки штукатурили второй раз.

Так два раза затрачен материал и рабочая сила на одну, по сути дела, и ту же работу.

И. АНДРЕЕВ, печник.

Не к лицу механизаторам отставать

При заготовке частей для болотинских грейферов слесарь тов. Знаменников предложил приспособление для гнутья челюстей грейфера. Приспособление состоит из прессы и двух шаблонов — верхнего и нижнего. Предложение т. Знаменникова почему-то не было принято. А когда начали гнуть челюсти грейфера без приспособления — получился брак. 6 штук из них приходится заготавливать заново...

О тягах к грейферам в отделе механизации порта говорят давно. Но ничего практического не сделано для того, чтобы отковать их в судоремонтных мастерских. Только лишь вчера дан заказ кузнечному цеху мастерских на поковку десяти тяг.

Хуже с изготовлением трех грейферов голландской системы. Один из этих грейферов готов давно, его нужно испытать для того, чтобы учесть недостатки при строительстве остальных двух грейферов. Этого

до сих пор не сделано. Отдел механизации ссылается на то, что порт не дает лошадей для перевозки грейфера к судну.

Строительство грейферов отстает от графика на 25,5 процента.

Отставание от графика по ремонту паровых кранов на 24,5 процента говорит о том, что и здесь не все благополучно. Вот уж больше десяти дней, как в отделе механизации протачивают 4 втулки. Золотниковые кольца были выточены, оказался хрупким чугун, приходится точить новые кольца.

За 20 дней апреля отдел механизации порта отстал от графика на 1,2 процента. Тревоги это отставание не вызывает у руководителей отдела механизации. Приведем факт.

19 апреля старший электрик силовой станции отдела механизации т. Кузнецов напомнил начальнику снабжения т. Руденко о том, что если 21 апреля не будет привезена нефть для силовой станции,

то работа будет приостановлена. 21 апреля горючее не было доставлено. Тов. Кузнецов обратился за помощью к зам. начальника порта т. Белоновичу, который обещал 22 выделить машину для доставки горючего. Вчера отделу снабжения была дана машина, по т. Руденко использовал ее для перевозки бензина.

Тормозят работу механизаторов так называемые „срочные заказы“. Так, например, по приказу начальника порта т. Волощенко сделали несколько тумбочек и пять каминов для коммунального отдела. Работа выполнена в ущерб плановой. Прошло больше 5 дней, тумбочки и камины валяются у мастерских.

Влияет на работу составление сведений по одному и тому же вопросу по несколько раз. Выдаются дни, когда управление порта требует до 10—15 разных сводок.

Бункеровка морских судов началась когда дорога пропала, теперь, чтобы подвезти к судну каких-нибудь 60 тонн угля, требуется не меньше трех дней. По бездорожью неизменно изнашиваются машины, которые летом будут крайне нужны. Время упущено.

Но не надо упускать оставшееся время. В кратчайший срок нужно забункеровать суда с таким расчетом, чтобы угля хватило до тех пор, пока очистится от льда бухта.

До начала навигации суда должны получить необходимые материалы и инвентарь.

Суда плохо обеспечены как столовой, так и кухонной посудой. В складе же ни тарелок, ни стаканов, ни кастрюль нет. Имеющиеся на судах медные кухонные кастрюли и другая посуда требуют полуды, но лудить нечем, нет нашатыря. Суда нуждаются в шкентелях, в брезентах и в другом шкиперском инвентаре.

Начальнику заготовконторы необходимо обо всем этом позаботиться, а не отделываться вывешиванием объявлений о том, что выписка материала производится с 8 утра до 12 дня, то-есть когда его на месте обычно не бывает.

Ф. БЕЛОНОНСКИЙ,
старпом парохода „Амур“.

С. МАРКОВ.

Ответственный редактор
Я. М. ГЕЛЬФЕР