

Суббота
24 мая 1941 г.
№ 41 (65)
Год издания 2-й
Выходит 2 раза в неделю.

ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ МОРЯК

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

ЗАБОТА О ГРУЗЧИКЕ

В Николаевском порту в эту навигацию будет работать свыше 500 грузчиков. Многие из них впервые сталкиваются с погрузо-разгрузочными операциями.

Людей надо быстро научить приемам работы, помочь им в овладении профессией. Большую роль призваны сыграть в этом отношении прорабы, на обязанности которых лежит руководство бригадами грузчиков при погрузке и разгрузке судов.

Во многих портах нашло широкое распространение шефство опытных грузчиков над молодыми. Такая форма подготовки грузчиков должна быть применена и в нашем порту. Свой опыт молодые могут передать грузчики лучших бригад Рубцова, Бударина.

Крайне полезно организовать стахановские школы, где бы старые, опытные грузчики наглядно показывали методы своей работы.

Вновь прибывшие грузчики поселены в уютных, теплых общежитиях. Но имеются еще большие недостатки, причиняющие людям неприятности. Затянулось строительство сушилки. После работы грузчики не имеют возможности помыться в бане, так как тт. Хохлов и Шейко затянули ее ремонт. У домов и по сей день лежат груды мусора, о вывозе которого давно пора позаботиться.

До 250 грузчиков будет поселено в выстроенном доме пароходства. Приезд их ожидается в самые ближайшие дни, следовательно надо сейчас обеспечить дом пароходства необходимым инвентарем, не откладывая этого на последний день.

Оставляет желать лучшего питание грузчиков. Не отсутствием продуктов объясняются невкусные обеды в столовой торгмортранса. Причину нужно искать в неумении готовить вкусную пищу. Грузчики вправе от работников столовой ждать сытных, вкусных завтраков и обедов.

Последние два дня в столовой наблюдаются очереди. Они являются результатом того, что тт. Смолин и Волощенко не установили времени обеда для участников.

Забота о грузчике — кровное дело всех организаций пароходства. Окружим грузчиков вниманием, по большевикски организуем их на выполнение и перевыполнение плана грузооборота.

Ко всем морякам, портовикам и эксплуатационникам Николаевского пароходства

Обращение экипажа парохода „Амур“

Дорогие товарищи!

В Николаевском пароходстве заканчивается судоремонт. Коллектив мастерских и моряки зимующих судов неплохо справились с ремонтом флота. Отдельные суда вышли из ремонта раньше срока.

Наш пароход „Амур“ закончил ремонт на 8 дней раньше графика, установленного Наркомом. 20 мая судно стало под погрузку. Лебедки работают безотказно.

Огромной организующей силой явилось социалистическое соревнование на судоремонте. Экипаж с экипажем, цех с цехом, бригада с бригадой соревнуясь между собой ускорили ремонт, сократили стоимость его.

Вступая в навигацию этого года мы, моряки парохода „Амур“, предлагаем продлить социалистическое соревнование на весь 1941 год. Берем на себя следующие обязательства:

1. Перевыполнить план по тоннам и тонно-милям на 5 процентов.
2. Повысить эксплуатационную скорость судна против плана на 3 проц.
3. Добиться экономии топлива на 10 проц.
4. Плавать в амурском лимане и в ночное время.
5. Обеспечить при инспекторском осмотре судна отличную оценку.
6. Не пропустить ни одного случая порчи и недостачи грузов по вине судна.

Товарищи моряки, следуйте нашему примеру, — возьмите обязательства по перевыполнению плана, увеличению грузопровозности судна, увеличению ходовой скорости, экономии топлива. Соревнуйтесь за первенство на морском транспорте.

Товарищи грузчики, своевременно готовьте рабочее место, не допускайте ни одного часа простоя, помогайте друг другу, в особенности молодым грузчикам, в освоении норм выработки.

Товарищи механизаторы, боритесь за переработку механизмами 50 проц. грузооборота порта. Бережно эксплуатируйте механизмы, внимательней следите за сохранностью груза.

В. КЛИМЕНКО, В. КИРИЧЕНКО, Н. ЧЕСТНОЙ,
Н. АЛЕКСЕЕВ, Г. НИКИТИН, Д. ЛОГВИНОВ, В. КОЛПАКОВ,
Ф. БЕЛОКОНСКИЙ, К. КУРБАНОВ, Ф. СУКРЫШЕВ,
М. ВОРОНИНА, И. ОСПИЩЕВ, Н. ЗЫРЯНОВ.

зов, в особенности тароупаковочных грузов.

Товарищи складские работники, грузоприемщики, бирочники! Правильно маркируйте груз, своевременно готовьте его для погрузки на судно, полностью ликвидируйте неправильную засылку грузов. Помните, что каждый час простоя судна наносит государству убыток в сумме 300 рублей.

Товарищи прорабы! Не допускайте излишних переносов груза, правильно расставляйте рабочую силу. Товарищи диспетчеры порта! Организуйте выгрузку и погрузку по варианту борт парохода — баржа. Обеспечьте регулярную связь с молом.

Товарищи работники службы эксплуатации! Организуйте движение судов строго по графику. Не допускайте пачкообразной засылки судов. Своевременно вручайте судам месячные планы и рейсовые задания, с перечислением доходов и расходов за один рейс. Обеспечьте регулярный и оперативный учет выполнения рейсовых планов.

Товарищи строители! Внедряйте скоростные методы строительства, стройте быстро, дешево и прочно. Полностью освоите средства на жилищное строительство и оборудование мола.

Работники торгмортранса! Культурно обслуживайте трудящихся пароходства. Кормите вкусно, бережно обеспечивайте плавсостав продуктами питания.

Товарищи рабочие, служащие и инженерно-технические работники Николаевского пароходства! Включайтесь в социалистическое соревнование на успешное проведение навигации 1941 г. Проявляйте настойчивость, энергию при исполнении производственных заданий.

Дружной, самоотверженной работой по выполнению плана 1941 года ликвидируем раз и навсегда отставание Николаевского пароходства. Введем пароходство в шеренгу передовых хозяйств нашей родины.

По поручению экипажа парохода „Амур“

ГРУЗИТЬ В СУТКИ НЕ МЕНЕЕ 1500 ТОНН

ЗАДОЛЖАЛИ 1400 ТОНН

21 мая 2 участок порта закончил погрузку парохода „Терек“. После этого погрузо-разгрузочные операции на участке почти прекратились.

В последние дни производилась тарировка грузов и выгрузка незначительного количества грузов из баржи № 242 и баржи „Черча“.

Мы задолжали порту 1400 тонн груза. Объясняется это отсутствием тоннажа.

С нетерпением коллектив участка ждет постановления под погрузку теплохода „Серп“ и 137 баржи. Груз для этих судов подготовлен, спецификации имеются, к погрузке участок готов.

Служба эксплуатации пароходства должна своевременно поставить теплоход „Серп“ и 137 баржу под погрузку. Откладывать выполнение плана на последние 2—3 дня месяца равносильно срыву плана.

На участке высокой производительностью труда отличаются бригады тт. Бударина и Тарасова. Они систематически выполняют нормы. Сейчас бригада т. Бударина занята на 3 участке, где также показывает образцы высокой производительности труда.

А. БЕРЕЖНОЙ,
начальник 2 участка.

Нарушают сроки составления графика

Согласно постановления Экономсовета № 199 от 16 февраля 1941 г. Нижне-Амурское и Верхне-Амурское пароходства обязаны к 20 числу предпланового месяца сообщать план подачи перевалочных грузов Николаевскому пароходству. Несмотря на это постановление и наши запросы, плана поступления перевалочных грузов на июнь пароходство от речных пароходств не имеет.

Задерживает спуск оперативного плана по Николаевскому пароходству и Наркомат.

Нарушение постановления Экономсовета создает угрозу срыва планирования грузоперевозок на июнь.

П. РОМАНЕНКО,
инженер службы эксплуатации пароходства.

МЕХАНИЗМЫ РАБОТАЮТ С ПЕРЕБОЯМИ

Наш участок первым в пароходстве приступил к погрузо-разгрузочным операциям. С 16 по 21 мая переработано 1698 тонн груза.

22 мая для участка был первым днем работы по графику. Но, давая задание, плановый отдел не имел точных сведений о приходе барж. В этот день на участок поступило только 70 процентов запланированных грузов.

С перебоем работали механизмы. Когда потребовалось пустить вторую линию транспортеров, то оказалось, что производить погрузочные операции на них нельзя. Силовая затона не обеспечила нормальной подачи электроэнергии. Электромоторы не в силах тянуть не только ленту с грузом, но даже и порожнюю. Пришлось один транспортер остановить.

За прошедшие пять дней из-за плохой подачи электроэнергии транспортеры бездействовали более десяти часов. Плохо поставлена информация о движении пароходов.

23 мая было сообщено, что с парохода „Мзяковский“ к нам поступит 139 тонны груза. Подготовив место и механизмы, мы с нетерпением ждали прихода „Маяковского“, но на нем оказалось не 139 тонн, а только 73.

Этот факт — не исключение.

И. БОБРОВСКИЙ,
начальник 1 участка.

Работа порта с 19 по 22 мая

На 22 мая (включительно) порт выполнил 36,4 проц. месячного плана, что составляет к квартальному плану 7,8 проц.

Впереди — первый участок (начальник т. Бобровский), выполнивший 91,4 проц. плана.

На последнем месте 3 участок (начальник т. Бекенин) давший 25,6 проц. месячного плана. На участке велики простои, вызванные отсутствием электросвета в вечернюю смену. Поставленный на участке трактор для пуска динамо бездействует. Отдел снабжения никак не может доставить на мол керосин.

На 2 участке (начальник тов. Бережной) в эти дни затишье. Из бригад грузчиков на первом месте бригада тов. Стопченко, выполнившая норму на 22 мая на 121 процент. Бригада тов. Бударина в этот же день выполнила норму на 113 проц.

Не выполнили норм бригады тт. Вишневого и Филипова.

Партийная жизнь

НОВЫЕ ВОПРОСЫ НА ПОВЕСТКЕ ДНЯ ПАРТИЙНЫХ СОБРАНИЙ

Партийные организации пароходства после решений XVIII Всесоюзной конференции ВКП(б) стали уделять больше внимания экономике производства. Коммунисты знакомятся с балансом хозяйства, глубоко вникают в цифры, анализируют их, принимают меры по сокращению расходов. На повестке дня партийных собраний появились новые вопросы — итоги финансовой деятельности за квартал, за месяц, пути повышения рентабельности хозяйства.

21 мая на открытом собрании коммунистов управления пароходства были разобраны итоги финансовой деятельности управления пароходства за первый квартал 1941 года. На собрании присутствовали и приняли участие в обсуждении вопроса беспартийные товарищи — работники счетного, финансового и планового аппарата управления пароходства.

Главный бухгалтер пароходства т. Сонько доложила о состоянии учета и отчетности. На этом участке большие перемены. К 21 мая пароходство уже имеет отчет за 4 месяца этого года. Следовательно, с существовавшей ранее отсталостью в учете пароходство покончило.

Достигнутое является лишь первым шагом по улучшению учета в пароходстве. Учет — не самоцель, а средство влияния на производство, предупреждения перерасходов. А перерасходы имеют место. Так, по пароходу „Карага“ перерасход составляет 12 тысяч рублей. В период ремонта на этом судне содержался такой же пгнат, как в навигационное время.

В пароходстве большая

Первичные комсомольские организации на судах

Из комсомольской организации порта выделены самостоятельную организацию комсомольцы облосвода. Здесь создана первичная комсомольская организация.

Первичные комсомольские организации также созданы на катере „Воевода“ и буксирном пароходе „Чапаев“.

На 2 участке организована комсомольская группа.

На пароходах „Ола“, „Амур“ в соответствии с уставом РЛКСМ создаются комитеты комсомола. На комсомольских собраниях в ближайшее время состоятся выборы комитетов комсомола.

дебиторская задолженность (около 2,5 миллиона руб.), это потому, что не выверены расчеты с речным и Дальневосточным пароходствами. Кредиторская задолженность снижена на 1.200.000 руб., но попрежнему велика.

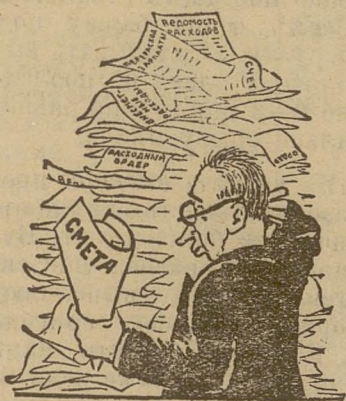
До сего времени пароходство не имеет графика отпусков. Это может вызвать перерасход фондов заработной платы.

В прениях отмечалось, что в заготовке плохо велась первичная документация. Убыток конторы за первый квартал составляет 105 тысяч руб.

Партийное собрание в решении отметило некоторое улучшение учета и отчетности и обязало коммунистов, руководителей отделов, строго придерживаться отпущенных фондов. Особое внимание обращено на инструктаж капитанов и оформление денежных документов, поступающих с судов.

И. БУШКОВ,
заместитель секретаря партбюро управления пароходства.

Муки перед отчетом.



Не уложиться.

ОДИН ВЕЧЕР В ОБЩЕЖИТИЯХ ПОРТА

Прежде чем попасть в общежитие порта, что на мысе Кошка, нам пришлось миновать груды угля, преодолеть ворохи мусора, щепок, стружки.

После смены по одному, по два начали приходить грузчики. На улице грязно, но никто не думает вытирать ног.

Кто в пальто, кто в грязной спецовке они направляются прямо к своим кроватям и тумбочкам. Никто не умывается. В общежитии тщетны поиски горячей воды. Умывальники пусты. Кипятилка на замке. Грузчикам бригады т. Тарасова, только что пришедшим с погрузки угля, приходится не умывшись ложиться спать.

Пока грузчики готовятся ко сну, завязывается беседа.

Рассказ бригадира Котенкова

Бригадир т. Котенков рассказал о неудачах за день.

На 3 участке производили погрузку парохода „Амур“. Первые часы работа шла дружно. В трюме парохода росли штабели с мукой. Но вот после четырех часов работы свет стал тухнуть. Транспортёры минутно останавливались. В 10 часов свет окончательно погас...

Началась суетня. Руководители обещали, что со светом скоро дело уладится. Через четверть часа стало ясно, что света на участке не будет. Начальник участка т. Бекенин задумался над тем, что предпринять. Он вышел из конторки и окинул взглядом территорию порта. На первом участке ярко горели огни.

Было видно, как из трюма баржи шла перегрузка.

Не долго думая, он решил направить бригаду на первый участок. В половине одиннадцатого грузчиков усадили на рейдовый катер. К их удивлению, катер пошел по направлению 2-го участка... Уговоры капитана были тщетны.

Пока прошли полукилометровое расстояние до первого участка, пока налаживали приспособления для разгрузки, рабочее время кончилось...

В результате 17 грузчиков потеряли по два часа.

И так каждый день. То механизмы работают с перебоями, то нет света. Становится непонятным, почему руководители порта погрузо-разгрузочные операции планируют главным образом на вечернюю смену, заранее обрекая грузчиков на простои.

Ждут агитатора

В общежитиях нет ни шахмат, ни домино, ни литературы. Время проводят кто как может.

Нет электросвета, — говорит бригадир т. Стопченко. Сейчас наша бригада в вечерней смене. Приходя в барак, впотемках приходится готовиться ко сну, умыться негде.

Встретили нас неплохо. Но скоро забыли. Пятый день как мы на новом месте. У каждого имеются наиболее вопросы, а получить ответа не от кого. Обещали выделить агитатора, но мы его еще не видели.

Большое значение имеет наглядная агитация — лозунги, плакаты, доски показателей работы, витрины и т. д. И этого в общежитиях нет. Комнаты выглядят сиротливо.

Уже сейчас наблюдается

со стороны некоторых грузчиков недобросовестное отношение к труду.

Есть осужденные за нарушение трудовой дисциплины. Некоторые грузчики, особенно из новичков, чувственно относятся к ним, считая „пострадавшими“. Они не вполне понимают, какой наносят вред дезорганизаторы производства. Разъяснить это должны агитаторы. В общежитиях для них большое поле деятельности.

Организовать шефство над молодыми грузчиками

В этом году для работы в порт приехало много грузчиков из куйбышевской области. Некоторым товарищам впервые приходится сталкиваться с погрузо-разгрузочными операциями. Многие не знают, как лучше взять груз, пронести его, застропить подъем. Понятно, почему новички не выполняют норм.

Посмотришь как трудится такой товарищ, — говорит бригадир т. Галактионов — и становится досадно. Ведь при умении взять мешок с мукой, отрубями, крупой и пронести его до парашюта не так уж трудно. Нужна только особая сноровка. У нас в Одессе, когда приходил новичок, его сразу же окружают вниманием, приучают к приемам погрузки без особого напряжения мускульной энергии. Следует и здесь организовать шефство опытных грузчиков над молодыми. Тогда дело у нас пойдет гораздо быстрее.

Много хороших советов слышишь, беседа с грузчиками. Следует чутко прислушиваться к их голосу.

Б. ЛАВРОВ.

ПЕРЕДОВЫЕ ЛЮДИ ПАРОХОДСТВА

МЕДСЕСТРА ГРЕБНЕВА

Благодарная роль врача занимала Марию Михайловну Гребневу со школьной скамьи. В годы гражданской войны в боях с японскими интервентами погиб ее отец. „Я должна быть такой, как отец, — думает дочь партизана, — пусть на другом фронте, но отдам знание, силы народу, за счастье которого умер отец“.

Родилась т. Гребнева в 1914 году в г. Канске. 8 лет переехала с родителями на Дальний Восток. С 1932 года, в 18 лет, начала работать сестрой милосердия, не имея медицинского образования. Скоро для нее стало ясно, что без теории практика слепа, одна практическая работа нужных знаний не даст. Пошла на шестимесячные курсы медсестер. Кончила их на отлично. Работать стала увереннее, смелее.

В 1936 году на мысе Лазарева пришлось некоторое время работать самостоятельно, без врача. Трудный экзамен выдержала.

Последние 4 года прошли в Николаевском водздраве в качестве медсестры детских яслей.

Трудно было привыкать к крикливым малышам, — говорит Мария Михайловна. В первые дни не было даже умения утешить ребенка, — одна беспомощность, рождавшая чувство уныния. Порывалась уйти. Казалось — не сладить с этими крикунами...

Тогда на помощь приходила заведующая яслями т. Сидорова, имеющая значительно больший жизненно-практический опыт.

Незаметно для самой себя Мария Михайловна привыкла к детям.

Некоторые дети попадали к медсестре слабыми, болезненными, рахитиками. По-матерински выхаживала этих детей Мария Михайловна.

Таким был принят осенью прошлого года ребенок Баринков. Сейчас здоров.

Ранение, ожог — с этим Мария Михайловна также справляется сама, отправляя детей в амбулаторию лишь в случаях тяжелого заболевания.

Любовь и привязанность детей к Марии Михайловне — лучшая для нее награда. Стоит только появиться „Мусеньке“ в комнате, как ее окружает ватага малышей. Многие воспитывались ею в течение трех лет — до перехода в детский садик. Они настолько привыкли к Мусеньке, что останавливают ее на улице, чтобы поздороваться, кое-что рассказать из своих детских радостей.

Сестра Гребнева — хороший помощник в хозяйственных делах заведующей яслями. Общими силами они добились многого, создавая условия для детей. Достали материал для ремонта, вместе с другими работницами своими силами оштукатурили и побелили помещение. Вначале ясли были на 20 человек, теперь значительно расширены.

Больше приемшей — больше работы, но Мария Михайловна находит время и теперь участвовать в общественной работе — является членом редколлегии.

За внимание и заботу к детям она не раз премирована. „Это наша отличница, — говорит о ней зав. яслями т. Сидорова. — Скоро едет в отпуск — на юг. Пусть отдохнет и примет за свою плодотворную работу с новыми силами“.

И. БОЧКАРЕВ,
боец военизированной охраны порта.

В борьбе за сохранность судна

Коллективу катера „Владивосток“ и баржи „Гражданка“, зимовавшим на плесе, во время весеннего ледохода пришлось отстаивать государственные ценности, которым грозила стихия. Команда работала не покладая рук, все распоряжения ею выполнялись быстро и точно.

Главная машина и все механизмы действовали безотказно.

Наши лучшие люди — это кочегар т. Шевцов Л., боц-

ман Тимошин Г., машинист Бурасов Н., матрос второго класса Стародубов В., кочегар 1 класса Рязанцев, шкипер баржи „Гражданка“ Пахомов Ф., повар Ермакова и другие.

Несмотря на некоторые повреждения судов, коллектив привез в Николаевский порт первых 520 тонн груза. Погрузку производили своими силами.

Н. ДИМИТРИУК,
капитан катера „Владивосток“.

Пароход „Серго Орджоникидзе“ на пути в Николаевск

В конце мая в Николаевский порт ожидается прибытие парохода „Серго Орджоникидзе“. Пароход приказом Наркома передан на время навигации 1941 года Николаевскому пароходству.

Сейчас судно „Серго

Орджоникидзе“ находится в бухте Валентин. Из бухты судно возьмет курс в Совгавань. Здесь на него погрузят дизель-генератор для Николаевского порта.

Из Совгавани пароход направится в Николаевск-на-Амуре.

Повышают свое образование

В октябре 1940 года в военизированной охране порта была организована школа по повышению общеобразовательного уровня. На днях бойцы получили удостоверения об окончании школы.

В школе насчитывалось 56 человек, занятия проводились в две смены. Уровень учащихся был неодинаков, успеваемость некоторых товарищей слаба, в частности у тт. Штындюк, Ющенко. Взяться помочь более подготовленным товарищам. С т. Штындюк занялся боец т. Яков-

лев. Приналег на занятия и сам т. Штындюк. Скоро он вышел в шеренгу передовых и годовые зачеты сдал на хорошо. Хорошие результаты и у т. Ющенко.

До самого конца учебы не проявляли интереса к занятиям тт. Федотов, Ванин, Лопатнов. Зачеты ими сданы на посредственно.

Учащиеся, покидая школу, горячо благодарили своего преподавателя — Ефдокию Павловну Терещенко, отдавшую им немало своего времени.

Редколлегия стангазеты „На посту“.

По следам выступлений „Дальневосточного моряка“

„УЧЕСТЬ ОШИБКИ ПЕРВЫХ ДНЕЙ“

В передовой статье от 17 мая под заголовком „Учесть ошибки первых дней“ в частности мне, как капитану судна, брошено обвинение в неготовности судна и нарушении закона о даче нотиса.

Данный закон и правило предъявления нотиса мне хорошо известны 15 лет. В порядке предъявления нотиса порту 14 мая на третий трюм с моей стороны не было ничего безответственного. Обвинение это есть следствие незнания портовыми работниками правил погрузки судов и стремление с их стороны свою неготовность сваливать на капитанов пароходов.

Нотис считается в силе с момента вручения порту. Трюм № 3 был готов к приему груза в 16 часов, это время и было указано в нотисе, причем оно никогда не приурочивается к моменту вручения нотиса. При существующей неразберихе в порту неудивительно, что время готовности судна расходуется с моментом вручения нотиса на 24 часа.

Из статьи видно, что капитан якобы по своей халатности не подготовил трюмы к погрузке. Считаю долгом объяснить следующее.

Пароход „Терек“ по пла-

ОТ РЕДАКЦИИ

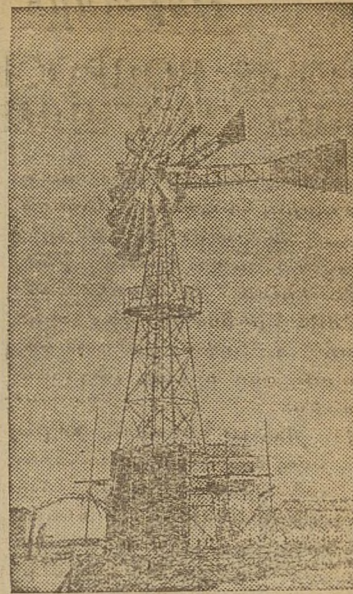
Бесспорно, что в порту имеются недостатки. Однако это не давало права капитану парохода „Терек“ в 17 часов предъявлять нотис о готовности судна к погрузке к 16 часам. Ссылки на то, что в диспетчерской трудно кого-либо заставить — неосновательны. В диспетчерской всегда можно заставить дежурного диспетчера. Из заявления начальника 2 участка порта т. Бережного видно, что в 4 трюме производилась уборка когда по существу уже начались погрузочные работы.

ну должен был выйти из ремонта 15 июня, но экипаж обязался закончить ремонт к 15 мая. В основном обязательство было выполнено, за исключением некоторых работ, не зависящих от судна, как-то: ремонт грузовых блоков, шестерен лебедок, динамомашины и приготовление новых шкентелей. Все это было известно диспетчерскому аппарату пароходства.

Принимая во внимание, что порту необходимо освободить складскую площадь от прошлогодних грузов, пароход „Терек“, не будучи сдан в эксплуатацию, был поставлен к причалу и мне предложено по мере готовности трюмов приступить к погрузке. Отсутствие трех шкентелей, неготовность блоков, незавершенная сборка двух лебедок из-за позднего изготовления шестерней не давали возможности начать нормальные грузовые работы. Требовалось приложить максимум усилий для скорейшего окончания недоведенных работ, не считаясь со временем.

На основании вышеизложенного я и считаю, что в опубликованной заметке мне предъявлено незаслуженное обвинение.

П. ЗУДИН,
капитан парохода „Терек“.



НА СНИМКЕ: Один из 5 ветряных двигателей, установленных в колхозе имени Сталина (Сальский район, Ростовской области).

Фото С. Шагаль.

Пренебрегают правилами техники безопасности

В Николаевском порту можно наблюдать, как передаточную шестерню на причале механизаторы несут на себе, а если тяжело — катят по земле.

Неужели отдел механизации не в состоянии сделать тачку для перевозки подобных тяжестей?

Отдел механизации до сих пор не может устроить счита, дабы при электросварке не портить зрение мимо проходящим рабочим и не отвлекать электросварщиков от работы. Можно изолировать электросварку переносной будкой.

Ф. ГУЛЯКИН,
инженер по технике безопасности.

Радостная встреча

Обеденный перерыв на пароходе „Кингисепп“ подходил к концу, когда вахтенный матрос войдя в каюткомпанию, доложил вахтенному помощнику, что у мыса Пронго виден паровой катер, идущий по фарватеру.

Старпом бросился на мостик. Вооруженный биноклем он узнал в приближавшемся паровом судне буксирный пароход „Щоре“ и немедленно доложил капитану.

Радостная весть быстро облетела судно. Экипаж высыпал на палубу, строя догадки — почему катер идет без баржи, которую ждали с большим нетерпением. Вскоре „Щоре“ изменил курс и пошел прямо на „Кингисепп“, быстро приближаясь. Вот уже виден и белый бунт у его носа и гордое имя „Щоре“.

Не доходя два кабельтова, „Щоре“ дал традицион-

ный салют гудками, приветствуя капитана и команду „Кингисеппа“ последнелетельной зимовки и благополучного выхода из льда. Пароход „Кингисепп“ мог лишь отсалютовать флагом. „Щоре“ развернулся и с полного хода подошел к его правому борту. Кингисепповцы махали фуражками, громко кричали приветствия. Куча добровольцев бросилась в помощь вахтенному принимать швартовы.

В вахтенном журнале появилась лаконописная запись: „12-55, буксирный катер „Щоре“ ошвартовался к правому борту у трюма № 2“.

Приступили к налаживанию трапов для приема бункера. Загадка — почему „Щоре“ пришел без баржи — оказалась простой: уголь был погружен на палубе; сделан смелый производственный риск, благо-

даря чему обошлись без баржи (в которых в порту в настоящий момент большая нужда).

Не дожидаясь трапов, на борт парохода „Кингисепп“ перешли капитан буксира „Щоре“ т. Басенко и я. После перекрестных вопросов и обмена последними новостями кингисепповцы потребовали газет. 4 экземпляра центральных газет, находившихся у меня, быстро пошли по рукам.

Организованная тем временем грузовая бригада кингисепповцев, под руководством кочегара 1 класса т. Ерохина, приступила к погрузке угля вручную (мешками). Люди двигались быстро, несмотря на неудобства погрузки.

Пища, привезенная щорсовцами, скоро оживит судно. На „Кингисеппе“ котлы в бездействии, команда давно не мылась, а обогревалась иногда у камелька, установленного в столовой. Теперь все это позади. Можно будет купаться,

спать не укрываясь, будет свет.

Остальные позади и тревожные ночи в ожидании ледохода и всяких сюрпризов коварного ледового плена. Чтобы благополучно выйти из него, немало поработали и капитан парохода т. Голушко, и лоцман т. Побочин, да и каждый член экипажа. Завезен стальной якорь по направлению траверза, произведены подрывные работы аммонитом. Все имевшиеся запасы угля и дров были сожжены в топках котлов. Пренебрегая личным благополучием, команда старалась сохранить судно, вывести его из льдов невредимым.

В ночь на 16 мая в районе стоянки судна была отмечена первая подвижка льда. Днем лед шел толчками по фарватеру, не задевая судна. В ночь на 17 лед пошел сплошной массой. Объявили аврал. Быстро перевооружив брашпиль на ручной привод, команда

выбирает слабинку якорного каната: на размахах брашпиля работают все поочередно. Цепь медленно ползет в клюз, требуется 4 взмаха для прохода одного звена. Судно медленно разворачивается носом против течения, проходя постепенно на канат, в 11 часов оно вышло на фарватер и пришло на канат.

Целый и невредимый, „Кингисепп“ вышел на чистую воду. Теперь бы только уголь.

Наконец и уголь есть.

Радостно на „Кингисеппе“. Не менее радостно и на „Щоре“. Капитан т. Басенко выглядит именинником. Он первый открыл навигацию. В кармане у т. Басенко план-наряд за № 1 и он вправе гордиться этим. Несмотря на отсутствие ограждения в реке и лимане, он без лоцмана провел свое груженое судно. Почин есть. Хороший почин!

С. МОН,
начальник моринспекции пароходства.

ОБЕСПЕЧИТЬ СУДА КУЛЬТИНВЕНТАРЕМ

Хочу рассказать о культурном обслуживании моряков пароходства.

На опыте парохода „Ола“ можно судить, как мало внимания уделяет бассейновый комитет профсоюза моряков культурно-массовой работе на судне. Он не интересуется, как проходит культурный отдых моряков во время стоянок в рейсе.

Судовому комитету без помощи баскоммора очень трудно обеспечить корабль культинвентарем, который в магазинах города бывает далеко не всегда. Мы не имеем струн для музыкальных инструментов, нет пьес для драмкружка.

Скоро суда выйдут в плавание. Некоторые из них,

продолжительное время будут находиться вдали от берегов. Следует обновить судовые библиотеки, снабдить их новинками художественной литературы, газетами, журналами.

Неплохо бы иметь кипопередвижки для обслуживания моряков в плавании. В целях развития художественной самодеятельности желательна организация курсов по подготовке руководителей драмкружков.

С открытием летнего сезона в город обычно приезжают коллективы артистов центральных театров, — баскоммору следует позаботиться о встрече моряков с артистами.

П. ГУБАРЕВ,
матрос парохода „Ола“.

Бесцельные раз'езды

Производительность автопарка низка, машины много простаивают, особенно в последние дни.

15 мая т. Могилюку вздумалось поехать посмотреть дорогу на мол. Он взял 3-тонную машину ЗИС-5 и поехал, не захватив с собой пропуска на территорию мола. В результате — простой машины.

На молу вместо того, чтобы заняться своим непосредственным делом, он взялся кантовать лес. Машина простояла до обеда. Простояли и другие 2 машины, ожидая распоряжения о выхде на работу. А в этот момент стройотделу срочно требовался транспорт.

Такая же история произошла 16 мая. 2 машины

нужно было подать с прицепом на возку леса, одну — на перевозку муки. Тов. Могилюк, явившись утром на место временной стоянки — во двор ВОХРа, взял машину и поехал на 2 участка смотреть дорогу. Остальные 2 машины в течение 1 часа 30 мин. ждали его распоряжения. Шоферам было приказано готовить машины под муку. По возвращении т. Могилюк изменил свое решение, это вызвало потерю времени.

Горячее используется также нерационально. Бензина нехватает даже для работы, а его растрачивают на ненужные раз'езды по городу.

А ЧЕРЕМАСИН,
шофер порта.

НЕУЖЕЛИ ТРУДНО ВЫПИСАТЬ НАРЯД?

В коммунальном отделе в 1941 году рабочим не было выдано ни одного наряда на работу, следовательно, они никогда не знают как будет оплачен их труд. Рабочий день здесь не уплотнен.

К разборке старых печей мы 13 мая приступили без наряда. Сломав 3 печи, должны были приступить к кладке, — не оказалось кожухов. Пришлось курсировать из управления в столярку, из столярки в контору коммунального отдела в поисках то десятника, то начальника. Нашли.

— Когда будут готовы печи? — спрашивают нас.

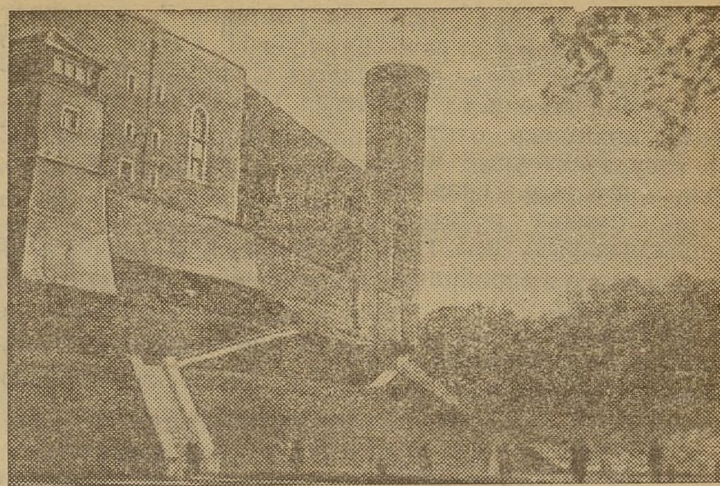
— Контромарки без железных кожухов не делаются, когда будут кожухи?

— Идите и работайте, — был ответ.

Норма на этой работе на одного печника с подсобником — 3 печи за 4 рабочих дня, а фактически 2 печника 5 разряда за 7 рабочих дней сделали 3 печи.

Такова производительность труда в коммунальном отделе.

Печники — И. АНДРЕЕВ,
М. КОВРОВ.



НА СНИМКЕ: вид на средневековую крепость Тоомпеа с башней Долгий Герман (г. Таллин, Эстонская ССР).

ПО НИКОЛАЕВСКОМУ-НА-АМУРЕ ПАРОХОДСТВУ

НОВОЕ ПОПОЛНЕНИЕ СУДОРЕМОНТНЫХ МАСТЕРСКИХ

Судоремонтные мастерские пополняются новым отрядом специалистов.

Для работы в Николаевске владивостокское ремесленное училище направляет 30 выпускников. Среди них — токари, котельщи-

ки, слесари.

Для встречи их во Владивосток выехал мастер токарного цеха мастерских В. Чиж.

Строительство морских барж для пароходства

Для Николаевского пароходства архангельский судостроительный завод „Красная кузница“ заканчивает строительство двух морских барж тоннажем в 525 тонн каждая.

После окончания строительства баржи будут разобраны и доставлены в Николаевск. С получением

чертежей мастерские приступят к оборудованию стапельной площадки со специальным спусковым устройством для производства работ по сборке, клепке, оборудованию и отделке барж.

Руководить сборочными работами будет специалист завода „Красная кузница“.

Стахановцы едут на курорты

Бассейновый комитет профсоюза моряков в этом году затрачивает большие средства на посылку стахановцев пароходства на курорты Крыма и Кавказа.

На днях на курорт в Гягры выехали лучшие стахановцы парохода „Ола“ — боцман т. Костына и повар т. Цокур.

Путевки в Ессентуки получили капитан парохода „Чапаев“ т. Ермаков и стахановец-строгальщик судоремонтных мастерских т. Рябинин.

На курорт в Пятигорск выезжает начальник телефонной станции пароходства т. Азаров.

Выборы советов физкультурных коллективов

Физкультурники хозяйства пароходства приступили к выборам советов низовых спортивных коллективов.

На днях прошли выборы совета физколлектива в судоремонтных мастерских. Физкультурники доверили руководство общешпор-

тивной работой лучшим стахановцам — физкультурникам тт. Найденову, Клепову, Шубину, Заикину, Чубареву.

Выборы и отчеты советов физколлективов в ВОХРе и пароходстве состоятся 27 мая.

Перед открытием парка моряков

С каждым днем весеннее солнце все ярче пригревает землю. На том месте, где еще вчера лежала желтым покрывалом прошлогодняя листва, сегодня уже зеленеет травка. Садовники приводят в порядок дорожки, клумбы, сметаю листья.

Подходят к концу работы по оборудованию парка. Вдоль аллей рядами

вытянулись скамейки. Идет отделка и покраска киосков, навеса под аттракционы, танцплощадки, обновляется летний театр.

Пройдет еще несколько дней и аллеи парка моряков наполнятся сотнями отдыхающих.

Ответственный редактор
Я. М. ГЕЛЬФЕР

РАССКАЗ ДЛЯ ДЕТЕЙ

Самоотверженная Сиу Лиэн

Китайское предание

В Китае существовал древний закон, по которому отрубали руки тому, кого уличали в обмане.

И вот однажды обвинил в обмане одного китайского мандарина. Богдыхан разгневался на мандарина и велел предать его казни — отсечь ему руки.

Все уже было приготовлено к совершению казни, когда вдруг во дворец богдыхана явилась Сиу Лиэн, юная дочь опального вельможи, и стала умолять придворных допустить ее к богдыхану.

Нелегко было это сделать, но Сиу Лиэн с такими горячими слезами упрашивала придворных, что они наконец смягчились и решились представить девочку пред грозные очи богдыхана.

Когда Сиу Лиэн увидела перед собой богдыхана, сиявшего золотом и алмазами, она упала перед ним на колени.

— Великий государь, — сказала она, — говорят, мой отец заслужил наказание и должен лишиться рук. Возьми взамен мои руки.

И она протянула к богдыхану свои маленькие нежные руки.

— Эти руки, — продолжала она, — принадлежат моему несчастному отцу. Эти руки неспособны еще прокормить слабую мать, больного брата и маленькую сестру. Возьми же эти руки, вели поступить с ними по строгости закона, чтобы сохранить руки отца, которые кормят семью!

Богдыхан был поражен такой самоотверженной детской любовью, но, желая испытать ее, он сказал девочке:

— Встань! Пусть будет так, как ты просишь! Пусть отсекут твои невинные руки взамен виновных рук твоего отца!

И богдыхан повелел отсечь девочку во дворе казней.

Во дворе казней Сиу Лиэн подвели к стоявшей посреди двора плахе и привязали ее руки к железным кольцам, вделанным в плаху. Палач с обнаженным мечом приблизился к девочке.

Вот он уже поднял меч над детскими руками...

Сиу Лиэн побледнела, но не крикнула ни слова о пощаде.

Тогда выступил вперед вельможа, посланный богдыханом. Он махнул палачу, и палач опустил меч на плаху, не задев и пальчика девочки.

В это время распахнулись ворота двора казней, и девочка увидела своего отца, который радостно простирал к дочери свои благодарные объятия.

Богдыхан простил мандарина и повелел не производить больше казней на том дворе, где он испытывал девочку. Среди этого двора был воздвигнут каменный столб с морской доской, на которой золотыми буквами было написано: „Здесь Сиу Лиэн, дочь мандарина Ихунга, готова была отдать свою жизнь для спасения жизни своего отца“.