

Суббота

10 мая 1941 г.

№ 37 (61)

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

У К А З

Президиума Верховного Совета СССР

ОБ ОСВОБОЖДЕНИИ ТОВ. МОЛОТОВА В. М.
ОТ ОБЯЗАННОСТЕЙ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ СОВЕТА
НАРОДНЫХ КОМИССАРОВ СССР

Ввиду неоднократного заявления тов. Молотова В. М. о том, что ему трудно исполнять обязанности Председателя Совнаркома СССР наряду с выполнением обязанностей Народного Комиссара Иностранных Дел, удовлетворить просьбу тов. Молотова В. М. об освобождении его от обязанностей Председателя Совета Народных Комиссаров СССР.

Председатель Президиума Верховного Совета СССР
М. КАЛИНИН.

Секретарь Президиума Верховного Совета СССР
А. ГОРКИН.

Москва, Кремль.
6 мая 1941 года.

У К А З

Президиума Верховного Совета СССР

О НАЗНАЧЕНИИ ТОВ. И. В. СТАЛИНА
ПРЕДСЕДАТЕЛЕМ СОВЕТА НАРОДНЫХ
КОМИССАРОВ СССР

Назначить тов. Сталина Иосифа Виссарионовича
Председателем Совета Народных Комиссаров СССР.

Председатель Президиума Верховного Совета СССР
М. КАЛИНИН.

Секретарь Президиума Верховного Совета СССР
А. ГОРКИН.

Москва, Кремль.
6 мая 1941 года.

У К А З

Президиума Верховного Совета СССР

О НАЗНАЧЕНИИ ТОВ. В. М. МОЛОТОВА
ЗАМЕСТИТЕЛЕМ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ СОВЕТА
НАРОДНЫХ КОМИССАРОВ СССР

Назначить Народного Комиссара Иностранных Дел
тов. Молотова Вячеслава Михайловича заместителем
Председателя Совета Народных Комиссаров СССР.

Председатель Президиума Верховного Совета СССР
М. КАЛИНИН.

Секретарь Президиума Верховного Совета СССР
А. ГОРКИН.

Москва, Кремль.
6 мая 1941 года.

ПРИКАЗ НАРОДНОГО КОМИССАРА МОРСКОГО ФЛОТА СССР

30 апреля 1941 г.

№ 206/Л

§ 1

За стахановскую работу в зимний судоремонт 1941 года наградить значком „Почетному работнику морского флота“:

Вольского А. К., начальника механико-судовой
службы Николаевского-на-Амуре пароходства;

Сизова Н. И., бригадира караванного цеха судоремонтных мастерских;

Степанова В. В.—третьего механика парохода
„Ола“.

§ 2

Похвальной грамотой Наркомморфлота Союза ССР:
Шубина Т. А.—слесаря судоремонтных мастерских;
Божко Г. Ф.—контрольного мастера судоремонтных мастерских;

Рязанова М. И.—второго механика парохода „Ола“.

Народный комиссар морского флота СССР

С. ДУКЕЛЬСКИЙ.

ИЗВЕЩЕНИЕ

13 мая в 8 час. вечера в клубе моряков состоялся
собрание партийно-хозяйственного актива пароходства.

ПОРЯДОК ДНЯ:

Проверка исполнения решений партийно-хозяйст-
венного актива от 9 марта 1941 года (дополнительно—на-
чальник пароходства т. Маркелов, начальник порта
т. Волощенко).

ОБЩЕСТВЕННЫЙ СМОТР ГОТОВНОСТИ К НАВИГАЦИИ

Плохо встречают навигацию механизаторы, работники коммунального отдела и торгмортранса

Грузчикам — уютное жилье

Общежития № 6 и № 7 для грузчиков выстроены. Однако к сборке парового отопления приступили только на днях. Электроосвещения до сих пор не имеется.

В доме пароходства, где намечено разместить 250 грузчиков, производятся отделочные работы. Заканчивается настилка полов, навешиваются двери, вставляются рамы.

Из постельных принадлежностей в нужном количестве имеются простыни и наволочки. Недостает чехлов для матрацев и одеял.

В общежитии по улице Кантера имеются старые кровати, нуждающиеся в ремонте. Ремонт их по сей день не начат.

Для сушки спецодежды и хранения ее потребуются сушиллки и шкафы. Сушиллки не построены, нет и шкафов.

В новых общежитиях отсутствуют чайники и кружки. О приобретении их коммунальному отделу (начальник т. Хохлов) не обходимо позаботиться.

Об обслуживающем персонале общежитий — об уборщицах. Их потребуется 9 человек; пока люди не подобраны.

До приезда грузчиков остались считанные дни. Понятно, что надо сейчас форсировать оборудование общежитий. Грузчики должны получить уютное, чистое, светлое жилье.

С. КУЛАНОВА,
санитарный врач.



Будущие судоводители.

Ученики ленинградского ремез-
ленного училища морского тран-
спорта — П. Иванов (слева) и
В. Смирнов осматривают первые
самостоятельные такелажные
изделия.

Благие намерения тов. Смолина

Торгмортранс (директор т. Смолин) наметил большой и надо сказать неплохой план обслуживания грузчиков и плавсостава в навигацию 1941 г. Предполагается открыть 2 новых столовых — одну в красном уголке затора, другую — на молу. Создается база для снабжения плавсостава, проектируется открыть 2 ларька при общежитиях.

Планы-то хорошие, но пока они и остаются хорошими планами. В столовой № 1 не расширена кухня. К организации столовых в красном уголке затора и на молу еще не приступлено.

Плохо дело с инвентарем для столовых. Котлов, кастрюль, посуды имеется в недостаточном количестве. Заказ на поделку этого инвентаря дан, но не выполняется.

Кое-какие работы производятся по оборудованию буфета в павильоне на улице Красина. Сделан ларек на Читинской улице, вблизи общежития порт-
виков.

Торгмортранс плохо подготовлен к навигации 1941 года.

Н. ПОПЕНКОВ,
пом. начальника полит-
отдела по комсомолу.

Злополучная шестерня

Еще раз о ремонте плавкрана

Порядочно времени прошло с тех пор, как на страницах нашей газеты была помещена статья о готовности (почти) плавкрана к навигации. Тогда окончание ремонта задерживала исключительно одна шестерня к лебедке № 1. Ее нужно было профрезеровать. Что же произошло с этой злополучной шестерней?

После опубликования статьи шестерня была поставлена на фрезерный станок в токарном цехе. Простояв на станке бесполезно 5—6 часов, она была снята и снова забыта.

Через 9—10 дней будет открыта навигация. Часть

вспомогательного флота зимовала на берегу, на берегу затора расположены суда других организаций. Кран будет особенно необходим — все суда нужно спускать на воду. И все-таки эти неотложные работы одна шестерня может задержать.

Старший механик плавкрана т. Черкасов 4 мая напомнил об этом главному инженеру т. Шелу-
ченко. Главный инженер ответил: „Будет готова, а когда — скажем“. Ответ безнадежен. Есть опасение, что плавкран к навигации не будет готов.

П. М.

ИЗ ШЕСТИ ГРЕЙФЕРОВ ГОТОВ ТОЛЬКО ОДИН

К 10 мая отдел механизации должен был изготовить 6 грейферов. Из них готов только один, 4 грейфера готовы лишь на 50 процентов, не произведена сварка и сборка.

Известно, что в первые дни навигации ввиду напряженного положения с электроэнергией максимальное количество грузов придется обрабатывать паровыми кранами. Как отремонтированы паровые краны?

Готовность крана № 1 составляет только 70 процентов. Отсутствует втулка, не сделана обмуровка котла. Для крана № 2 не хватает золотниковых и поршневых колец. Кран „Дерик“ также не готов. Установленный на барже „Волочаевка“ кран № 3 не имеет втулки и не покрашен.

Лучше положение с пластинчатыми и ленточными транспортерами, эта работа выполнена полностью. Правда, нет проводов для подачи электро-
энергии.

В отделе механизации отсутствуют нормы работы и плановые задания.

А. БЕРЕЖНОЙ
И. БОБРОВСКИЙ
Н. БЕКЕНИН
П. КОЖЕВНИКОВ

ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ

ИТОГИ ОТЧЕТНО-ВЫБОРНЫХ
ПАРТИЙНЫХ СОБРАНИЙ

Отчетно-выборные собрания в парторганизациях Николаевского пароходства в текущем году прошли при значительно большей явке и активности, по сравнению с выборами прошлого года. На собраниях коммунистов затона в прениях выступило 18 человек, в торгмортрансе — 6, в ВОХРе — 6, в прокуратуре — 5. Всего в обсуждении отчетных докладов приняли участие 72 человека.

Собрания прошли на высоком идейно-политическом уровне, при полном соблюдении внутрипартийной демократии. На собраниях была широко развернута критика и самокритика недостатков в работе парторганизаций и хозяйств пароходства.

Выборы закончены. В парторганы первичных парторганизаций избраны большевики, способные выполнять решения партии и правительства.

Решения отчетно-выборных собраний призывают с еще большей энергией взяться за ликвидацию отставания отдельных участков, за улучшение состояния внутрипартийной работы. К этому нас обязывают и серьезные ошибки прошлого года и надвигающаяся навигация.

В решениях парторганизаций порта записано: добиться рентабельной работы порта, получить 131 тысячу руб. прибыли в 1941 г.

Задача серьезная, почетная и выполнимая при условии, если портовики будут лучше работать, если не допустят ошибок прошлых лет. Это относится, однако, не к одному порту. Оно в равной степени касается парторганизаций судоремонтных мастерских, управления пароходства и торгмортранса.

Как сразу установить твердую дисциплину, наладить культурно-бытовое обслуживание грузчиков, организовать социальное соревнование, — этими вопросами надо сейчас серьезно заняться. А главное — заранее расставить силы агитаторов. С рабочими — грузчиками должны беседовать, вести массовую работу не только рядовые члены, а и руководящие работники порта и пароходства.

В судоремонтных мастерских тяжело сказались нехватка материалов для судоремонта. Недоставало котельного железа, углового, клингерита и других материалов. Отсюда вывод: не откладывать завоза материалов до осени, а добиваться их получения с открытием навигации.

Большое беспокойство сквозило в речах многих выступавших на собраниях за питание механизмов электроэнергией. Недостаток электроэнергии может ограничить механизирован-

ную переработку грузов. Поэтому следует взяться настойчиво за разрешение этой задачи. Может быть целесообразно договориться с судовладельцами об использовании их электроэнергии, может быть возможны другие мероприятия.

В парторганизации управления пароходства еще до выборов говорили о кругло-суточном плавании в лимане, о догрузке пароходов за баром и т. д. Надо со всей большевистской энергией бороться за выполнение этих предложений.

На собраниях товарищи констатировали, что руководство комсомольскими и профсоюзными организациями было исключительно слабое. Одна из серьезных ошибок — попытка секретарей отдельных парторганизаций взять на себя всю тяжесть партийной работы, не привлекая к работе членов партбюро и партийный актив, чего политотдел во время не исправил.

Нужно повернуть внимание комсомольских организаций к вопросам производства, привлекать беспартийный актив.

Наведение твердой, большевистской дисциплины в парторганизациях пароходства, проверка исполнения, осуществление действенного контроля над производством, улучшение пропагандистской и агитационной работы — вопросы, над разрешением которых предстоит работать парторганизациям и политотделу. Нужно помнить, что чем выше уровень партийно-массовой работы, тем успешнее выполняются производственные задания.

А. ДМИТРИЕВ,
зав. орготделом ГК ВКП(б).

СОВЕЩАНИЕ СЕКРЕТАРЕЙ
И ЧЛЕНОВ БЮРО
ПАРТОРГАНИЗАЦИЙ
ПАРОХОДСТВА

В политотделе пароходства 8 мая состоялось совещание секретарей и членов бюро парторганизаций пароходства. На совещании был обсужден доклад об итогах отчетно-выборной кампании парторганов и задачах парторганизаций.

Выступления секретарей партбюро судоремонтных мастерских, порта и других показали, что предложения коммунистов, внесенные на отчетно-выборных собраниях, проводятся в жизнь крайне медленно. Достаточно сказать, что в порту с 20 апреля не состоялось партийного собрания.

ВЕЧЕР ВОПРОСОВ
И ОТВЕТОВ

15 мая политотдел пароходства в клубе моряков организует вечер вопросов и ответов. Сейчас в коллективах всех хозяйств пароходства идет сбор вопросов.

Ответы на вопросы политического, производственного характера, бытовые и прочие дадут квалифицированные пропагандисты города и руководящие работники пароходства.

Об учете и статистике

Огромное значение учета, статистики в социалистическом хозяйстве неоднократно подчеркивалось основоположниками марксизма-ленинизма.

В. И. Ленин говорил: „Учет и контроль — вот главное, что требуется для „наладки“, для правильного функционирования первой фазы коммунистического общества“ (В. И. Ленин, соч. т. XXI, стр. 440, партиздат 1935 г.).

Выступая на XIII съезде РКП(б) в мае 1924 г., товарищ Сталин сказал: „...Никакая строительная работа, никакая государственная работа, никакая плановая работа немыслима без правильного учета. А учет немыслим без статистики. Учет без статистики ни шагу не двинется вперед“ (XIII съезд РКП(б), стеногр. отч., стр. 130).

Преимущество статистического учета заключается в его оперативности. Посредством статистического учета можно видеть процесс производства, выполнение плана, следовательно своевременно принимать меры к улучшению работы.

Статистика в нашем пароходстве в 1940 году отнюдь не была оперативной, теряя этим свою ценность. Причиной была недооценка учета отдельными работниками, безответственность отдельных капитанов судов в деле своевременного представления рейсовых отчетов, система учета и отсутствие контроля со стороны отдела эксплуатации над рейсовыми отчетами судов.

Когда потребовалось узнать, сколько времени суда стояли в ожидании буксера и причины ожидания — этого никто не мог сказать, так как эти данные не учитывались. Рейсовые отчеты судов не проверялись отде-

лом эксплуатации, а сдавались непосредственно в плановый отдел.

В этом году служба эксплуатации не согласовала формы рейсовых отчетов с плановым отделом. В результате новые бланки рейсовых отчетов также не отвечают всем требованиям.

В 1940 году в отделе кадров отсутствовал точный учет труда, плановый отдел вынужден был собирать сведения по судам, отделам и хозяйствам.

Для налаживания учета и отчетности считаю необходимым провести следующие мероприятия:

1) Для отчетности по формам М-10, М-12 и М-13 (формы, установленные Наркомморфлотом) в плановом отделе завести карточную систему учета, что позволит подготавливать отчетность в процессе месяца. Итоговые данные по карточкам за месяц будут являться готовым материалом для составления отчетности. Это даст возможность представлять отчетность раньше срока, установленного Наркоматом.

2) Рейсовые отчеты судов принимать групповым диспетчером. Диспетчер после проверки со своим заключением передает отчет плановому отделу для обработки. Одновременно коммерческая группа передает расчеты таймшитов по всему рейсу, с указанием наименования грузов.

3) Для правильного учета труда и зарплаты надо наладить в отделе кадров учет движения рабочей силы и отработанных человеко-дней.

До открытия навигации следует провести инструктаж с грузовыми помощниками капитанов и шкиперами.

В. ШУЛЬГА, экономист.

ПЕРЕДОВЫЕ ЛЮДИ ПАРОХОДСТВА

ГРУППОВОЙ МЕХАНИК ГЛОТОВ

От старшего механика речного катера до группового инженера механико-судовой службы Николаевского пароходства — так вырос Георгий Михайлович Глов за последние шесть лет. Со времени создания Николаевского пароходства он показал себя неутомимым работником, знатоком своего дела на ремонте морских судов.

Зимний судоремонт 1939—40 года был тяжелым для нового пароходства. Ранний ледостав не дал возможности завезти в Николаевск необходимые материалы, инструменты. Это создало трудности. Они усугублялись еще недостатком кадров ремонтников. Но в группе судов, которой руководил т. Глов, ремонтные работы проходили успешно. Здесь сыграл положительную роль Георгий Михайлович. Дни и вечера он проводил на

судах, в машинных отделениях, являясь во всех трудных случаях надежным консультантом механиков, машинистов.

В самый разгар судоремонта, — говорит начальник механико-судовой службы т. Вольский, — Николаевское пароходство получило правительственное задание. Предстояло достроить, механизировать и ввести в эксплуатацию (в навигацию 1940 года) морскую тысячетонную баржу.

Баржа за период двухлетней консервации была полностью разоружена. Механизмов и материалов не было, проект, рабочие чертежи отсутствовали. В этих условиях достройка баржи в короткий срок казалась невыполнимой.

Для руководства работами требовался крепкий, не боящийся трудностей, инициативный человек.

Выбор пал на группового инженера т. Глотова.

Георгий Михайлович Глов полностью отдался работе. Когда дело тормозилось отсутствием материалов, он из руководителя превращался в снабженца. В поисках требующихся материалов, деталей, арматуры он перерывал все склады, а когда не находил искомого на складах — использовал уже выброшенное, считавшееся негодным, мобилизуя на достройку внутренние ресурсы пароходства и судоремонтных мастерских.

Большое внимание т. Глов уделял организации труда. Частично пришлось заниматься и чертежами.

Скоро черные линии чертежей воплотились вкрепления, надстройки, впаутину трубопроводов. Баржа принимала постепенно вид нового судна. Полуразвалившийся осто в превратился в годную для эксплуатации баржу „Совгавань“, оборудованную паровыми лебедками, насосами, брашпилем, рулевой

машиной, целой системой трубопроводов, вплоть до противопожарного паротушения. Для экипажа оборудованы уютные помещения.

Такое отношение к делу для Георгия Михайловича Глотова характерно.

В зимний судоремонт 1940—41 года т. Глов также отлично руководит своим участком работы.

Тов. Глов — хороший рационализатор. Предложенный им новый способ выморозки дейдвудов — при помощи железных ящиков — в несколько раз ускоряет производство этих работ в сравнении с подборкой льда ручным способом. Им же разработана конструкция штампов по изготовлению патентованных прокладок для паросекций пароперегревателя. Это экономит остродефицитные прокладочные материалы и облегчит труд людей.

Дисциплинированность, глубокая вдумчивость, точность исполнения обеспечивают т. Глову успех в работе. Б. ЛАВРОВ.

ОБЩЕСТВЕННЫЙ СМОТР ГОТОВНОСТИ К НАВИГАЦИИ

Портовики, образцово подготовьтесь к обработке судов!

ИЗ ВСЕХ УЧАСТКОВ ТРЕТИЙ—САМЫЙ ОТСТАЮЩИЙ

Первый и второй участки порта, по сравнению с третьим, значительно лучше подготовлены к навигации.

На первом участке (начальник т. Бобровский) все склады обеспечены весами, инвентарь готов. Чувствуется недостаток лопат, ведер.

Участок полностью укомплектован прорабами и заведующими складами. Имеется 9 грузоприемщиков, не хватает одного—двух.

Участок получил навигационный план, план обсуждался на производственном совещании. Навигационный план разбит на квартальные, декадные и дневные.

К недостаткам следует отнести плохую обеспеченность бланками. Есть только бланки коммерческих актов. Крыши складов также еще не отремонтированы, в складах № № 14, 15 они протекают. К приему первого парохода участок в основном готов.

Второй участок (начальник т. Бережной) также укомплектован руководящими работниками. Подобран хороший штат заведующих складами. Грузоприемщики также имеются, но недостаточно опытные.

Склады отремонтированы плохо. Крыши почти во всех складах протекают, особенно в складе № 2.

На участке недостает захватных приспособлений и совсем нет тросов. Необходимы трехтонные и пятитонные весы.

Участок еще не получил бланков, каргопланов, спецификаций, складских книг. Весь третий участок (на-

чальник т. Бекенин) завален грузами и всяким ненужным хламом.

Начатое строительство причалов с южной и восточной сторон далеко еще не закончено.

В складе № 8 все двери (торцевые и боковые) неисправны и требуют быстрого ремонта. В складе во многих местах осел пол, нужна перестилка его и замена городков.

Примерно в таком же состоянии склад № 10. Здесь нужно произвести замену продольных и поперечных брусков, а также настила.

Недостает мешков и лопат для угля, хряпцов для парашютов.

Весовое хозяйство совершенно отсутствует. Имеется всего один непригодный для работы весы.

Для приема груза не хватает места. Имеется очень много бездокументного груза, который до начала навигации надо убрать из склада.

Не ведется подготовки к питанию грузчиков непосредственно на участке. Завезены лишь доски для строительства столовой.

На участке нет еще должностных инструкций, которыми должны руководствоваться прорабы и складские работники.

На долю 3 участка выпадает 40 процентов грузооборота порта. Сейчас надо сделать все для того, чтобы участок бесперебойно обрабатывал суда.

Участку нужно оказать серьезную помощь.

М. ТЕНЧЕР,
А. ГЕОРГИЕВ,
В. НАСОНОВ,
В. КРОПОТОВ.

КРУГЛОСУТОЧНОЕ ПЛАВАНИЕ—ПОД УГРОЗОЙ СРЫВА

Моряки Николаевского пароходства в 1941 году должны осуществить бесперебойное круглосуточное плавание в лимане реки Амура. Для этого необходимо подготовить судоводителей и привести в порядок и усилить ограждения фарватеров.

Занятия с капитанами, диспетчерами, лоцманами и помощниками капитанов были организованы. Гидрографический район помог в этом отношении, работники гидрослужбы взяли на себя преподавание. Однако посещают занятия только лоцманы. Капитаны и их помощники по видимому полагаются на лоцманов.



Команда парохода „Куйбышев“ Мурманского бассейна, соревнуясь с командой теплохода „Щолюковский“, завоевала первенство.
НА СНИМКЕ: капитан парохода „Куйбышев“ И. В. Токовенко.
Фото ТАСС.

А не мешало бы капитанам помнить, что при проводке судна лоцманом с них ответственности также не снимается.

Подготовительные работы по приведению в порядок ограждения идут тоже не совсем хорошо. Гидрографический район не в состоянии без помощи пароходства выполнить всех предусмотренных работ. Мастерские, приняв заказ на поделку скоб, вертлюгов и болтов для буйрепов, долгое время выполнение заказа тянули, а 6 мая мастер т. Чичкан заявил, что выполнить его не может, ибо таков приказ главного инженера тов. Шелученко. Времени для этого требуется не больше 8 человеко-дней, к тому же кузнецы не загружены работой.

Невыполнение заказа грозит срывом своевременной постановки ограждения, а следовательно и задержкой нормального судоходства в лимане.

Для ремонта старых створных знаков и постройки новых нужен лес и другие материалы. Без помощи пароходства здесь опять-таки не обойтись, но дальнейшие разговоры о помощи дело не идет.

Немаловажная задача—уничтожение девиации компасов на судах, ибо без исправного мореходного инструмента говорить о круглосуточном плавании бессмысленно.

Таковы основные недостатки в деле подготовки к круглосуточному плаванию в лимане реки Амур.

В. МУРЗИН,
работник гидрографического района.

ЗАТЯГИВАЮТ ОТДЕЛОЧНЫЕ РАБОТЫ В ДОМЕ ПАРОХОДСТВА

Начальник стройотдела т. Клейнов не борется за выполнение графика и за доброкачественную продукцию, не требует от десятников доставки на строительство материалов нужного качества. Идет отделка дома пароходства, требуется пиломатериал первого сорта, а нам дают третий сорт, который ни в какой степени не соответствует назначению. Ибо на наличники, на карнизы требуется чистый материал.

Когда мы требуем лучшего леса, начальник стройотдела отвечает—какой есть лес, из такого и делайте. Между тем в 1940 году было много хорошего леса, но ни стройотдел, ни отдел снабжения не позаботились его рассортировать.

Кедр привезли для поделок ступенек лестницы, на что он совершенно не годится, так как слаб и лестницы скоро изнаются.

Напилив на подшивку елового леса, надеются обработать его вручную. Практика показывает, что на обработку плохого материала времени идет в два раза больше. Из плохого материала, привезенного для фронтонов, мы на один фронтон затратили 7 дней, тогда как из хорошего леса то же самое сделали за три дня, причем качество получилось лучше.

Эти отрицательные стороны затягивают окончание строительства. Между тем есть полная возможность строить быстрее и лучше. Дело за руководителями, которые заболели весенней спячкой.

Ф. ТЮТЮНИН,
плотник.

Осталось 10 дней

Считанные дни отделяют нас от начала навигации. Близок день, когда в Николаевский порт придут грузы для трудящихся Сахалина.

1941 год для моряков, портовиков и судоремонтников Николаевского пароходства должен стать переломным годом. Наркомат ждет от трудящихся пароходства быстрой, дешевой и доброкачественной обработки судов. Население Сахалина ждет от нас своевременной доставки грузов и в должном порядке.

Решение этих задач достигается не разговорами, не благими намерениями, а черновой, упорной работой.

В течение зимы много усилий было приложено к тому, чтобы подготовить флот и порт к выполнению навигационного плана. Сделано многое, но вредно и ошибочно переоценить ус-

пехи и успокоиться на них.

В оставшиеся дни все силы, все усилия должны быть направлены на устранение недостатков, на ликвидацию недоделок, на то, чтобы во всеоружии встретить первые пароходы. Какие это недостатки? Возьмем жилища. В порт, как известно, ожидается приезд свыше 400 грузчиков. Культурные, уютные общежития для грузчиков—необходимое условие для высокопроизводительного труда. Факты показывают, что общежития далеко еще не готовы, не хватает постельных принадлежностей, чайников, тумбочек. Бюро горкома ВКП(б) на днях приняло решение, в котором указало на неудовлетворительную подготовку пароходства к приему грузчиков.

Все возможности образ-

цово подготовиться к приему грузчиков в пароходстве имеются. Дело за портовиками, в частности за работниками коммунального отдела.

Неразрешенным остался вопрос о питании грузчиков. Намерение руководства пароходства и торговотранса расширить сеть столовых пока что остается неосуществленным. Директор торговотранса т. Смолин занял вредную позицию, ожидая, пока пароходство построит столовую на третьем участке, кухню при красном уголке затона и т. д. Инициативы и настойчивости т. Смолин не проявляет.

Особую тревогу внушает третий участок. Участок к приему судов не готов. Мимо этого не должна пройти партийная организация порта, которая в последние дни ослабила руководство подготовкой к навигации.

На третьем участке очень важно установить очередность работ, подлежащих

исполнению. Бесплановость и бессистемность, существующая здесь, не дает возможности в срок сделать необходимое для приемки первых судов.

Остается желать лучшего и подготовка к навигации службы эксплуатации. Погрузка судов, составление графика движения их, составление рейсовых заданий все еще пока проектируется. А время не ждет.

Наконец, нельзя ослаблять работы и по окончанию ремонта судов. Морские суда еще не готовы, завершать ремонт надо быстрее.

Пароходство на пороге навигации. Быстрее, настойчивее, не жалея сил, нужно на каждом участке порта, в каждом общежитии, на каждом судне заканчивать работы, связанные с приемом первых судов. Встретим во всеоружии наступающую навигацию.

СЕРЬЕЗНОЕ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

В пароходстве начался прием судов из ремонта. Имеются такие факты, когда стараются сдать суда не закончив ремонта. Так, рейдовый катер „Аида“, представленный комиссии, имел сломанные шпильки у крышек цилиндра. Старший механик катера т. Доготарь надеялся, очевидно, на снисходительность комиссии.

Недобросовестно отнеслись к ремонтным работам на катере „Михеев“ (старший механик т. Галиос). На чистку котла затрачено ползimes а все же работы до конца не были доведены.

Приведенные факты являются серьезным предупреждением для экипажей, готовящихся к сдаче в эксплуатацию судов.

Б. ЛЕБЕДЕВ.

На строительстве причалов попрежнему нет поковок

Ведется строительство причалов, а поковочного материала нет. На совещании в редакции газеты „Дальневосточный моряк“ в апреле стоял доклад начальника стройотдела о перспективах дальнейшего строительства.

Говорили о хороших показателях, но больше подчеркивали недостатки. Особенно заострили внимание на обеспечении объекта материалами, проектом, рабочими эскизами. Начальник стройки зная, что причал строится не свайный, а „спичечный“, заверил, что поковка будет, не говоря уже о хомутах.

Теперь я вынужден еще раз напомнить о поковках. Сроки приближаются, а нехватка материалов вызывает простой, сдерживает темпы. Нельзя с этим мириться.

С. РЕУЦКИЙ,
пом. прораба.

Благодарность врачу

У моего ребенка был сплошной фурункулес, ребенку грозила смерть. Медсестра т. Чулкова под наблюдением детского врача т. Крочик дала своей крови 5 кубиков. Этим спасена жизнь моего ребенка. Сейчас ребенок чувствует себя прекрасно. Лечение продолжается.

Я от всего своего материнского сердца приношу благодарность детскому врачу т. Крочик и медсестре т. Чулковой.

М. СУШИНА.



В доме бригадира-стахановца колхоза имени Коминтерна (Хабаровская автономная область) Т. С. Альжибаева. Справа — Т. С. Альжибаев, слева — его жена доярка колхоза Е. В. Альжибаева, в центре — зоотехник колхоза Е. Ф. Тодыбаева.

Фото С. Малобичко.

Рационально использовать радиосвязь

Опыт пользования радиосвязью паромства в прошлую навигацию должен быть полностью учтен в 1941 году. Эфир в прошлом году был сильно загружен излишней, зачастую ненужной перепиской по вопросам изменения рейсов, переговорами с клиентурой и т. д.

Осенью пароход „Чапаев“, например, требуя бункерного угля, завязал длительную переписку с портопунктом Москальво и Николаевским портом, без конца запрашивая. Иногда за сутки поступало около 10—15 радиотелеграмм, стоимостью в 70—80 рублей каждая.

В диспетчерских сводках, передаваемых по радио, к цифрам неизменно прибавлялось слово „тонн“. Общеизвестно, что вес берется

не в килограммах, а в тоннах.

Ненужная переписка задерживает прохождение неотложной корреспонденции. Один береговой радист не всегда в состоянии завахту обслужить все суда. Особенно задерживались радиотелеграммы судов, находившихся в районе Сахалина. Там почти все радиотелеграммы славались через радиостанцию Александровска, которая имеет связь с Николаевской радиостанцией только 4 раза в сутки. Оздание ответов, в свою очередь, вызывало простой судов.

Правильное использование радиосвязи в предстоящую навигацию будет способствовать лучшей эксплуатации флота и сэкономит тысячи рублей.

М. ВАСИЛЬЧЕНКО,
радист парохода „Терек“

КОНФЕРЕНЦИЯ ЧИТАТЕЛЕЙ ГАЗЕТЫ „ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ МОРЯК“

5 мая, в День большевистской печати, состоялась конференция читателей газеты „Дальневосточный моряк“. Собранные на конференцию стахановцы флота, стройконторы, порта, судоремонтных мастерских и командиры производства заслушали отчет редакции.

В своих выступлениях читатели указали на крупные недостатки в работе газеты. Начальник механико-судовой службы т. Вольский критиковал газету за допущение неграмотных технических выражений.

У газеты, — отметил т. Вольский, — создалось неправильное отношение к отдельным работникам паромства. Ругает газета все время директора судоремонтных мастерских и главного инженера — тт. Евсеева и Шелученко. Постоянная критика этих товарищей понятно не дает должных результатов. Газета совершенно упустила из вида работу аппарата управления паромства.

В хозяйствах паромства развалена оборонная работа. Что же сделала газета для ее улучшения? Этот вопрос поставил инженер механико-судовой службы т. Сачковский.

Материалы на оборонные темы в газете не помещались. Это, — заключает т. Сачковский, — большой недостаток газеты.

Редактор стенгазеты „За стахановский затон“ указал, что „Дальневосточный моряк“, помещая материалы, не всегда проверяет правильность их. Так, неверно в газете было освещено состояние нормирования в слесарном цехе.

Экипажи судов, уходя в море, из-за плохого культурно-бытового обслуживания не всегда в курсе событий, происходящих в стране и паромстве. В прошлую навигацию по приходе в порт моряки не получали газет. Обслуживание моряков, их быт, — материалы такого характера газета не публикует, — сказал старший механик буксирного парохода „Чапаев“ т. Помалейко.

Отдел партийной жизни слаб и редко появляется на страницах газеты. Партийный актив не участвует в отделе „партийной жизни“ — этому посвятив свое выступление инструктор политуправления т. Кампилин. Тов. Кампилин потребовал от газеты глубокого освещения жизни партийных организаций, показа того, как идет перестройка работы в соответствии с решениями XVIII Всесоюзной конференции ВКП(б).

Е. ГАЛЛИ,
председатель Нижне-Амурского областного комитета по делам физкультуры и спорта.

Вкуса к экономике работникам паромства газета не прививает. Вопросы себестоимости, расходования государственных средств как-то проходят мимо газеты, — об этом говорил инженер-экономист т. Войсковский. В наступающую навигацию газете нужно добиваться ритмичности в работе судов, строгого соблюдения графика эксплуатации флота, — таковы пожелания т. Войковского.

Секретарь областного комитета партии т. Мениченко отметил, что газета мало занимается подготовкой порта к навигации. В мае, как известно, нужно обработать свыше 10 тысяч тонн перевалочных грузов. Как порт к этому подготовлен? На этот вопрос на страницах газеты трудно найти ответ.

Вопросами рентабельности, снижения себестоимости нужно заниматься повседневно, а не ограничиваться периодическим выпуском полус. Тов. Мениченко советует уже сейчас проверить и посмотреть, как судоремонтные мастерские готовятся к ремонту флота в 1941—42 году.

Действенность материалов слаба потому, — заявил т. Мениченко, — что газета критику направляла по адресу одного-двух человек, минуя непосредственных виновников недостатков.

За 7 месяцев существования газеты было помещено всего 2 обзора стенных газет. Это, — сказал начальник политотдела т. Лозовский, — свидетельствует о слабой помощи „Дальневосточного моряка“ стенным газетам. Тов. Лозовский указал, что газета не уделяет внимания воспитанию подрастающего поколения. Имеющиеся сведения говорят о том, что многие дети водников плохо успевают в школе.

Всего выступило 16 человек. Многие товарищи (Честной, Доготарь, Тенчер, Шелученко и др.) справедливо упрекали газету в том, что она не добивается действенности помещаемых материалов.

На конференции были премированы активные корреспонденты газеты „Дальневосточный моряк“ тт. Матвеев, Бочкарев, Вайсбрейт, Вольский, Трифонов, Помалейко, Ярошевский, Андреев, Капитонов и Павловичев.

Ответственный редактор
Я. М. ГЕЛЬФЕР

Поднять физкультурную работу в паромстве

Спортивное общество „Водник“ в зимнем спортивном сезоне 1940—41 г. не перестроило своей работы, как того требовал X пленум ВЦСПС. Вместо вовлечения новых общество растеряло и своих старых членов, принимало слабое участие в проводимых спортивных мероприятиях. Деятельность спортивного общества проявилась лишь в участии одной хоккейной команды в городском розыгрыше.

Правда, на этом черном фоне есть одно белое пятно — физкультурный коллектив судоремонтных мастерских, возглавляемый инструктором-общественником т. Найденовым. В прошедших массовых гимнастических соревнованиях судоремонтники заняли второе место среди комсомольских организаций Николаевска. Сейчас у них идет регулярная тренировка к летним спортивным соревнованиям.

Секретариат ВЦСПС при-

нял постановление о проведении в спортивных обществах отчетно-выборных собраний. По плану областного комитета по делам физкультуры и спорта и Николаевского — на Амуре городского комитета ВКП(б) в судоремонтных мастерских, управлении паромства, порту они проходят 16 мая, в военизированной охране порта — 14 мая.

В подготовке к отчетно-выборным собраниям должны принять участие партийные, комсомольские, профсоюзные общественные организации, весь коллектив моряков. Мало обеспечить 100-процентную явку коллектива на отчетно-выборное собрание, оно будет полноценным, если развернется большевистская критика и самокритика недочетов, будут намечены пути их исправления. Ко дню собраний должны быть учтены все члены общества „Водник“, погашена задол-

женность по членским взносам.

В предстоящее лето в спортивной работе внимание будет сосредоточено на соревнованиях по таким видам спорта, как легкая атлетика, футбол, волейбол, баскетбол, городки, шашки. Успех работы будет зависеть от подбора работоспособных советов в физкультурных коллективах. Способных, любящих физкультуру активистов, у нас много: Найденов, Божко А., Егоров, Антипов, Попенков, Наумова и много других.

Отчетно-выборные собрания должны пройти под знаком мобилизации физкультурников на дальнейшее укрепление хозяйственной и оборонной мощи нашей страны, привлечения к занятиям физкультурой и спортом широких масс трудящихся, подготовки значков ГТО и в первую очередь призывников.

Е. ГАЛЛИ,
председатель Нижне-Амурского областного комитета по делам физкультуры и спорта.