

Среда

28 мая 1941 г.

№ 42 (66)

Год издания 2-й

Выходит 2 раза в неделю.

ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ МОРЯК

ОРГАН
ПОЛИТОТДЕЛА
И БАСКОММОРА
НИКОЛАЕВСКОГО-
НА-АМУРЕ МОРСКОГО
ПАРОХОДСТВА

ПРЕОДОЛЕТЬ АНТИМЕХАНИЗАТОРСКИЕ НАСТРОЕНИЯ

Ежедневно в сводках о выполнении сменно-суточного плана по порту можно прочесть: „механизмы простояли 15 часов из-за отсутствия электроэнергии“, „остановились механизмы из-за неисправности“. Цифра эта весьма тревожна.

Дело не только в простоях механизмов, наносящих большой урон порту. Дело в том, что в Николаевском порту и после печальных уроков прошлого года продолжают недооценивать механизацию погрузо-разгрузочных работ, предпочитая все делать вручную.

Ссылками на недостаток электроэнергии пытаются в порту скрыть нежелание перерабатывать грузы механизированным путем.

На совещании грузчиков при редакции газеты „Дальневосточный моряк“ т. Бударин рассказывал следующее. Как-то остановился транспортёр. Это послужило поводом руководителям участка не скупиться на выражения, дискредитирующие механизированный процесс работы.

Живы еще антимеханизаторские настроения в порту. И это доказывается рядом неопровержимых фактов. Завезли на 3 участок транспортёры. Здесь же поставили трактор для того, чтобы привести динамо в действие. Из за небрежности были расплавлены подшипники трактора. И на участке по этому поводу никакого волнения — без механизмов спокойнее, меньше хлопот, меньше возни. Так рассуждают люди, любящие работать без напряжения, без тревоги за порученное им дело.

А чем же иным, как не антимеханизаторскими настроениями, объяснить неготовность по сей день 6 грейферов? Имеющийся грейфер не испытывают, об окончании изготовления 6 грейферов в последнее время перестали думать.

Невыполнение плана механизированной обработки почему-то не причиняет никому никакого беспокойства, об этом в пароходстве молчат. Подобное отношение к механизмам чревато срывом плана грузооборота.

Обязательство портовиков — обработать 50 проц. грузооборота механизмами — задача сложная, трудная и напряженная, но выполняемая. Все механизмы должны быть пущены на полную мощность!

ЧТО ВОЛНУЕТ БРИГАДУ тов. БУДАРИНА

РАБОЧЕЕ МЕСТО НЕ ГОТОВЯТ

В 8 часов утра грузчики все на месте, но к выгрузке приступить нельзя. Трюмы баржи „Зен“ закрыты. Грузчики сами открывают трюмы. Случай этот произошел 23 мая. К сожалению, он не единственный.

А сколько времени у нас отнимает подноска такелажа — этого ни в каких актах не фиксируется. И зря. Надо позаботиться об освобождении грузчиков от мелочных работ и предоставить им возможность заниматься только погрузо-разгрузочными операциями.

Вопросы производства тесно связаны с питанием грузчиков. Малейшая задержка в столовой вызывает опоздания и недовольство, нервничает людей. Для того, чтобы успеть пообедать в столовой, мы вынуждены за полчаса до перерыва направлять в столовую одного грузчика. Правильно ли это? Нет. Полчаса человек не работает и это отражается на производительности бригады.

Неудобства мы имеем из-за того, что до сих пор не отремонтирована баня порта. Домой возвращаемся не умывшись (часто после погрузки угля, цемента). Где же тут говорить о поддержании чистоты в общежитиях.

А. БОНДАРЬ,
грузчик.

Мы публикуем выступления некоторых грузчиков бригады т. Бударина на совещании в редакции газеты „Дальневосточный моряк“. Выступавшими указаны недостатки на погрузо-разгрузочных работах.

Грузчики бригады т. Бударина из 8 часов 2—3 часа тратят на подсобные работы. Плохая организация рабочего места снижает производительность труда грузчиков, а следовательно срывает и выполнение сменно-суточного плана.

Готовясь к навигации, в порту намечались организовать подсобные бригады. Это намерение надо быстрее осуществить.

Справедливы жалобы грузчиков на беспорядки в столовой, в магазине. Бассейновый комитет союза моряков наряду с руководителями торгмортранса несет ответственность за это. В баскомморе все еще фиксируют недостатки, возмущаются ими, но не устраняют их.

Бригада т. Бударина — одна из лучших бригад в порту. Факты показывают, что она имеет возможности для достижения более высокой производительности труда.

Возможности для этого имеют все бригады грузчиков порта без исключения. Дело в правильной организации труда.

НАЛАДИТЬ ЭКСПЛУАТАЦИЮ МЕХАНИЗМОВ

21 мая мы на механизмах за несколько часов погрузили 150 кулей. Это вдвое больше производительности при работе вручную, не говоря уже о том, что труд на механизмах более легкий. Разговоры о целесообразности механизированной погрузки нужно оставить. Надо принять все меры для того, чтобы наладить погрузо-разгрузочные механизмы.

Не могу обойти молчаливо работу магазина торгмортранса. Хлеб, сахар здесь редко когда можно купить.

Слаба в нашей бригаде массовая работа. Профгруппорг до сих пор не

избран. Производственные совещания не проводятся. Мы вызвали на социалистическое соревнование бригаду т. Рубцова, но вызов еще не принят.

О чуткости по отношению к нам со стороны руководителя участка. Я подавал заявление начальнику участка т. Бережному по личному вопросу. Заявление без резолюции т. Бережной вернул мне через грузчика т. Глухова. Со мной т. Бережной не беседовал. К слову сказать, с грузчиками на участке мало беседуют, мало прислушиваются к их голосу.

В. ШЕСТАКОВ,
грузчик.

ПРАВИЛЬНО ОРГАНИЗОВАТЬ ТРУД ГРУЗЧИКА

Наша бригада — одна из старейших в Николаевском порту. Состав ее постоянный, в течение последних двух лет не менялся.

Бригада с первых дней навигации 1941 года выполняет нормы. 16 мая, в день прибытия первого парохода из Хабаровска, мы выполнили задание на 156 проц. 25 мая нормы выполнены на 122 проц. Перевыполнение норм выработки стало для нас делом чести.

В бригаде имеются квалифицированные лебедчики, знающие свое дело командиры, опытные отводные. На лебедках грузчики бригады работают без простоев и поломок.

Работа спорится потому, что люди правильно представлены на погрузо-разгрузочных операциях. Вот пример. На днях мы выгрузили муку с теплохода „Киров“. Убедившись в процессе работы, что в складе заняты лишние лю-

ди, их немедленно перекинули на другие операции, избежав толчеи и беспорядка.

Другой пример. Подача груза — одна из наиболее трудных операций, утомляющая грузчиков. Для сохранения сил грузчика, во избежание снижения производительности труда, мы через каждые два часа меняем людей, занятых на подаче. Сменным дается другая работа: подноска, подвозка груза на тачке.

Мы считаем, что имеем все возможности трудиться плодотворней, выгружать груза больше и зарабатывать больше. Для этого нужно устранить производственные неполадки, которых к сожалению слишком много. В основе их лежит неподготовленность рабочего места. Грузить бесперебойно 480 минут нам не удастся, так как часть дня уходит на так называемые подсобные работы.

При погрузке парохода „Терек“, например, нам не дали конкретных указаний — в какой трюм какие грузы разместить, — так, железо и стекло мы не знали куда грузить — в носовой трюм или в трюмы 3 и 4.

Переброски с операции на операцию также поглощают много времени. В конце предыдущей недели в течение полутора часа мы успели получить несколько указаний — грузить уголь, затем, овес, затем соль и снова уголь. Припорювшись к одной работе, глядишь — уже надо переходить на другую.

Эти недостатки задевают не только нашу бригаду, но и другие. Десятки, сотни рабочих часов сохраним мы для производства, устранив производственные неполадки.

В. БУДАРИН,
бригадир.

О КАТЕРАХ, НАРЯДАХ И ДОСКАХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ

На 2 участке порта, за которым закреплена наша бригада, сейчас погрузо-разгрузочные работы производятся в не большом объеме. Нас часто переводят на 3 участок.

С небольшой охотой мы идем туда работать. И только потому, что попасть с мола на берег очень трудно. 3 дня подряд бригада по окончании работы в течение полутора часа ждала катера. К концу рабочего дня наступает спешка. Боясь опоздать на катер, люди не заканчивая погрузки бросают ее. Катер, выделенный для обслуживания рейда и мола, не должен отходить, пока грузчики не кончат работу.

5 человек из нашей бригады живут в общежитии по Читинской улице. Общежитие находится на большом расстоянии от порта. Нельзя ли нас всех разместить в общежитии по улице Каптерга? Это будет удобней и для бригады и для производства.

На участках развешены доски показателей работы бригад за день. Это очень хорошо, но к сожалению доски не заполняются. Более того, на 2 участке мы не получаем нарядов на работу. Начальнику 2 участка т. Бережному есть чему поучиться у т. Бекенина. На 3 участке нам к концу рабочего дня сообщали зарплатки и выполнение норм.

В. БРЫКИН,
грузчик.

Работа порта с 22 по 26 мая

На 26 мая (включительно) порт выполнил месячный план на 58,9 проц.

Места участков за эти дни определяются следующим образом. На первом месте 1 участок (начальник т. Вобровский). К 26 мая участок выполнил план на 120 проц.

3 участок (начальник т. Бекенин) за прошлую неделю опередил 2 участок (начальник т. Бережной). 3 участок выполнил план на 42,8 проц.

На последнем месте — 2 участок, выполнивший план на 35,8 проц.

Велики простои в порту. Так, 26 мая за один день зафиксирован 41 человеко-час простоя.

Перед первым рейсом

(Сообщения капитанов судов)

„Сюрпризы“ Торгмортранса

С большим нетерпением моряки парохода „Амур“ ждут выхода в первый рейс. Судно к навигации подготовлено. Экипаж парохода укомплектован. Люди расставлены, знания проверены.

За многомесячную зимнюю стоянку произведены большие работы по ремонту и сборке механизмов. Главная машина, рулевая машинка, донка, брашпиль опробованы. Проверены телеграф, ходовые огни, спасательные и противопожарные средства.

Закончена погрузка грузов и тяжеловесов. Лебедки работают исправно.

На навигацию 1941 г. экипаж взял обязательства по увеличению грузопропускной способности судна, экономии топлива, сокращению простоев по вине команды и др. Каждый моряк судна знает, за что он должен бороться. За обязательства ответственны будем не только мы, но и руководители порта и грузо-разгрузочных участков. От их четкой работы будет зависеть выполнение и наших обязательств.

Мы вправе предъявить претензию руководителям торгмортранса. В прошлом году из-за плохого обеспечения продуктами питания на судне было однообразное. Прошлогодняя история повторяется и нынче. Торгмортранс выдал экипажу только крупу и макароны. Выполнение плана кровное дело не только моряков, а всего пароходства и работники торгмортранса обязаны улучшить снабжение экипажей всем необходимым.

В. КЛИМЕНКО,
капитан парохода „Амур“.

С ГРУЗОМ ДЛЯ ТРУДЯЩИХСЯ САХАЛИНА

Буксирный пароход „Щорс“ завтра с баржой „Совгавань“, имеющей в трюмах 1000 тонн груза, уходит в первый дальний рейс. Путь наш лежит по южному фарватеру к берегам Сахалина.

Обычно плавание в Татарском проливе начинается с 10 июня. Несмотря на то, что плавание раньше этого срока затрудняется льдами, суда Николаевского пароходства выходят в плавание до срока.

Команда укомплектована полностью, продукты питания, смазочные материалы получены в достаточном количестве. Нехва-

тает только домино, шахек, шахмат. Нет газет, журналов по вине руководителей баскоммора. Культурного досуга морякам в рейсе баскоммор не обеспечил.

Ходовые испытания судна во время приемки регистром дали положительные результаты. Рейс в с. Маго за лесом и рейс к пароходу „Кингисепп“ также показали, что судно может идти с успехом в дальнее плавание.

Уходя в рейс, мы не имеем ни годового, ни месячного плана.

Н. БАСЕНКО,
капитан морского буксира „Щорс“.

ЖДЕМ ПЛАНА ПЕРЕВОЗОК

Семи месяцев для ремонта буксирного парохода „Чапаев“ оказалось недостаточным. Вместо 10 мая буксир был сдан в эксплуатацию лишь 24 мая.

Бывший капитан парохода т. Ермаков, торопясь уехать в отпуск, постарался скорее сдать пароход. На его совести лежат многие недоделки, затянувшие ремонт.

Так, например, ремонт телеграфа начался лишь с открытием навигации. Судоремонтные мастерские зимой этой работы не производили.

Сейчас регистр выдал удостоверение на право плавания, обязав нас в процессе работы устранить выявленные доволь-

но существенные недостатки.

Буксир готов к навигации и ждет плана перевозок. До сих пор мы этого плана не получили.

Имеем претензию к торгмортрансу. Мы получили 15 килограммов солонины, крупу гречневую и пшеничную, а картофеля и капусты не получили нисколько.

Экипаж горит желанием работать лучше, чем в прошлом году (в прошлом году навигационный план был перевыполнен), и полон уверенности, что береговые организации будут обслуживать его безукоризненно.

Г. ГРИГОРЕНКО,
капитан буксира „Чапаев“.

Советские займы

В феврале этого года VIII Сессия Верховного Совета Союза ССР утвердила государственный бюджет на 1941 г. в сумме почти 217 миллиардов рублей. Средства направлены на финансирование народного хозяйства Советского Союза.

Большое значение для страны имеют наши государственные займы. Более 60 миллионов трудящихся являются подписчиками на заем. С великим воодушевлением встречают заем и трудящиеся нашего города. Об этом говорят такие показатели: в 1936 г. подписка на заем составляла 1.539 тысяч рублей, в 1938 г. — 2.281 тысячу, в 1939 г. по займу третьей пятилетки (выпуск второго года) — 3.432.000 рублей. Подписка по займу третьей пятилет-

ки (выпуск третьего года), облигации которого только что получили подписчики, составила по городу 4.369.000 рублей, или почти в 3 раза превысила подписку 1936 года.

Для обслуживания трудящихся у нас широко развита сеть сберегательных касс. Кроме этого в каждом коллективе имеются комсоды.

Задача комсодов — широко развернуть среди трудящихся массовую работу о значении займов. В каждом коллективе должен быть справочный уголок по займу, где бы трудящийся мог проверить свои облигации и своевременно получить выигрыши.

Только за один 1940 год сберкасса города выплатила выигрышей на 355.000

рублей, за последние 3 года эта сумма выразилась в 995.000 рублей.

Неплохо поставлена работа комсодов в судоремонтных мастерских (председатель месткома т. Егоров, председатель комсодов т. Шпренит). Здесь работает 4 справочных стола. Коллектив получил „паспорт готовности к тиражу“.

Организуется справочный стол на пароходе „Ола“.

7 июня в г. Петрозаводске состоится первый тираж по займу третьей пятилетки (выпуск третьего года). В задачу комсодов и проф. организаций входит — добиться того, чтобы каждый трудящийся получил облигации по своей подписке и был участником тиража. Необходимо провести проверку вручения облигаций по коллективам.

П. КОЗЛОВ,
зав. центральной сберкассой.

ВКЛЮЧАЙТЕСЬ В СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЕ СОРЕВНОВАНИЕ НА УСПЕШНОЕ ПРОВЕДЕНИЕ НАВИГАЦИИ 1941 г.

ПРИНИМАЕМ ВЫЗОВ МОРЯКОВ ПАРОХОДА „АМУР“

Экипаж парохода „Ола“ обсудил обращение экипажа парохода „Амур“ ко всем морякам, портовикам и эксплуатационникам Николаевского-на-Амуре пароходства.

В течение трех последних лет наш пароход был передовым в пароходстве. В этом году экипаж имеет все возможности не сдаться прежних позиций и удержать за собой переходящее красное знамя обкома ВКП(б) и облиспол-

кома Нижне-Амурской области.

Коллектив парохода берет на себя следующие обязательства:

- 1) закончить ремонт парохода к 10 июня, с оценкой не ниже чем на хорошо;
- 2) выполнить план грузоперевозок в навигацию 1941 года к 15 октября.

По поручению экипажа парохода „Ола“:
В. ШЕДУНОВ, В. КЛИМЕНКО, Г. ПИСАРЕНКО, А. РЫЧКОВ, П. ГУБАРЕВ, ГУЛЕВИЧ.

УВЕЛИЧИМ ГРУЗОПРОВОЗНОСТЬ СУДНА

24 мая на борту парохода „Перекоп“ состоялся митинг, на котором было обсуждено обращение экипажа парохода „Амур“.

Экипаж парохода „Перекоп“ поддерживает инициативу моряков парохода „Амур“ и принимает их вызов на социалистическое соревнование.

Включаясь в соревнова-

ние судов Николаевского пароходства, моряки парохода „Перекоп“ обязуются увеличить грузопропускную способность судна и досрочно выполнить план навигации 1941 года.

По поручению экипажа парохода „Перекоп“ — капитан Е. ГОЛОПЕЙ, старший механик В. СИДОРЕНКО, комсорг Н. ПЛИСКО.

ВЫПОЛНИМ ПЛАН НА 15 ДНЕЙ РАНЬШЕ СРОКА

Рабочие и служащие 2 участка порта принимают вызов коллектива 1 участка на социалистическое соревнование.

Коллектив участка взял на себя следующие обязательства:

1. Выполнить план по всем показателям на 15 дней раньше срока.
2. Добиться нормы по-

грузки вручную в 8,2 тонны, при плане в 8 тонн.

3. Перевыполнять суточные нормы на механизмах минимум на полтонны.

4. Развернуть комплексное социалистическое соревнование между участком и флотом.

По поручению коллектива участка — А. БЕРЕЖНОЙ, П. ТОПОРОВ, В. БУДАРИН, СИМОНОВ.

НА БУКСИРНОМ ПАРОХОДЕ „ЩОРС“

Состоялось собрание экипажа буксирного катера „Щорс“.

Моряки парохода единодушно приняли вызов эки-

пажа парохода „Амур“. Щорсовцы вызвали на соревнование пароход „Чапаев“.

И. ЧЕРЕНКОВ,
инструктор политотдела.

СЛОВО МОРЯКОВ ПАРОХОДА „ТЕРЕК“

Моряки парохода „Терек“ у приняли условия, выдвинутые амурцами в своем обращении к морякам и портовикам Николаевского-на-Амуре пароходства. Со своей стороны экипаж „Терека“ обязался принять все меры к тому, чтобы перевыполнить эти показатели.

„Мы работали на зимнем судоремонте в тяжелых условиях, порой они были значительно трудней, чем

у амурцев. Мы успешно справились с судоремонтом. Примем все меры к тому, чтобы по всем показателям обогнать экипаж парохода „Амур“ и в навигационный период работы. Для этого у нас есть все условия и прежде всего крепкий спаянный коллектив, готовый бороться с любыми трудностями“. Так заявили выступавшие на собрании товарищи.

Н. ТЕРЕНТЬЕВ,
председатель баскоммора.

ОБЯЗАТЕЛЬСТВА РАБОТНИКОВ ПЕРВОГО УЧАСТКА

Коллектив работников 1 участка включается в соревнование на успешное проведение навигации 1941 года. Коллектив берет следующие обязательства:

1. Выполнить план по всем показателям досрочно на 10 дней;
2. Не иметь простоев барж и судов по вине участка.

В порту и на судах не должно быть ни одного нарушения трудовой дисциплины

На Амуре наступил период навигации. Через несколько дней откроется навигация по Охотскому морю. Напряженная работа ждет грузчиков, механизаторов порта, моряков.

Основой производственных успехов является железная трудовая дисциплина сверху донизу, начиная от больших и малых руководителей и кончая подсобным рабочим. Успех зависит от многого, в частности от правильной расстановки рабочей силы, от подготовки рабочего места, от надлежащего обслуживания.

Несмотря на действие Указа от 26 июня 1940 г. в течение 11 месяцев, немало находится людей, которые допускают прогулы, опоздания, или находясь на работе праздно проводят время, ничего не делая. С такими людьми ведется и впредь будет вестись неослабная борьба до того момента, пока такого рода позорным явлениям не будет места на наших предприятиях и в учреждениях.

Военным трибуналом пароходства с начала 1941 года осуждено 136 человек за прогулы и опоздания по

пароходству, порту, затону и ВОХРу. Это количество осужденных говорит о том, что трудовая дисциплина и работа в этой области партийных и профсоюзных организаций пароходства еще слаба. Из анализа рассмотренных дел видно, что 85 процентов прогулов и опозданий сделано на почве пьянства.

Прогулы наносят огромный вред государству, дезорганизаторы труда причиняют материальный ущерб и своей семье. На время отбытия наказания они лишаются льгот (северная надбавка, надбавка за выслугу лет), из их зарплаты высчитывается от 10 до 25 процентов, сроком от 2 до 6 месяцев. При второй судимости исправительно-трудовые работы сменяются тюремным заключением.

Борьба с нарушителями трудовой дисциплины есть борьба за укрепление могущества нашей родины. В порту, в цехах, в отделах, на судах не должно быть ни одного нарушения трудовой дисциплины.

И. МАЛЬЦЕВ,
председатель военного трибунала пароходства.

Грязно в плановом отделе порта

В плановом отделе порта нет порядка. Здесь грязь, бумага валяется по углам в большом количестве.

Сотрудница отдела т. Найденова за работой дремлет. А мне, как курье-

ру, в результате ее рассеянности приходится за одними и теми же документами ходить по несколько раз, теряя время.

В. БАРАННИКОВ,
курьер порта.

По следам неопубликованных писем

В редакцию поступило письмо о незаконных действиях техника порта т. Осипова (ныне работает в стройотделе пароходства). Осипов не уплатил рабочим за изготовление (для его нужд) шести оконных ко-

робок (в нерабочее время). Военный прокурор Николаевский пароходства сообщает нам, что факты, указанные в письме, подтвердились, Осипову предложено уплатить за произведенные работы.

Панибратство и его последствия

На буксирных судах „Чапаев“ и „Щорс“ и на некоторых катерах порта взаимоотношения между администрацией и подчиненными неправильные, панибратские. Команду здесь не приучают к вежливости, к дисциплине. Командиры не дают твердых, правильных (по морской терминологии) приказаний, не требуют точного выполнения отданного распоряжения.

— Вставать на якорь, или не вставать? — советуется капитан с боцманом и, подумав минуту, предлагает:

— Идем, отдадим, — вместо того, чтобы дать боцману распоряжение отпустить якорь.

Иногда, слушая разговор,

думаешь: разговаривают два друга дома за обедом, а на самом деле это капитан буксира „Щорс“ т. Басенко отдает распоряжение боцману.

А вот старший механик приказывает машинисту. — Петя, проверь рамный подшипник, не нагрелся ли?

— Да нет, Ваня, я его недавно проверял. Это происходит на судне!

Недавно, проверяя состояние спасательного инвентаря на буксирном катере „Михеев“, я спросил у вахтенного матроса — где капитан.

— Капитан, иди, тебя здесь требуют, — подбегая к люку крикнул вахтенный

Семь пятниц на одной неделе

О порядках в отделе труда и зарплаты

Пачальнику отдела труда и зарплаты т. Гешперу поступают заявления рабочих и служащих. Одному нужна компенсация за неиспользованный отпуск, другому — надбавка за выслугу лет и т. д. Приходят к нему и за устными справками.

Чем, какими законами руководствуется при даче ответов т. Гешпер — сказать трудно, но ответы эти часто на заявлениях одинакового характера различны.

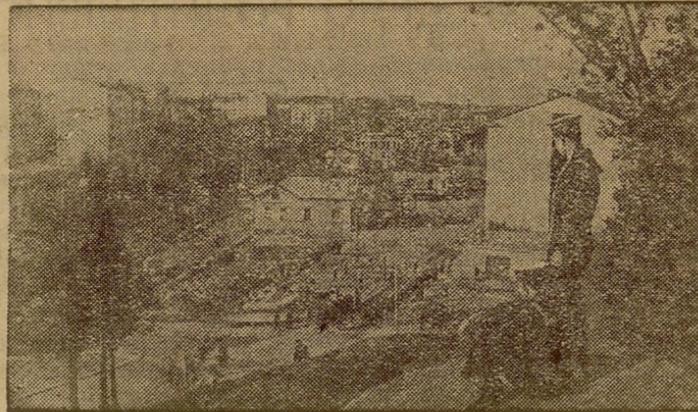
Возьмем несколько фактов. Счетоводу т. Лобачевой при увольнении по сокращению штата по мнению т. Гешпера полагалась компенсация за 14 дней. А получила т. Лобачева (после долгих хождений) за 54 дня.

По вопросу о том — выплачивать ли диспетчеру т. Мишину, переведенному из порта в пароходство, за выслугу лет, — т. Гешпер заявил — не выплачивать, через несколько часов он же рекомендовал — платить.

В отношении работников, временно работавших в стройотделе т. Гешпер разъяснил людям, работавшим меньше 6 месяцев, компенсации за отпуск не полагается. Через некоторое время по этому же вопросу к нему пришла т. Луженко (работник отдела кадров) и получила такую справку: проработавшие более двух месяцев на компенсацию имеют право.

По закону лица, уволенные из предприятия по сокращению штата, при поступлении в другое предприятие сохраняют право на северные надбавки. Тов. Гешпер на основании какого-то своего закона мне в северной надбавке отказал. Таковы порядки в отделе труда и зарплаты.

И. БОНДАРЕНКО,
тарифовед группы контроля доходов и сборов пароходства.



Вид города Выборга.

Фото В. Иванова.

Не появится ли на горизонте катер...

КАК ЭКСПЛУАТИРУЮТ ПОРТОВЫЙ ФЛОТ

Кто планирует работу портового флота? Кто учитывает работу катеров? Этим призвана заниматься диспетчерская порта.

В чем же выражается руководство со стороны диспетчерской портовым флотом? В том, что дежурный диспетчер, время от времени оглядывая бухту из окошка своей комнаты, ищет катера. И когда долгое время на горизонте ничего не наблюдается, выбегает на причал. Он ждет катера, дабы дать ему задание...

Вшло в обычай давать катерам задания за несколько минут до отправления. Ни один капитан не получает плана-наряда накануне.

Неужели так трудно заранее распределить грузы катера на день, ведь на диспетчерском совещании планируются перетяжки судов, барж.

В одном из нарядов, выданных катеру „Воевода“, написано: „Накачать воду в форпик“ (буквально). Какому судну накачать воду, в какое время? Это известно лишь автору наряда.

21 мая диспетчеры порта тт. Клыкков и Данильченко дали задание катеру „Аида“ (70 сил) — переставить крап. Дул сильный ветер. Для катера работа была непосильна и чревата аварией. При наличии более мощных буксиров („Воевода“, „Михеев“) это решение диспетчеров в отношении кате-

ра „Аида“ нельзя считать правильным.

Неосведомленность о предстоящей работе не дает возможности катерам своевременно запастись топливом и смазочными материалами. Вот типичный разговор на эту тему.

На причале — работник снабжения. К нему обращается старший механик катера „Байкал“ т. Крылов.

— Машинное масло есть? — Чего ж ты раньше не потребовал! — Не успел. — Сегодня я тебе масло выдам.

Катер трогается в рейс. На берегу остается кочегар для приема масла.

Катер „Аида“ должен работать по расписанию. Но при составлении расписания нужды участков не учитывались. В частности утром катер отправляется на мол лишь за 15 минут до начала работы. Понятно, что у рабочих не остается времени для подготовки рабочего места. К слову сказать, расписание широко не оглашено и многие о нем не знают.

По мощности своей весь портовый флот уступает одному морскому судну. Но не это определяет значение портового флота. Ни одна перетяжка баржи, морского парохода немыслима без катера. Без катеров, что без рук. Портовый флот заслуживает серьезного внимания.

Г. ИЗЛЕВ.

ВСЕ ЗВЕНЬЯ ВЫПОЛНЯЮТ НОРМЫ

Строители дома пароходства сдержали свое слово и в установленные сроки выполнили свое обязательство.

Соревнуясь между собой, звенья достигли высокой производительности труда. За последнюю неделю первое место заняло звено Смирного и Семигласова (производительность труда составляет 265,5 проц.), звено Вандина выполнило нормы на 233 проц. Оградно, что все без исключения

звенья выполнили нормы.

Хорошие показатели и в столярной мастерской. Столяр т. Шестопапов, награжденный недавно значком „Почетному работнику морского флота СССР“, дает 187 проц. нормы. Не отстает от него и т. Туров.

На строительстве причалов бригада т. Казанцева выполняет нормы на 138 проц. Бригада закончила строительство столовой на молу.

И. ДЕГТЯРЕВ,
нормировщик.

ИСПЫТАНИЯ В ШКОЛЕ — КРОВНОЕ ДЕЛО РОДИТЕЛЕЙ

Испытания школьников — есть государственная проверка деятельности школы. Это не только проверка знаний учащихся, но и проверка того, насколько коллектив учителей вместе с родителями справился с возложенными на них партией и правительством задачами.

Итоги четвертой четверти показали, что школа добилась некоторого улучшения в работе. Успеваемость повысилась на 10 проц., но этого далеко недостаточно, так как она все же остается низкой — 71 процент.

Из 956 учащихся школы не допущено до испытаний 58 чел., что составляет 7 проц. Переведено по 1—2—3 классам всего лишь

80,3 процента учащихся, выпущено по 4 классам только 71 проц. учеников.

В числе учащихся, не допущенных к испытаниям, числятся: Косолапкина, Бейко, Бекренева — ученицы 7 класса, Селитренников — ученик 6 класса и Селитренников — ученик 5 класса (два брата). Не допущены до испытаний брат и сестра Власовы из 7 и 6 классов и ряд других учащихся.

Это результат бесконтрольного отношения со стороны родителей к своим детям.

По отдельным классам результаты испытаний хорошие. Так, по литературе из 25 учащихся 10 класса работу написали на плохо только 2 человека, а 8 человек на хорошо и отлично. Устные ответы по литературе в 10 классе были исключительно хорошие: из 25 человек на отлично ответили 11 человек и ни одного на плохо.

Но есть классы с очень плохими показателями. Так, в 6 классе „в“ из 31 ученика по русскому языку написали на плохо и очень плохо 24 человека.

В ходе испытаний важным является отношение родителей к этому делу, их контроль над подготовкой учащихся к занятиям.

Общественность пароходства должна принять горячее участие в проведении выпускных экзаменов в подшефной школе № 1.

Серьезной помощи мы ждем от комсомольских организаций пароходства. Работа в школе — неотъемлемая часть деятельности комсомольских организаций.

М. САПОЖНИКОВ,
директор средней школы № 1.

КУДА ДЕВАЛОСЬ 300 КУБУМЕТРОВ ДРОВ?

По приказу Наркома морского флота отопление и освещение казарменных и служебных помещений, занимаемых военизированной охраной, и содержание гаража производится за счет охраняемого объекта.

Летом 1940 г. Николаевский порт выделил одну баржу дров дивизиону ВОХРа. Бойцам ВОХРа за вывозку порт уплатил около 13 тысяч рублей, за распиловку около четырех тысяч руб.

Всего дров было вывезено более 1000 кубометров, тогда как по грубому подсчету для отопления помещений, занимаемых ВОХРом на год требуется не больше 400 кубометров. Правда, с осени 1940 года порт из этих дров забрал около 200—300 кубометров.

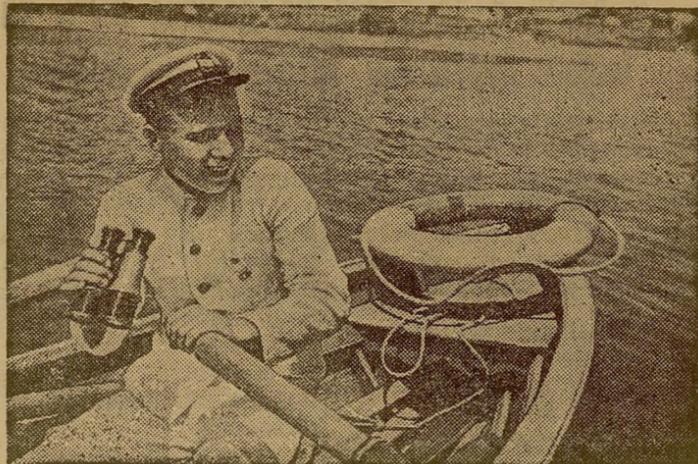
Для чего же понадобились дивизиону 700 кубометров?

Для того, как видно из многих фактов, чтобы наделить „излишками“ ближних и дальних, благо это позволяет существующий в порту „учет“ расходов.

Щедрость порта дала возможность руководству дивизиона почти в течение всего года отапливать квартиры тт. Зубарева, Лебединского, Корниевского. Для поддержания, как говорят, хороших отношений два воза дров отвезено сотруднице Михайлецкой, один воз Савинцеву, два воза Лепчуку, Политову. Это очевидно не все, так как трудно установить количество разбазаренных дров.

Винюшки растративания государственного добра не должны остаться безнаказанными.

А. ТИХОНОВ.



НА СНИМКЕ: С. Л. Гончарук — матрос Винницкого городского Освода, комсомолец, недавно спасший 4 утопающих на реке Буг. Тов. Гончарук премирован ценным подарком.

Фото Е. Копыта.

ПО НИКОЛАЕВСКОМУ-НА-АМУРЕ ПАРХОДСТВУ

Военизированная эстафета

В выходной день областного комитета физкультуры и спорта провел военизированную эстафету. В ней участвовало более 20 команд спортивных обществ города.

Хорошие спортивные результаты продемонстрировали физкультурники судоремонтных мастерских.

Команда в составе тт. Найденкова, Шубина, Зайкина и Клепова, выступавшая по первой группе, заняла второе место. Дистанцию в 1555 метров они преодолели за 5 минут 25 секунд.

По второй группе первое и третье места заняли также физкультурники судоремонтных мастерских.

Новые оборонные кружки

Работники управления пароходства и порта в оборонных кружках изучают военное дело, готовясь к защите родины. В кружках ворошиловского стрелка и ГСО подготовлено более 100 значкистов.

Сейчас при клубе моряков организуются кружки по подготовке значкистов „Моряк“ и старшин парусно-гребных шлюпок.

На днях приступит к занятиям команда гребцов.

Реализация билетов 15 лотереи Осоавиахима

В первичные организации Осоавиахима хозяйств пароходства поступили билеты 15-й лотереи Осоавиахи-

ма. Вчера началась их реализация.

За несколько часов билетов распространено более чем на 1000 рублей.

Избрана комиссия содействия госкредиту

Вчера состоялось собрание служащих управления пароходства. На собрании избрана комиссия содействия госкредиту и сберегательному делу. В составе комиссии — главный бухгалтер т. Сонько, заместитель

начальника финансового отдела т. Варгафтик, бухгалтер расчетного отдела т. Макаров и др.

Ответственный редактор
Я. М. ГЕЛЬФЕР

ИЗВЕЩЕНИЕ

Сегодня, 28 мая, в 20 часов в помещении баскоммора (здание управления пароходства) созывается совещание председателей месткомов, судкомов, поваров и артельщиков по вопросу о состоянии и перспективах снабжения моряков. (Докладчик т. Смолин).

БАССКОММОР.

* * *

Завтра, 29 мая, в 8 часов вечера в помещении

баскоммора созывается пленум бассейнового комитета моряков.

Явка членов пленума обязательна.

Открыт прием подписки на газету „Дальневосточный моряк“ до конца года. Газета выходит по средам и субботам. Условия подписки: на 1 месяц — 1 р. 15 к., до конца года 8 руб. 05 коп. Подписка принимается председателями месткомов, судкомов, профорами и в почтовых отделениях города.



НА СНИМКЕ: Сталинский стипендиат — студент 2-го курса Ленинградского педагогического института Народов Севера П. В. Алексеев.

Фото П. Машковцева.

Воспитанник комсомольской организации порта

В январе 1937 года комсомольская организация порта приняла в свои ряды Георгия Руденко. Тов. Руденко был примерным производственным, отличным физкультурником. Он добросовестно готовил себя в ряды Рабоче-Крестьянской Красной Армии.

В сентябре 1940 года организация проводила Георгия в воинскую часть. За короткое время своей службы наш воспитанник показал себя достойным воином доблестной Красной Армии.

Комитетом комсомола от красноармейца т. Руденко получено письмо, в котором он пишет: „Я думаю, что характеристику, которую мне дала перед призывом в РККА комсомольская организация, по мере своих сил оправдываю“.

И это действительно так. Перед нами вырезки из газеты, издаваемой в части, в которой служит Георгий

Руденко. Тов. Яковлев в одной из газет пишет следующее:

„Красноармейца т. Руденко уважают и ценят все бойцы и командиры подразделения. Его настойчивости и упорству в учебе может позавидовать каждый, кто по-серьезному стремится овладеть сложными военными знаниями. За короткий срок т. Руденко отлично освоил материальную часть, отлично научился ее применять. Проверившие его были приятно поражены вдумчивыми и глубокими ответами молодого красноармейца, сумевшего за какие-нибудь 4—5 месяцев изучить мотор боевой машины“.

Тов. Руденко отлично развит физически. Еще до службы в РККА он любил физкультуру и спорт, хорошо подготовил себя для трудной армейской жизни.

Недавно вместе с другими механиками он совершал 50-километровый марш. Любопытно отметить, что красноармеец Георгий Руденко был пущен шестидесятью шестым, по дороге он обогнал 62 лыжника и к финишу пришел четвертым, покрыв все расстояние за 4 часа 43 минуты 12 секунд.

По всем предметам боевой и политической подготовки красноармеец т. Руденко имеет только хорошие и отличные отметки.

Наша комсомольская организация гордится тем, что она воспитала в своих рядах замечательного патриота, дисциплинированного, примерного комсомольца. Молодежь порта и пароходства, готовящаяся к службе в Красной Армии, должна следовать примеру Георгия Руденко.

Комсомольцы порта по примеру т. Руденко должны овладевать техникой производства.

В. НАСОНОВ,
секретарь комитета комсомола порта.