

Об. 243.

ПРОЛЕТАРИИ ВСЕХ СТРАН, СОЕДИНЯЙТЕСЬ!

ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ МОРЯК

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

Среда
21 мая 1941 г.
№ 40 (64)
Год издания 2-й
Выходит 2 раза в неделю.

Четкость, оперативность, дисциплинированность

Морской транспорт, как известно, является сложным конвейером, все звенья которого должны работать бесперебойно. Малейшее упущение, отставание одного участка сказывается на работе всего конвейера, нарушает ритмичность, срывает план. Эту истину приходится напоминать еще и еще раз, ибо и у ж и о й слаженности в работе хозяйств пароходства, как показывают первые дни навигации, мы не имеем.

Планы погрузки судов, утверждаемые на проводимых с 17 мая диспетчерских совещаниях при начальнике пароходства, ломаются, отдаваемые распоряжения выполняются неправильно, с опозданием.

Возьмем, к примеру, случай с перетяжкой баржи „Таен“. Диспетчер т. Клыков, давая указание о перетяжке баржи, в наряде катеру „Байкал“ написал: „Поставить баржу к дамбе“. Неграмотно и неясно. В личной беседе с л о ц м а н о м Георгиевым т. Клыков разъяснил, к какому месту баржу нужно перетянуть. А Георгиев, в свою очередь, считая, как он заявляет, целесообразным поставить баржу в другое место, — недисциплинированность, достойная осуждения.

18 мая по указанию начальника пароходства пароходы „Перекоп“ и „Амур“ вставали под погрузку. Нужно было своевременно договориться с представителем регистра о приеме парохода „Перекоп“ и об обеспечении парохода „Амур“ брезентами, но это не было сделано службой эксплуатации пароходства.

На одной из барж речного пароходства две тонны груза, прибывшие из Хабаровска и принадлежащие судововерфи, увезены обратно. Эта небрежность — позор, который должен вызывать чувство стыда у оперативных работников порта.

Погрузка и разгрузка судов, эксплуатация флота требуют единства действий оперативных аппаратов порта и пароходства, точности и беспрекословного исполнения распоряжений сверху донизу. Ритмичность в работе, ежедневное, еженедельное, ежемесячное выполнение плана связано с четкостью, оперативностью, дисциплинированностью.

Завоеем первенство в социалистическом соревновании с речниками

Речники вызывают на соревнование

Производственно-хозяйственный актив Нижне-Амурского пароходства решил продолжить соревнование с моряками Николаевского пароходства на навигацию 1941 года.

Речники взяли обязательства:

- 1) На месяц раньше срока выполнить навигационный план.
- 2) Снизить себестоимость продукции на 3 процента.

3) Добиться экономии топлива на 7 проц.

4) Ликвидировать аварии, простои судов и порчу грузов.

5) Работать точно по графику.

6) Повысить квалификацию плавсостава минимум на 1 разряд.

И. ОСИПОВ,
начальник политотдела
Нижне-Амурского речного пароходства.

Д о г о в о р

На социалистическое соревнование рабочих, служащих и инженерно-технических работников Николаевского-на-Амуре морского пароходства с рабочими, служащими и инженерно-техническими работниками Нижне-Амурского речного пароходства

XVIII Всесоюзная партийная конференция поставила перед работниками морского и речного транспорта ответственной задачей: „... Преодолеть отставание от потребностей народного хозяйства в развитии перевозок волного транспорта“. 1941 год, четвертый год третьей пятилетки, должен стать для коллектива морского пароходства годом дальнейшей борьбы за более высокую производительность труда, за выполнение и перевыполнение хозяйственного плана.

Мы, моряки, грузчики, рабочие мастерских, служащие и инженерно-технические работники Николаевского-на-Амуре морского пароходства, принимаем вызов речников Нижне-Амурского пароходства — включаемся в социалистическое соревнование и берем на себя следующие обязательства:

Наши обязательства

1. Перевыполнить навигационный план грузоперевозок на 8 процентов.
2. Иметь экономию топлива на каждую тонно-милю не ниже чем на 10 процентов.
3. Довести переработку грузов в порту на механизмах до 50 процентов.
4. Дать экономии в 1941 году против плана в целом по пароходству 2,445 тысяч рублей.
5. Работать точно по графику, ликвидировать простои, аварии.
6. Не допускать засылки.

порчи и хищения грузов, 7. Снизить себестоимость тонно-мили против плана 1941 года на 2,5 процента и себестоимость переработки тонны груза в порту на 10—8 процентов.

8. Поднять производительность труда по грузо-разгрузочным работам на 7 процентов, по перевозкам — на 8 процентов.

Работа Николаевского пароходства тесно связана с работой Нижне-Амурского речного пароходства. В социалистическом соревновании мы должны оказывать друг другу помощь высококачественной погрузкой барж, хорошей укладкой груза.

Речники Нижне-Амурского пароходства должны грузить баржи строго по каргоплану, ликвидируя пацкообразную подачу тоннажа в порт.

Наши требования

1. Отправлять грузы строго по графику.
2. Грузить баржи согласно каргоплана и не более чем в два адреса.
3. Грузить пассажирские пароходы только местным грузом.
4. Укладку груза в баржах производить с учетом возможности выгрузки тяжелых грузов в первую очередь.
5. Отдельные партии грузов для избежания смешения их отделять сепарацией.
6. Не допускать завоза бездокументных грузов.
7. Аккуратно сообщать о выходе барж, роде груза и его назначении.

По поручению рабочих, служащих и инженерно-технических работников Николаевского пароходства: С. МАРКЕЛОВ, Г. ЛОЗОВСКИЙ, Н. ТЕРЕНТЬЕВ, И. ВОЛОЩЕНКО, А. АНДРЕЕВ, Е. БУЛАВСКАЯ, В. КЛИМЕНКО, В. КИРИЧЕНКО, П. СЕМЕНЧЕНКО, А. БЕРЕЖНОЙ, М. ЕВСЕЕВ, В. ЧИЖ, И. ДОГОТАРЬ, В. ЗУЕВ, Я. ЛОБАСТОВ, К. ПОМАЛЕЙКО, Н. СИЗОВ, С. КОРЕНЕВ, М. ОЛЕННИКОВ, ФОМИН, АКСЕНЕНКО.

ПРИКАЗ

Народного комиссара морского флота СССР

О награждении работников Николаевского-на-Амуре государственного морского пароходства

№ 171/Л

г. Москва

За стахановскую работу в деле выполнения планов и заданий работников Николаевского-на-Амуре госморпароходства и порта наградить:

Значком „почетному работнику морского флота“.

- | | |
|-------------------------|--|
| 1. Курлюк | — шкипера баржи „Гражданка“ |
| Василия Мартыновича | |
| 2. Шестопалова | — столяра порта |
| Дмитрия Константиновича | |
| 3. Рубцова | — бригадира грузчиков |
| Алексея Осиповича | |
| 4. Фатеева | — бригадира плотничной бригады |
| Алексея Александровича | |
| 5. Исаева | — прораба по строительству |
| Гермогена Ивановича | |
| 6. Семенченко | — мастера отдела механизации |
| Петра Сидоровича | |
| 7. Доготаря | — старшего механика катера „Аида“ |
| Ивана Федоровича | |
| 8. Мишина | — механика катера „Аида“ |
| Семена Георгиевича | |
| 9. Басенко | — капитана буксирного парохода „Щорс“ |
| Николая Константиновича | |
| 10. Коржавина | — диспетчера службы эксплуатации управления п-ва |
| Александра Яковлевича | |
| 11. Васина | — котельщика судоремонтных мастерских |
| Ивана Дмитриевича | |
| 12. Казачкова | — формовщика литейного цеха судоремонтных мастерских |
| Николая Георгиевича | |
| 13. Рябинина | — строгальщика судоремонтных мастерских |
| Анатолия Сергеевича | |
| 14. Чижа | — токаря судорем. мастерских |
| Виктора Владимировича | |
| 15. Зуева | — механика силовой станции |
| Василия Николаевича | |
| 16. Максимова | — мастера литейного цеха |
| Григория Павловича | |
| 17. Титову | — зав. водздравпунктом |
| Зою Григорьевну | |
| 18. Мякина | — временно исполняющего обязанности прораба по судоремонту |
| Сергея Ивановича | |

Объявить благодарность с занесением в трудовую книжку

- | | |
|----------------------|--|
| 1. Рыбину | — котельщику судоремонтных мастерских |
| Якову Андреевичу | |
| 2. Герасименко | — котельщику судоремонтных мастерских |
| Ивану Филипповичу | |
| 3. Белоновичу | — кузнецу судоремонтных маст. |
| Александру Петровичу | |
| 4. Булавской | — нач. планового отдела судоремонтных мастерских |
| Ефросиньи Степановне | |
| 5. Орешкину | — кочегару судорем. мастер. |
| Ивану Григорьевичу | |
| 6. Бурдинскому | — старшему крановщику порта |
| Степану Степановичу | |
| 7. Кротынскому | — бригадиру механизаторов |
| Сергею Евсеевичу | |
| 8. Казанцеву | — бригадиру плотников порта |
| Захару Михайловичу | |
| 9. Новикову | — возчику порта |
| Анатолию Марковичу | |
| 10. Евсееву | — возчику порта |
| Петру Григорьевичу | |

Народный комиссар морского флота СССР
С. ДУКЕЛЬСКИЙ.

Навигация началась. Ежедневно, еженедельно, ежемесячно выполнять план по каждой бригаде, каждому участку и судну

4 ЧАСА РАБОТАЮТ, 4 ПРОСТАИВАЮТ

С утра 19 мая на участках порта погрузка не производилась. Шел дождь. Погрузка началась лишь с 5 часов вечера.

На третий участок во вторую смену на погрузку парохода „Перекоп“ вышла бригада т. Галактионова. С 5 до 9 часов вечера, пока было светло, 16 человек погрузили 11 тонн. После 9 часов погрузка была прекращена. Ни судно, ни берег не сумели обеспечить электросветом погрузо-разгрузочных работ. Таким образом бригада т. Га-

лактионова проработала за смену только 4 часа.

Вчера на 2 участке порта закончена погрузка 668 тонн груза, предназначенного для парохода „Терек“. На погрузке работали бригады тт. Бударина и Филиппова. Пароход будет поставлен для догрузки на третий участок.

Вчера закончена погрузка баржи „Совгавань“. На погрузке отлично работала бригада т. Бударина, давшая 156 проц. выполнения в смену.

С. МАРКОВ.

Первый рейс буксира „Щорс“

БОРТ БУКСИРА „ЩОРС“, 19 мая (радио моря). 19 мая вышли из Николаевского порта в 8 час. 15 мин. с углем и продуктами для парохода „Кингисепп“, зимовавшего в лимане реки Амур. В 13 часов того же дня подош-

ли к борту парохода „Кингисепп“, начали перегрузку угля и продуктов. Механизмы буксира „Щорс“ работают хорошо.

20 мая, окончив перегрузку, в 10-30 снялись в Николаевск.

Почему задерживается изготовление грейферов

Изо дня в день фронт погрузки судов расширяется, наступило время пустить в ход погрузо-разгрузочные механизмы. Но для пуска механизмов не все еще готово.

На 3 участке до сих пор (несмотря на неоднократные рапорты начальнику порта) не сделан настил у первой и третьей двери склада № 9. Сборку и установку двух линий стационарных транспортеров вести невозможно.

Отделу механизации нужны 2 болванки для изготовления золотниковых колец для парового крана № 2. Болванки уже скоро год как отливают судоремонтные мастерские.

Приостановлена сварка грейферов. Электросварщи-

ки спят несколько дней тому назад. Заготовка деталей грейферов полностью закончена, наполовину они сварены и собраны.

Сейчас на 3 участке порта отдел механизации устанавливает трактор для приведения в движение динамо. Но этого недостаточно, ибо удастся эксплуатировать только один транспортер и осветить участок. Для пуска остальных трех транспортеров нужна мощная станция.

Поскольку наш двигатель Дейц не работает (нет горючего) работа транспортеров на 2 участке также невозможна. Не обеспечен электроэнергией и 1 участ-

П. СЕМЕНЧЕНКО, начальник отдела механизации порта.

Одними обещаниями не осуществить круглосуточного плавания

В целях осуществления круглосуточного плавания в лимане гидрографическим районом осмотрен район плавания, прокорректированы карты, выпускается специальная брошюра в помощь капитанам и лоцманам, установлены патинские и огородные, а также входные—поворотные створы и т. д.

После выступления работника гидрографического района т. Мурзина на страницах газеты „Дальневосточный моряк“ в управлении пароходства зашевелились. В гидрографический район стали чаще заглядывать руководители пароход-

ства и интересоваться, как идет подготовка к круглосуточному плаванию.

Несмотря однако на распоряжение начальника пароходства судоремонтные мастерские до сих пор задерживают выполнение заказов по изготовлению болтов, скоб и вертлюг для баканов и створ. Для изготовления бугелей нами дано железо, но в мастерских это железо израсходовали на свои нужды, а бугеля до сих пор не сделаны.

Через несколько дней станет возможным плавание судов в Сахалинском направлении. Оно может быть сорвано, если ограждения вовремя не будут установлены. Необходимо содействие начальника пароходства.

А. ФИЛИППОВ, зам. начальника гидрографического района.

Работа порта с 16 по 19 мая

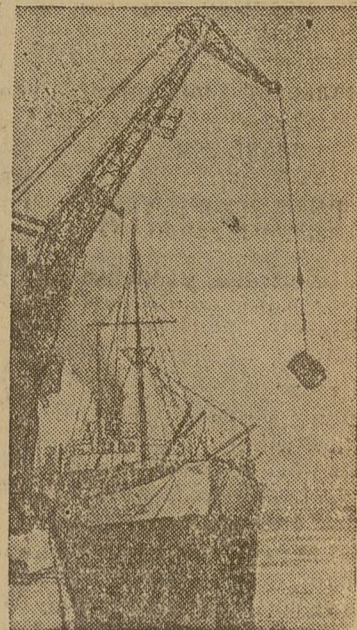
С 16 по 19 мая включительно портом выполнено 19,5 проц. месячного плана, что составляет 4,2 проц. квартального плана.

В эти дни лучше всех работал 1 участок (начальник тов. Бобровский). Из бригад следует отметить бригаду т. Стопченко, выполнившую задание 19 мая на 114 проц. и т. Бударина, выполняющую задания на 110—125 проц.

Простои имели место больше всего на 3 участке, вызваны они отсутствием электроэнергии. Об аренде трактора позаботились, когда уже началась навигация. Установка его затягивается.

В ближайшие дни необходимо закончить погрузку судов „Терек“, „Перекоп“, „Амур“.

Ф. МЕНИЧЕНКО, секретарь Нижне-Амурского обкома ВКП(б) по промышленности и транспорту.



НА СНИМКЕ: Разгрузка судов в Бакинском торговом порту. Впереди—судно „Спартак“. Фото В. Шевцова.

Советы молодому грузчику

При открытии навигации и начале погрузо-разгрузочных работ в порту замечены нарушения правил техники безопасности. Так, при погрузке парохода „Терек“ механизмы эксплуатировались без соблюдения правил техники безопасности, а именно—передаточные механизмы не имели предохранительных кожухов, что явно грозит опасностью рабочим. К действующим транспортерам необходимо поставить предохранительные кожухи.

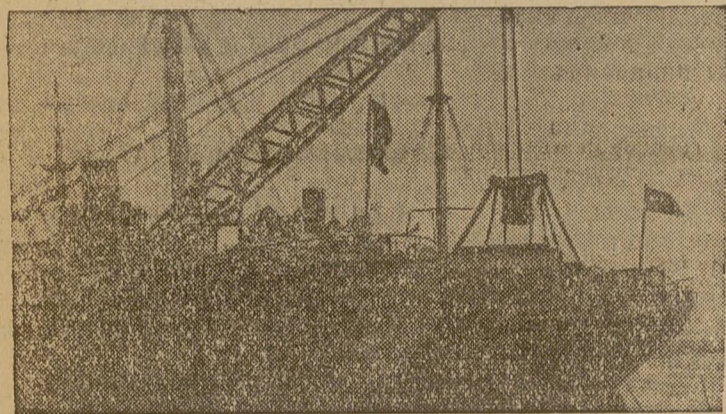
Грузчикам также нужно запомнить, что стоять или производить какую-либо работу под поднимающимся и опускающимся грузом строго воспрещается.

При погрузке парохода „Терек“ такое предупреждение грузчикам было сделано, однако нарушения правил продолжались, что совершенно недопустимо.

Не менее важно прорабам участков обратить внимание на сходни (трапы), так как имеющиеся трапы кладутся одной секцией и своей жесткостью не соответствуют правилам техники безопасности. Обязательно пользование двумя секциями, положенными параллельно и связанными затяжными валиками.

Прорабы участков обязаны следить за выполнением правил техники безопасности грузчиками. Нужно запретить грузчикам ходить по люкам, так как часть люков закрывается на „фальшивку“, то-есть толсто брезентом. Рабочий, наступивший на брезент, может провалиться и получить увечье. Бригадирам следует чаще разъяснять грузчикам правила техники безопасности.

Ф. ГУЛЯКИН, инженер по технике безопасности.



Коллектив судоремонтного завода (Ленинград) обязался закончить на пять дней раньше установленного срока ремонт океанских судов „Хасан“ и „Балхаш“. НА СНИМКЕ: „Хасан“ и „Балхаш“ у причалов завода. Фото М. Редкина.

Устранить недостатки на ходу

Николаевское пароходство и Николаевский порт вступили в навигацию. Ход погрузо-разгрузочных работ определяет, дает оценку работ, сделанных за зимний период.

Уже первые дни навигации показывают, что некоторые руководители растерялись. Не чувствуется решительности в их действиях, проявляется формальное отношение к своим обязанностям.

Диспетчера не показывают себя боевыми распорядителями, начальниками. Вот пример: в ночь на 14 мая чуть не унесло баржи. Все ждали распоряжения начальника пароходства и порта. Дежурный диспетчер т. Саевич бездействовал.

Дежурные диспетчера лишь отбывают положенное им время, не интересуются положением в

порту, не влияют на ход погрузо-разгрузочных операций.

В порту уже имеют место простои грузчиков. Плохо организовано питание.

Ясно, что мы неудовлетворительно подготовились к навигации, имеются недостатки, которые необходимо как можно быстрее устранить.

Сейчас, на первых порах разворота навигации, нужно еще раз напомнить всем о необходимости всемерного укрепления трудовой дисциплины. Имеются скрытые нарушения дисциплины, невыполнение распоряжений начальников порта и пароходства. Необходимо добиться такого положения, чтобы работники управления пароходства, моряки, портовики работали дружно, несли ответственность за порученное дело.

Практика отдачи распоряжений через голову началь-

ника должна быть сурово осуждена. Это приводит к подрыву единоначалия, к подрыву авторитета командира, к путанице.

Решение XVIII Всесоюзной партийной конференции является программой работы для каждого работника Николаевского пароходства. Надо настойчивее и энергичнее бороться за выполнение решений партконференции, больше вникать в производство, заботиться о нем, повышать его рентабельность.

План грузоперевозок 1941 года Николаевским пароходством должен быть перевыполнен. Каждое хозяйство, каждый участок обязан выполнять свое задание ежедневно, еженедельно, ежемесячно. Работа по графику должна стать для нас непереложным законом.

Итоги учебного года в школе морского ученичества

В учебном комбинате пароходства в этом году учеба проходила, в сравнении с предыдущим годом, в лучших условиях. Хорошо был подобран преподавательский персонал. Лучшую подготовку имел состав учащихся. Занятия шли почти нормально, то-есть срывы уроков были в очень незначительном количестве.

В общем учебный комбинат имел неплохую успеваемость. Из 105 учеников зачеты по всем предметам сдали 93 человека. Общая успеваемость выразилась в 95,8 проц. В сравнении с прошлым годом она поднялась на 3,8 проц.

Начатый с опозданием учебный год, досрочный выпуск и следовательно сокращенная программа не помешали учебному комбинату справиться со своей задачей. В этом году коллектив пароходства пополнился новыми кадрами. 26 радиооператоров уже работают в службе связи, на судах порта и пароходства. Из 17 человек рулевых большая часть направлена на морские суда и суда порта. Машиноводов-слесарей выпущено 36 человек. Порт получил 26 механизаторов. На отлично сдали экзамены т. Жестков, Стына, Одиноков, Полетаев.

Неплохо работала в этом году курсовая сеть, несмотря на то, что помещение учебного комбината было частично занято военным трибуналом. Вечерняя сеть состояла из 8 групп, дневная — из 4 групп. Всего на курсах было 205 человек, из них судоводителей — 40, штурманов в малого плавания — 14, механиков 3 разряда —

48, радистов — 13, мотористов — 34, таксировщиков, грузоприемщиков — 34, прорабов — 16.

Всего учебный комбинат выпустил 310 человек.

Следует сказать, что учебный комбинат не имел ни одного штатного преподавателя. Тем не менее преподавательский состав был хороший и подобран полностью. Нельзя не отметить таких товарищей, как капитан парохода „Терек“ т. Зудин, капитан парохода „Амур“ т. Клименко, тт. Брякалов, Тенчер, Квирайя, Мон, Сачковский, Горда, Везнер, Антильева, болевших за порученное дело, не допуская срывов занятий.

Беда наша в том, что в этом году с помещением, как видно, будет прошлогодняя история. Помещение частично занято посторонними организациями, предполагается занять и остальное. Это грозит срывом курсов, которые должны начать свою работу с 1 июня этого года (по повышению квалификации котельщиков, мастеров соцтруда, электромонтеров).

Затруднение еще и в том, что учебный комбинат в настоящее время не имеет твердой установки, неизвестно какой системы будет школа, не установлен профиль школы. Из Наркомморфлота на этот счет установок нет, со стороны руководства пароходства их также нет, что мешает вести соответствующую подготовку. Вопрос этот требует разрешения в кратчайший срок.

А. ФАНДЕЕВ,
зав. учебной частью школы морского ученичества.

Близится к концу ремонт теплохода „Серп“

Ремонт теплохода „Серп“ согласно утвержденного плана должен быть закончен к 25 мая. Завод укладку валов главных двигателей закончил 28 апреля, проточку и доставку цилиндровых втулок для главных двигателей — 4 мая и шатуны с поршнями для левой машины — только 9 мая. За оставшиеся 15 дней нужно было провести трудоемкую работу, имея отставание по саморемонту почти на 10 проц.

Машинной команде предстояло запрессовать новые цилиндрические втулки, собрать полностью два главных двигателя системы МАН по 375 лошадиных сил, один вспомогательный двигатель дизель-динамо и главный компрессор.

Собрав машинную команду, старший механик т. Дитц обрисовал положение: до открытия навигации остались считанные дни, чтобы в срок закончить ремонт судна есть один выход — не считаться со временем.

Машинная команда как один человек откликнулась на обращение. Закипела работа.

Старший механик не выходил из машинного отделения. Ежедневно каждому давалось задание. Одному — поставить 4 поршня и 4 крышки, другому — закре-

пить выхлопные коллектора, третьему — установить топливные насосы на обе машины.

Дизель — сложный механизм, требующий тщательной установки каждой детали, каждой гайки, болтика. Тщательная его сборка решает успех выполнения плана. С каждым днем на машины навешивалось все большее количество деталей, сотни болтиков и гаек ввинчивались в глухие фланцы и приливы, машины принимали свойственный им вид, переплетаясь десятками вычищенных медных трубочек.

Серповцы свое слово сдержали. Механизмы собраны на 3 дня раньше срока.

Своевременный выход судна однако зависит от судоремонтных мастерских, от своевременного окончания заводских работ по теплоходу. Их осталось не так много: закончить исправление пробояны, оборудовать 2 каюты в месте пробояны, закончить установку леерного ограждения, трубопроводные работы, ремонт двигателя „Универсал“. Отдел снабжения должен обеспечить судно электролампами, топливом, смазкой.

Г. ГЛОТОВ,
групповой механик механико-судовой службы.

По следам выступлений „Дальневосточного моряка“

„Время уходит на разговоры“

Под таким заголовком в газете от 17 мая была помещена заметка, в которой указывалось, что в коммунальном отделе рабочее время уходит на разговоры и что начальник отдела т. Хохлов допускает гру-

бость по отношению к своим подчиненным.

Начальник порта т. Волощенко сообщил нам, что Хохлову сделано предупреждение и указано на его неправильные действия.

Своевременно подготовиться к судоремонту 1941—1942 г.

Судоремонт 1940-41 г. близится к концу. Перед коллективом судоремонтных мастерских стоит большая задача — подготовить цеха и оборудование к еще большему объему судоремонта 1941-42 г.

Серьезные опасения внушает техническое оснащение мастерских.

В течение ряда лет мастерские работают на примитивном оборудовании, кустарными методами. Малая мощность электростанции лимитировала использование оборудования, вызвала простои.

В первые же рейсы морских судов из Совгавани должен прибыть дизель-генератор, могущий полностью обеспечить электроэнергией порт и завод.

От сроков и качества его монтажа будет зависеть все энергоснабжение. Надо го-

товить цемент, песок, щебень.

Помещение силовой необходимо переоборудовать, увеличив его высоту путем уборки потолка и устройства новой утепленной крыши. Это мероприятие необходимо для улучшения санитарного состояния помещения и установки подъемных приспособлений для монтажа и ремонта дизель-генератора. Теперь же надо подбирать и штат дизелистов.

Весьма серьезно положение с механическим и теплосиловым оборудованием. Главный котел станций требует капитального ремонта: смена трубок, части связи, устройства искусственного дутья, новых фреонтопов и т. д. Вспомогательный котел совершенно вышел из строя, запрещен к эксплуатации. Габариты помещения позволяют поста-

вить только котел такого же типа (Шухова), но его нет и запрос в Наркомат остался не удовлетворен. Надо добиться присылки нового вспомогательного котла.

Серьезный ремонт должно получить и станочное оборудование, сильно изношенное за зиму. Литейный цех нуждается в хорошей сушилке, имеющуюся нужно переделать вследствие ее ветхости и малой вместимости.

Цехам в летний период необходимо придать культурный, чистый вид, отремонтировать двери, окна, полы и отопление.

Подземное хозяйство завода пришло в негодность и требует полной замены. Проржавевшие трубы пропускают пар и воду, вынуждая в зимнее время раскапывать мерзлую землю и производить ремонт, вызывающий большие расходы. Имеют место также утечки пара в землю.

Таковы основные работы,

которые нужно учесть при подготовке к зимнему судоремонту. Эти работы потребуют большого напряжения и средств.

Как ни странно, Наркомат отказал в средствах на капитальные работы, не дав мастерским ни одной копейки. Это ставит под угрозу своевременное и качественное проведение работ.

Монтаж оборудования не обеспечен лимитами, нет средств также и на капитальный ремонт зданий и оборудования. Средства необходимы, нужно ходатайствовать о их получении. Безобразное отношение Наркомата к мастерским подтверждается также полным отсутствием фондов на оборудование, несмотря на нехватку токарных станков, пневматического и котельного оборудования и сварочных агрегатов. Намеченные работы по сборке новых морских барж совершенно не обеспечены инструментом и оборудованием.

Чиновники из коммунального отдела

В апреле 1941 года часть жильцов из дома № 7 на мысе Кошка перевели в дом порта по Читинской улице. Управление порта предоставило транспорт для перевозки вещей, своевременно выписало ордера на квартиры.

Иначе поступили в отношении четырех семей, переезжавших позднее. К этому времени коммунальный отдел возглавлял т. Хохлов. По его распоряжению в 5 часов вечера к нам явился комендант и предложил немедленно выезжать.

Рабочих дома не было, находились на работе. Домохозяйки попросили сначала сvezти дрова и выписать ордера на квартиры. Комендант заявил, что дрова возить не будут, а ордер выпишут потом.

То же самое предложил начальник коммунального отдела. Домохозяйки снова отказались, мотивируя тем, что у них малые дети и без дров на новую квартиру они не поедут.

Договорились, что нашу семью поселят вместе с другой в квартире с плитой (в бараке № 5). На деле однако оказалось, что в этой квартире живут еще два холостяка и нам поместиться негде.

Вещи на ночь пришлось оставить на улице. Вместо отдыха рабочий человек всю ночь не спал, карауля их, а утром отправился на работу. Копилось все тем, что нас поместили на Читинской улице, в квартире без плиты.

У нас четверо детей, из них двое совсем малыши. Почему же этого не принимает во внимание коммунальный отдел?

А. ГОЛОВКИНА,
домохозяйка.

Вся тяжесть ремонтных работ ляжет на отдел главного механика. Дирекция по совершенно необъяснимым причинам ликвидировала ремонтный цех, оставив ремонт и обслуживание оборудования на произвол судьбы. Уже теперь ощущается губительность такого решения.

Распыление ремонтных сил создаст бесхозяйственность, затруднив контроль за качеством и сроками.

Электрохозяйство завода, сильно выросшее за последнее время, также требует ухода, установления дежурных электриков и старшего электромонтера по заводу.

Станки имеют серьезные поломки, электрооборудование и сеть сильно изношены.

Практика безудержной эксплуатации оборудования, без ремонта, в дальнейшем должна быть устранена.

В. ВАЙСБРЕЙТ,
главный механик судоремонтных мастерских.

СОБРАНИЕ ПРОИЗВОДСТВЕННО-ХОЗЯЙСТВЕННОГО АКТИВА ПАРОХОДСТВА

Два дня продолжалось собрание производственно-хозяйственного актива Николаевского пароходства. Собрание было посвящено проверке исполнения решений производственно-хозяйственного актива от 9 марта 1941 года.

В своих докладах начальник пароходства и начальник порта доложили активу о готовности к навигации. Близится к концу судоремонт, портовый флот уже вступил в эксплуатацию. На 10 дней раньше срока закончен ремонт парохода „Амур“. Однако еще 2 морских судна ремонтируются. Тревожно положение с ремонтом парохода „Ола“.

Заслуженной похвалы удостоились от докладчиков строители. Небольшой коллектив плотников за короткий период времени сделал очень многое. Выстроены два общежития, дом пароходства, строятся причалы, навесы и столовые. Строители должны всемерно усилить строительство на 3 участке.

Из хозяйств порта наиболее неподготовленным к навигации является 3 участок. Связь с ним не налажена, участок не обеспечен электроэнергией.

Выступившие в прениях дополнили докладчиков материалами о готовности хозяйств к навигации.

Интересным и содержательным было выступление заместителя начальника планового отдела пароходства т. Ройсковского. На конкретных примерах он показал—во что обходятся простой судов. Так, например, пароход „Ковда“ в прошлую навигацию потерял 500 тоннажесуток.

Начальник планово-производственного отдела судоремонтных мастерских т. Булавская указывает, что уже сейчас нужно под-

готовиться к судоремонту 1941—42 г.

Работник грузового отдела порта тов. Кропотов пространно говорил о строительстве столовой на 3 участке.

Его сообщения не отличались знанием положения на месте. Он оперировал материалами большой давности.

На вопрос — что же он делал по улучшению работы грузового отдела, т. Кропотов не дал ответа, хотя регламент ему был продлен. Да и говорить ему особенно нечего. В начале навигации грузовой отдел плохо справляется с оформлением документов, не контролирует исполнение договора с Нижне-Амурским речным пароходством. Кропотов спокойно регистрирует эти факты, но не принимает мер к устранению недостатков.

Актив проходил в дни, когда в порту началась навигация. К сожалению, очень немногие из выступавших говорили о работе порта в настоящее время. Лишь т. Мениченко, секретарь областного комитета партии и инструктор политуправления т. Кампилин обстоятельно остановились на разборе ошибок, допущенных в начале навигации.

В решении, принятом производственно-хозяйственным активом, отмечено, что руководством пароходства многие предложения, принятые собранием 9 марта, претворены в жизнь. Актив наметил мероприятия, отдельно по эксплуатации флота, по порту, по судоремонтным мастерским, стройотделу и торгмортрансу.

После обсуждения договора на социалистическое соревнование с речниками Нижне-Амурского речного пароходства собрание закончилось.

ЕЩЕ РАЗ О СТРОИТЕЛЬСТВЕ ПРИЧАЛОВ

Как уже сообщалось в печати, строительство причала ведется технически необоснованно, без расчета. Это результат того, что в начале строительства не было созвано техническое совещание актива для обсуждения имевшихся рационализаторских предложений по строительству.

В пароходстве имеется 3 специалиста по гидротехническому строительству, тем более недопустим этот ляпсус, поведший за собой затрату времени, средств и материала. В результате негодного строительства ледоходом изломало южный периметр причала, унесло часть лесоматериала.

Мною предлагалось крепление причала хомутами. Предложение одобрено начальником пароходства т. Маркеловым, но не было проведено в жизнь из-за отсутствия сортового железа.

Странен факт примитивности в строительстве, — проект составили тогда, когда объект был построен. На днях я ознакомился с этим проектом, составленным гидротехником т. Глотовым. Проект технически не рассчитан, просто составлен по готовому образцу. Спрашивается—за что же платить человеку тысячу рублей в месяц. И другой вопрос — во что обойдется строительство причалов?

С. РЕУЦКИЙ,
пом. прораба.

О котлах, кастрюлях и поварежках

Здание кухни при судоремонтных мастерских выстроено. Осталась отделка, но по неизвестным причинам со строительства сняли бригаду плотников, оставив только двух.

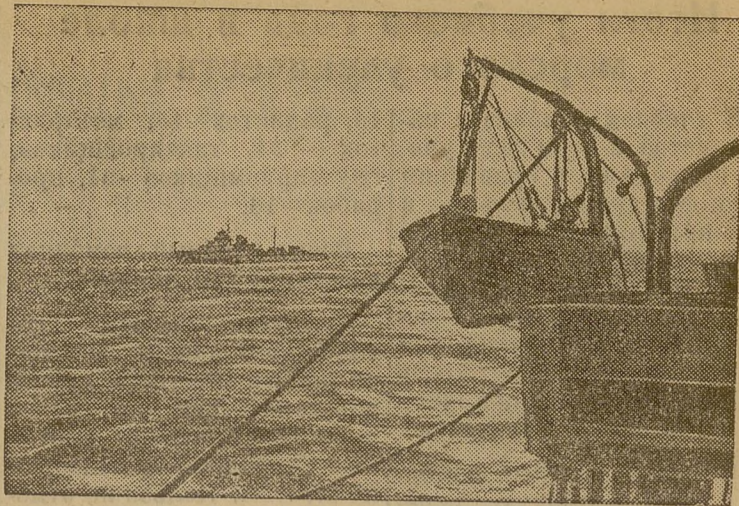
Немногим лучше идет строительство на 3 участке.

Для оборудования столовых нет котлов, кастрюль и другого кухонного инвентаря. Еще зимой торгмортранс дал заказ отделу механизации на изготовление противней, друшлаков, поварежек и пр. Но приняв заявку вскоре о ней забыли. Сейчас от изготовления этого инвентаря отдел механизации отказывается под предлогом отсутствия материалов.

Уже сейчас имеющаяся столовая не в силах обслужить всех. Поступают жалобы на плохое обслуживание. 17 мая, например, на третьем участке остались без завтрака бригада плотников и бригада механизаторов.

Строительство и оборудование столовых дольше не терпит отлагательства.

К. ПАВЛОВ.



На рейде.

Фото П. Савченко.

ПО НИКОЛАЕВСКОМУ-НА-АМУРЕ ПАРОХОДСТВУ

Расширяется пригородное хозяйство

В этом году торгмортранс значительно расширяет посевную площадь. С 14 га она увеличивается до 40.

Осваиваются новые посевные участки в селах Акша, Раскошное и на заимке Скрипка. Здесь идет раскорчевка земли.

11 гектаров занимается под посевы овощей, таких как капуста, свекла, турнепс. Впервые будут посажены помидоры.

Семенами капусты и помидор засеяно 205 парниковых рам. Показались первые всходы.

Испытания в подшефной школе

Вчера в средней школе № 1 (подшефной Николаевского-на-Амуре пароходства) начались весенние испытания. В первый день сдавали испытания ученики 10 класса, 9-б, 9-а, восьмых, седьмых, шестых и пятого класса. Испытания проходили по литературе, физике, алгебре, географии, естествознанию и русскому языку. Держало экзамен 384 человека.

По алгебре в 6 классе „б“ принимал зачеты преподаватель т. Орлов. Из 26 уче-

ников сдали на отлично 6, на хорошо—13, на посредственно—6 и только 1 ученик получил плохую оценку.

В 6 классе „в“ из 28 человек по естествознанию 10 сдало на отлично, 8 — на хорошо.

В первых, вторых, третьих классах испытания закончены. Из 232 учащихся на второй год оставлены 24. Двадцать учащихся имеют переэкзаменовки. Испытания в школе закончатся 15 июня.

Из Момбасы через Индию в Таллин

В Таллин приехал экипаж эстонского парохода „Каларанд“, который три с половиной года провел в далеких морях. Корабль бросил якорь в Коломбо, Бомбее, Карачи, Гоа и у низменных песчаных берегов Малабара. 18 моряков во главе с капитаном Хейнманом, оторванные от родины и своих семей, работали в тяжелых условиях.

Летом прошлого года пароход „Каларанд“ шел с грузом из Коломбо в Момбасу—главный порт Британской Восточной Африки. Еще в открытом море моряки узнали, что в Эстонии свергнуто антинародное буржуазное правительство и трудящиеся их родины вошли в братскую семью народов СССР.

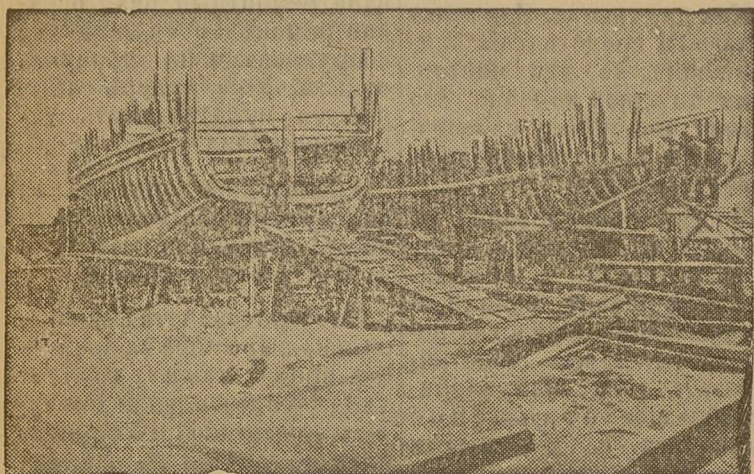
Вернувшись из Момбасы, судно продолжительное время стояло в порту Коломбо, на острове Цейлоне.

Из Коломбо экипаж парохода „Каларанд“ проехал по железной дороге через провинции Индии в Бомбей. Затем моряки на пассажирском судне достигли одного из портов Оманского залива. Капитан Хейнман и его товарищи ехали на моторной лодке, а потом вновь по железной дороге. На автомашинах они проехали из Тегерана до порта Пехлеви на Каспийском море, где их ждал пришедший из Баку пароход „Шаумян“.

Родина тепло встретила моряков парохода „Каларанд“, которые сейчас вернулись в социалистическую Эстонию.

(Перепечатано из газеты „Комсомольская Правда“.)

Ответственный редактор
Я. М. ГЕЛЬФЕР.



На Байкальских рыбных заводах строятся катера для перевозки рыбы во время летней пугины. В трюмах этих катеров будет поддерживаться температура ниже нуля, что даст возможность даже в летнюю жару доставлять потребителю свежую рыбу.
НА СНИМКЕ: Строительство катеров на рыбном заводе города Бабушкина (Бурят-Монгольская АССР).
Фото К. Брянского.