

Суббота

31 мая 1941 г.

№ 43 (67)

Год издания 2-й

Выходит 2 раза в неделю.

ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ МОРЯК

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

ЧЕСТНО ТРУДИТЬСЯ

В Николаевский порт при-
было 240 грузчиков из
Одесской и Куйбышевской
областей. Из приехавших
скомплектованы бригады,
работающие на участках
порта.

Наркомат взял на себя
расходы, связанные с про-
ездом грузчиков в оба кон-
ца, выплачиваются суточ-
ные. Для грузчиков вы-
строены 3 хороших дома,
стоимостью около миллио-
на рублей. Сделано очень
много по созданию быто-
вых условий. Укажем хотя
бы на то, что в ближай-
шие дни открывается 2 до-
полнительные столовые.

На эту заботу грузчики
должны ответить делом,
стахановской погрузкой-вы-
грузкой; каждый из груз-
чиков должен осознать, что
от его работы во многом за-
висит своевременная дос-
тавка грузов для трудящих-
ся Сахалина.

Дисциплина, четкость,
аккуратность, использо-
вание полных 480 минут, бе-
режное обращение с гру-
зами, с механизмами—долг
каждого грузчика.

8 тонн вручную и 13
тонн на механизмах—тако-
ва норма выработки на од-
ного человека в смену. Вы-
полнения и перевыполнения
норм—этого ждет пароход-
ство от каждого грузчика.

Отдельные бригады груз-
чиков неплохо выполняют
нормы. Так, бригада т.
Стопченко нормы почти
ежедневно перевыполняет.
Но есть и отстающие. К ним
относятся бригады тт. Виш-
невского, Ковалишина, Хле-
балина и другие.

Быстрее освоить нормы,
овладеть приемами погруз-
ки и разгрузки—перво-
очередная задача каждого
грузчика. Прорабы, стиви-
доры, начальники участков
должны помочь грузчикам.

Отряд грузчиков, влив-
шийся в семью портвиков,
горит желанием работать
на отлично. Командиры про-
изводства призваны опера-
тивно, конкретно руково-
дить бригадами грузчиков,
организовать их труд. Ре-
зультаты работы зависят
от руководства, от умения
начальников участков, дис-
петчеров, прорабов органи-
зовать людей на выполне-
ние плана.

Привет и пожелание боль-
ших успехов товарищам,
приехавшим к нам на рабо-
ту! Выведем Николаевский
порт в число передовых
портов морского транспор-
та.

УСЛОВИЯ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО СОРЕВНОВАНИЯ СУДОВ НИКОЛАЕВСКОГО ПАРОХОДСТВА, УЧАСТКОВ, БРИГАД ГРУЗЧИКОВ И МЕХАНИЗАТОРОВ ПОРТА

Экипаж парохода „Амур“
обратился ко всем морякам
и портвикам Николаевско-
го пароходства с предло-
жением—организовать со-
циалистическое соревнова-
ние на успешное проведе-
ние навигации 1941 года.

Моряки парохода „Амур“
взяли на себя обязательст-
во—перевыполнить план
по тоннам и тонно-милям на
5 процентов, увеличить хо-
довую скорость на 3 проц.,
добиться экономии топлива,
в полной сохранности дос-
тавливать грузы.

Призыв моряков парохода
„Амур“ нашел горячий от-
клик у экипажей пароход-
лов „Терек“, „Перекоп“,
„Ола“, „Щорс“, „Чапаев“,
у работников участков пор-
та, у бригад грузчиков.

Управление Николаевско-
го пароходства, политотдел
и бассейновый комитет сою-
за моряков, поддерживая инициативу моряков пароход-
лов „Амур“, объявляют ус-
ловия соревнования судов
пароходства, участков пор-
та, механизаторов и бригад
грузчиков.

Для судов

1. Перевыполнение месяч-
ного и навигационного пла-
на по всем показателям.
2. Экономия топлива и
смазочных материалов не
менее чем на 5 проц. про-
тив плана.
3. Содержание судна и
такелажа в отличном тех-
ническом состоянии.
4. Обеспечение безаварий-
ной работы.
5. Следование строго по
графику.

Для участков порта

1. Перевыполнение месяч-
ного и навигационного пла-
на по всем показателям, с
полным соблюдением гра-
фика.
2. Полная сохранность
груза.
3. Полная ликвидация
простоев флота у причалов
участка.
4. Увеличение грузопе-
реработки механизмами на

С. МАРКЕЛОВ—начальник пароходства,
Г. ЛОЗОВСКИЙ—начальник политотдела,
Н. ТЕРЕНТЬЕВ—председатель баскоммора.

Разгрузка парохода „Двина“

30 мая на буксирном
пароходе „Щорс“ для
разгрузки парохода
„Двина“ из порта вы-
ехала бригада т. Стоп-

5 процентов против плана.

Для бригад грузчиков

1. Перевыполнение смен-
ных норм выработки.
2. Содержание погрузо-
разгрузочного инвентаря в
отличном состоянии.
3. Не иметь ни одного
случая порчи грузов.

Для механизаторов

1. Перевыполнение смен-
ных норм выработки.
2. Полная ликвидация по-
ломов и простоев механиз-
мов.

Устанавливаются следую-
щие премии. Для передового
судна первая премия—пе-
реходящее знамя управле-
ния пароходства, политот-
дела и баскоммора и 500
рублей. Вторая премия—
грамота и 300 рублей.

Премии присуждаются
ежемесячно.

Для участков порта: пер-
вая премия—переходящее
знамя управления пароход-
ства, политотдела и бас-
коммора и 200 руб.; вторая
премия—грамота и 100 руб.

Премии присуждаются
еженедельно.

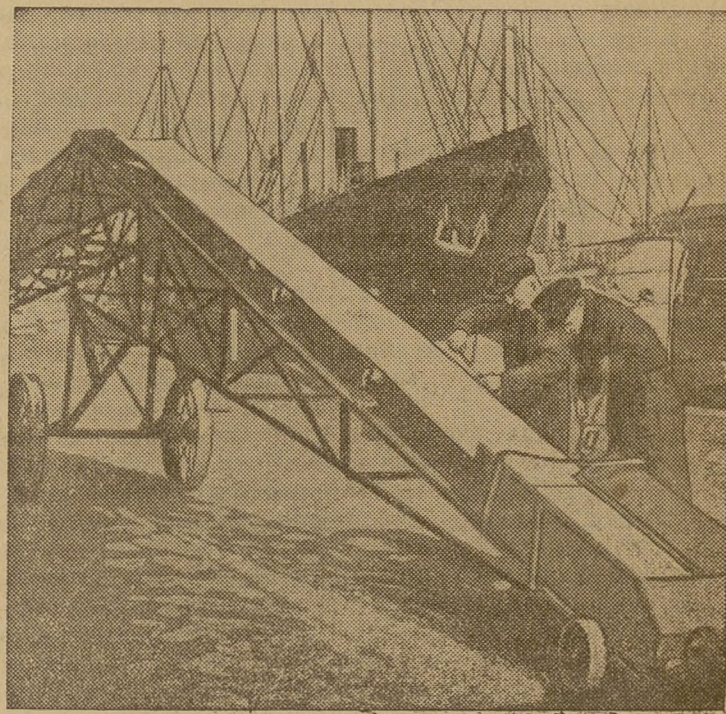
Для бригад грузчиков:
знамя обкома ВКП(б) и 100
рублей.

Премии присуждаются
еженедельно.

Для механизаторов: пер-
вая премия—вымпел управ-
ления пароходства, полит-
отдела и баскоммора и 100
рублей; вторая премия—
грамота и 75 рублей.

Для определения резуль-
татов социалистического со-
ревнования создается жюри
в следующем составе:

Г. О. Лозовский—началь-
ник политотдела (предсе-
датель жюри);
Н. И. Терентьев—предсе-
датель баскоммора;
А. Е. Андреев—секретарь
партбюро порта;
В. С. Мишин—главный
диспетчер пароходства;
Ф. А. Белопович—зам.
начальника порта по экс-
плуатации;
Я. М. Гельфер—редактор
газеты „Дальневосточный
моряк“.



Механизация погрузо-разгрузочных работ в Таллинском
морском торговом порту.
НА СНИМКЕ: Монтаж первых ленточных транспортеров.
Фото М. Редкина.

Больше простаивают, чем работают

У меня в бригаде 18 че-
ловек, большинство из них
молодежь, вербованная в
Куйбышевской области,
грузчиками работает пер-
вый—второй год. Когда я
принял бригаду, многие не
знали, как правильно взять
мешок, как поднять ящик,
уложить груз. Сейчас люди
начали привыкать, дело
пошло лучше.

Со времени приезда мы
в большинстве случаев
нормы не выполняли. Это
объясняется главным обра-
зом тем, что на погрузо-
разгрузочных участках еще
много недочетов. В част-
ности, 29 мая механизмы
работали с перебоями. По-
этому при пятичасовой ра-
боте на транспортере мы
дали всего лишь 40 тонн.
Как правило, механизаторы
приходят на работу одно-
временно с грузчиками. Та-
ким образом, когда надо
приступить к работе, начи-
нается только установка
механизмов.

Много неполадок и про-
стоев и по вине судов. 29
мая при погрузке теплохо-
да „Серп“ прежде чем при-
ступить к работе нам приш-
лось затратить больше 40
минут на уборку палубы.

Характерен и такой факт.
24 мая нас послали на бун-
керовку парохода „Терек“,
а на подвозку угля к борту
судна дали всего двух ло-
шадей, каждая из них под-
возила лишь по 8 мешков.
Грузчики больше простаи-
вали, чем работали.

В. ВИШНЕВСКИЙ,
бригадир грузчиков.

Выполнение нормы бригадами грузчиков (за 29 мая)

Бригада Хлебалина	169
процентов.	
Бригада Рубцова	153
процента.	
Бригада Галактиопова	111
процентов.	
Бригада Бударина	102
процента.	
Бригада Кузьменко	46
процентов.	

Работа порта за 29 дней мая

Месяц на исходе. За 29
дней мая порт выполнил
месячный план на 65,1 проц.

Хорошо работал 1 учас-
ток (начальник т. Бобров-
ский). План по участку вы-
полнен на 155 проц.

Второй участок (началь-
ник т. Бережной) за по-
следние 3 дня опередил 3
участок. Но работает да-
леко неудовлетворительно.
План по участку выполнен
только на 57,2 процента.

Третий участок (началь-
ник т. Бекенин) на 29 мая
(включительно) выполнил
план на 44,5 проц.

На 3 участке не приме-
няется метод погрузки су-
дов узким фронтом. 30 мая
участок приступил к по-
грузке парохода „Профин-
терн“, оставив на одной
из барж невыгруженными
лишь 40 тонн груза. Порт
вынужден платить за
простой баржи.

Простои в последние дни
месяца не только не умень-
шились, а увеличились.

КОМСОМОЛЬСКАЯ РАБОТА НА СУДАХ

В навигацию 1941 года на судах пароходства будет работать 62 комсомольца. На всех морских судах созданы комсомольские организации.

На пароходе „Амур“ комсомольская организация насчитывает 11 человек, на пароходе „Ола“ — 12 человек, на теплоходе „Серп“ — 9 комсомольцев. Созданы организации на судах „Терек“, „Перекоп“, „Дон“ и „Двина“.

Многие комсомольцы занимают командные должности. 4 комсомольца плавают старшими механиками, 3 — вторыми и третьими механиками, 6 — помощниками капитанов. На пароходе „Амур“ старшим механиком — комсомолец т. Кириченко.

Значительная часть комсомольцев порта переведена непосредственно на грузо-разгрузочные участки. 24 человека работают механизаторами, грузоприемщиками и грузчиками.

Укреплен комсомольскими силами такой ответственный участок, как радиостанция. Здесь работают 27 членов комсомола. При радиостанции создается первичная комсомольская организация.

Роль комсомольской организации в Николаевском пароходстве особенно от-

ветственна, так как во многих хозяйствах отсутствуют партийные организации. На морских судах парторганизаций нет совершенно.

Комсомольские организации на судах должны стать проводниками директив партии и правительства, помогать командованию в наведении порядка, в выполнении планов, по примеру комсомольцев парохода „Амур“ стать зацепами в социалистическом соревновании на успешное проведение навигации 1941 года.

Многие наши суда не блещут чистотой. Грязь в каюте, грязь на палубе, в машинном отделении, к сожалению, не редкое явление. Комсомольские организации обязаны навести чистоту на судах, оказать всемерное содействие администрации в этом деле. Комсомолец должен являться образцом опрятности и аккуратности.

Весь наш флот в этом году будет бороться за увеличение грузопровозности, за экономию топлива, за ликвидацию непроизводительных простоев. Место комсомольцев — в авангарде этого движения.

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

НЕПРАВИЛЬНЫЕ ДЕЙСТВИЯ
КОМЕНДАНТА ЩЕГЛОВА

При открытии навигации мы, грузчики Брыкин, К. Карцев, Долгов, П. Карцев, Лысяков, подали заявление начальнику порта о переселении в общежитие, находящееся ближе к производству. Тов. Волощенко на заявлении наложил резолюцию, адресованную т. Хохлову, — переселить нас ближе к порту. Тов. Хохлов, в свою очередь, наложил резолюцию коменданту Щеглову — переселить в общежитие по улице Кантера, № 4.

Комендант т. Щеглов заявил, что свободных мест нет и поэтому он может поместить в общежитии на Кантеровской только двух

человек, а троих — на мысе Кошка в бараке № 5.

Мы перетасили свои вещи на улицу Кантера, № 4, заняв две свободных койки.

Тов. Щеглов в наше отсутствие занятые нами койки выбросил, вещи разбросал. Пришлось в одежде и обуви устраиваться отдыхать на полу.

Затем т. Брыкину предложено свою койку поставить снова на место, с оговоркой, что постельную принадлежность получит тогда, когда она будет; остальным — отправляться обратно на Читинскую улицу — ждать свободных мест. В. БРЫКИН, П. КАРЦЕВ, К. КАРЦЕВ, М. ДОЛГОВ, грузчики.

Торгмортранс в стороне от нужд пароходства

Выступая на собрании партийно-хозяйственного актива пароходства, т. Смолин заявил: помехой в работе торгмортранса является то, что помещение, предназначенное под продуктовую базу, занято почтовым отделением. Помещение вскоре было освобождено и передано торгмортрансу.

Времени с тех пор прошло немало, а продуктовая база еще и по сей день не работает. Суда снабжаются со склада, находящегося на отдаленном расстоянии от порта.

Оборудование продовольственной базы задержалось исключительно по вине торгмортранса. Тов. Смолин соизволил на поделку полка, стоек направить только одного плотника. „У меня мало плотников“ — это очень часто приходится слышать от руководителя торгмортранса.

Так ли это? Обратимся к фактам. За несколько дней до прихода пассажирских пароходов торгмортранс занялся оборудованием летнего павильона. Здесь было занято до 5 плотников. Почему же для отделки павильона плотники напились? Объясняется это делением торгмортранса, проявленным им в этом вопросе.

В павильоне на территории порта торгмортранс стал продавать спиртные напитки. „Нам нужно выполнять план товарооборота“ — вот что выставляет в свое оправдание директор торгмортранса т. Смолин. Любопытно знать, почему торговлю спиртными напитками нельзя вывести за пределы порта? Почему торговля спиртными напитками руководителей торгмортранса интересует боль-

ше, нежели снабжение плавсостава?

Дело не только в том, что торгмортранс запоздал с оборудованием продовольственной базы для снабжения плавсостава. Положение сложнее — руководство торгмортранса не подготовилось к навигации, обещания и наметки лопаются, как мыльные пузыри.

Суда получают ограниченный ассортимент продуктов, некоторые из них невысокого качества. Забота об улучшении питания моряков пока свелась лишь к составлению на бумаге суточного рациона.

Свое обещание — закончить к сроку строительство столовой на молу — плотники сдержали. Какое участие в ее строительстве и оборудовании принял торгмортранс?

На первых порах строительство это было отдано на откуп пароходству. Затем после некоторых напоминаний строительством стал „заниматься“ начальник общепита т. Шпаков. Свообразно тов. Шпаков осуществлял наблюдение и за строительством и за оборудованием столовой.

— Складите плиту, — отдал он распоряжение печникам. Через несколько дней плита нужного размера была готова. Только тогда т. Шпаков вспомнил, что им упущена одна „мелочь“, а именно — духовка. Пришлось разобрать плиту, чтобы поставить духовку.

После этой операции т. Шпаков вспомнил, что нужно вмуровать котел. Снова переделки, снова трата народных средств.

Столовая должна была начать работу 29 мая, по в этот день она была закрыта. Чего спешить, — рассуждает начальник общепита.

Ему невдомек, что ежедневно на молу грузчики теряют рабочее время из-за ненормальностей с обедом. То вместо 100 обедов привезут 60, то доставят обед с опозданием на 45 минут. Все это отрицательно влияет на производство.

Одип маленький штрих показывает, с какой неохотой руководитель общепита открывает столовую на молу. В беседе с начальником участка т. Бекениным т. Шпаков заявил: получите разрешение от санэпидстанции — откроем столовую, в противном случае столовой не будет.

Получить разрешение обязан руководитель общепита, столовая — его предприятие и он за нее отвечает.

Подходит к концу строительство столовой в судоремонтных мастерских. И снова общепит занимает позицию невмешательства. Мимо недоделок, недостатков т. Шпаков проходит равнодушно, считая видящим, что их достаточно будет зафиксировать, когда закончится строительство.

Жалобы грузчиков на отсутствие в магазине предметов первой необходимости, на перебои в снабжении хлебом — также неслетная аттестация руководителям торгмортранса. Позволительно спросить — почему не работают до сих пор ларьки при общежитиях?

Торгмортранс своей работой призван всемерно помогать пароходству в выполнении плана 1941 года. Этого, к сожалению, не осознают руководители торгмортранса, они скорее чувствуют себя посторонними наблюдателями.

П. МАТВЕЕВ,
механик катера „Аида“.
И. АНДРЕЕВ,
печник.

ПЕРЕДОВЫЕ ЛЮДИ ПАРОХОДСТВА

ЗНАТНЫЙ СЛЕСАРЬ

Тимофей Алексеевич Шубин в 1939 году плавал механиком на катере „Халтурин“. Он отлично управлял механизмами; когда катер стал на капитальный ремонт в затон, Тимофей неохотно расстался с ним.

В 1940 году т. Шубин поступил слесарем в судоремонтные мастерские Николаевского пароходства и вместе с другими слесарями начал осваивать ремонт морских судов.

Скоро за отличную работу Тимофей Шубин был назначен бригадиром комсомольской бригады слесарей.

...Когда под лучами апрельского солнца начал слабеть амурский лед и грозило затопить водой майны, лучшие бригады слесарей в судоремонтных мастерских были посланы проверять дейдвуды, центровать и укладывать валы главных машин на морских

судах, навешивать винты. Среди них была и бригада Тимофея Шубина.

* * *

Серьезное положение было с гребным валом парохода „Амур“. Линия валов имела просадку, дейдвудные втулки разработаны на 25 мм. Поверхность гребного вала имела раз'едания и наработки, для устранения которых требовалась механическая обработка, связанная с большими и трудоемкими работами по расклепке туннеля и доставке вала в мастерские. Решили механическую обработку заменить ручной опилкой по калибрам и микрометрической скобе. Эта ответственная работа была поручена т. Шубину. Бригада из 5 человек во главе с т. Шубиным работала в неудобном тоннеле почти сутками, выходя лишь для того, чтобы поесть и немного отдохнуть.

На десятый день вал

осматривали инженеры. Работу признали отличной.

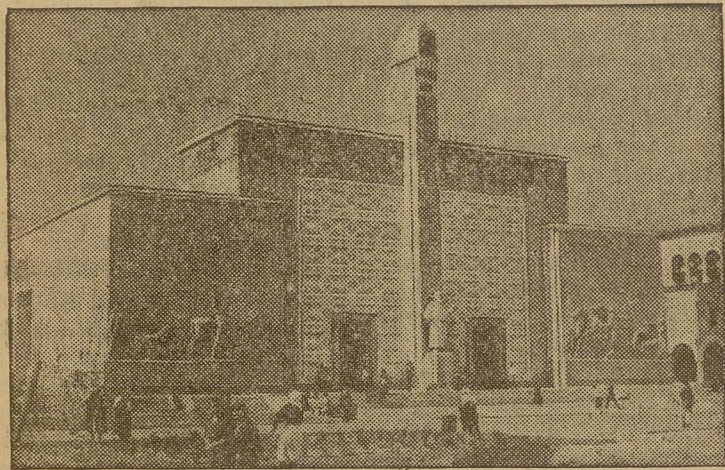
У т. Шубина в работе свой обычай. „Кто хочет добиться успеха, — говорит Тимофей Шубин, — тот должен всегда искать, много раз примерять, вычислять“

У своих тисков т. Шубин обычно стоит целиком поглощенный делом. Изучает ли он чертеж, затачивает ли шабер, мастерит ли приспособление — ничто не может отвлечь его от занятия. Для него характерны высокое качество выпускаемой продукции, образцовый порядок в ящике, где хранится инструмент бригады.

Тимофей Шубин — член заводского комитета комсомола. Он — отличный спортсмен.

Нарком морского флота т. Дукельский за отличную работу в судоремонте 1940—41 г. наградил Тимофея Алексеевича Шубина похвальной грамотой Наркомморфлота С о ю з а С С Р.

М. СТРЕШИНСКИЙ.



25 мая в Москве открылась Всесоюзная сельскохозяйственная выставка. НА СНИМКЕ: один из павильонов.

Фото ТАСС.

По-стахановски грузить суда и выгружать баржи!

ЖЕЛЕЗНАЯ ДИСЦИПЛИНА—ЗАЛОГ УСПЕХА

Честный рабочий дисциплинирован, точно выполняет распоряжения и приказание начальства, дорожит каждой минутой рабочего времени. У него всегда спорится работа, продукция изготавливается высокого качества.

На морском транспорте в особенности нужна железная трудовая дисциплина. Транспорт — это сложный механизм и малейшее промедление, неповиновение, путаница приводят к срыву планов.

Вот пример. Было запланировано в определенный день и час пароход „Амур“ вывести на рейд. Но к работе приступили с опозданием на 2 часа. В результате задержалась разгрузка нескольких барж. Опоздания на работу, невыход даже одного грузчика отрицательно отражаются на ход работы.

Большинство грузчиков Николаевского порта прекрасно понимает, что на производстве нужна организованность, сплоченность.

Бригада т. Бударина по праву считается передовой в Николаевском порту. Люди этой бригады — тт. Бондарь, Брыкин, Шестаков и др. — сознательные, дисциплинированные грузчики, серьезно относящиеся к своему долгу перед портом. Они систематически перевыполняют нормы, не допуская поломки механизмов, порчи грузов.

С радостью все трудящиеся пароходства встре-

тили приказ Народного комиссара о награждении грузчика т. Рубцова значком „Почетному работнику морского флота СССР“. Этой высокой награды т. Рубцов удостоился в результате высокопроизводительной стахановской работы. Его труд заслуженно оценен Наркоматом.

Заместителем начальника 3 участка — одного из самых крупных в порту — работает т. Фомин. В прошлом он — грузчик, опытный, квалифицированный, уважаемый всеми работник. Больше 15 грузчиков выдвинуто на руководящую работу.

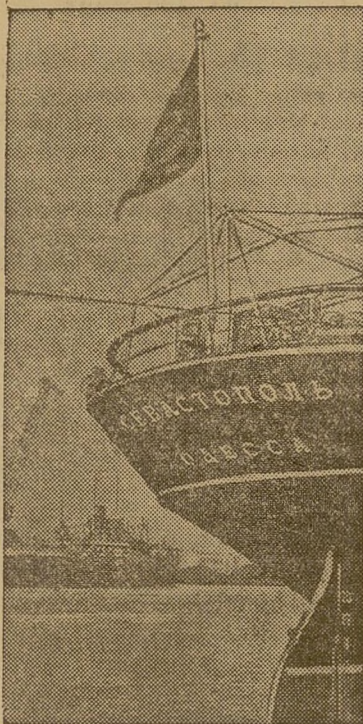
Часть грузчиков порта, правда, небольшая, не осознавала еще значения дисциплины на производстве. Отдельные грузчики ведут себя недисциплинированно, вступают в пререкания с начальниками. Это уродливые явления, которые надо полностью искоренить.

В мае этого года осужден за хулиганство грузчик Золотов. В общезнании он вел себя недостойно. Это позор. 28 мая без разрешения начальника участка грузчики тт. Зубарев, Щербатов, Фролов отлучились с работы, допустили грубейшее нарушение трудовой дисциплины.

Против дезорганизаторов производства направлен Указ Президиума Верховного Совета Союза ССР от 26 июня 1940 года. К людям, допускающим расхлябанность на производстве, этот Указ будет применяться неизменно.

Задачи, поставленные перед Николаевским портом, требуют от каждого из нас дисциплины, единства действий. Дисциплина — залог того, что порт выполнит план грузооборота.

С. МАРКЕЛОВ,
начальник Николаевского
на-Амуре пароходства.



НА СНИМКЕ: Пароход „Севастополь“ под выгрузкой в Потийском порту.

Фото П. Луценко.

За что портовики берутся в 1941 году

За ежедневную погрузку трех судов и выгрузку 5 барж.

За выполнение сменной суточной нормы (вручную) в 8 тонн.

За выполнение сменной суточной нормы на механизмах в 13 тонн.

За накопление прибыли в сумме 131 тысячи рублей.

За обработку 50 процентов грузооборота механизмами.

За ежесуточное, еженедельное и ежемесячное выполнение плана.

За полное использование механизмов.

За культурную обработку грузов.

Крепить дружбу портовиков с моряками

В навигацию 1940 года комплексное соревнование помогло многим участкам и судам пароходства улучшить свою работу. Осенью при неблагоприятных условиях (штормовая погода, снегопад) береговики и моряки, соревнуясь между собой, добивались хороших результатов. Благодаря комплексному социалистическому соревнованию пароходы „Перекоп“, „Амур“, „Молот“, „Серп“ уходили в рейс досрочно на 25—50 часов.

Этот успех обеспечивался добросовестной работой моряков, которые перед приходом в порт готовили лебедки, стрелы, открывали люки, давая возможность грузчикам сразу же после швартовки судна начать погрузочные операции. Грузчики и механизаторы

в свою очередь также не оставались в долгу. Они приводили в готовность механизмы, погрузо-разгрузочный инвентарь, обеспечивали бесперебойную приемку и погрузку судов.

В этом году моряки Николаевского пароходства развернули движение за рентабельную работу. Экипажи судов увеличивают грузопровозность, борются за увеличение скорости, экономию топлива, сохранность грузов.

Чтобы все эти резервы были использованы с надлежащим эффектом, требуется четкое обслуживание судов портом.

Экипаж передового судна „Амур“, обратившийся с призывом ко всем морякам, портовикам и эксплуатационникам по-стахановски провести навигацию, счи-

тает необходимым условием выполнения плана тесную производственную дружбу с портовиками. Для этого амурцы включаются в комплексное соревнование с работниками портов. Для обеспечения бесперебойной работы амурцы обязуются перед приходом в порты сообщать о роде груза, его количестве, заранее готовить трюмы.

Производительная работа мыслима только как согласованная работа моряков с портовиками. Механизаторы обязаны обеспечивать бесперебойную эксплуатацию кранов, транспортеров, моряки — четкую работу грузовых устройств, грузчики — быстро обрабатывать суда.

Шире комплексное соревнование моряков с портовиками. Б. ЛАВРОВ.

ОТВЕТСТВЕННАЯ, ПОЧЕТНАЯ ЗАДАЧА

Из Благовещенска и Хабаровска в Николаевский порт прибывают баржи с грузом. В Александровск-на-Сахалине из Николаевского порта 30 мая ушел пароход „Терек“. Навигация с каждым днем все больше и больше развевается.

Если в мае порт в среднем должен был погрузить и выгрузить 1500 тонн груза, то в июне эта цифра значительно увеличивается.

Порт работает всего 5 месяцев, — каждый день, каждый час, каждая минута должны быть полностью использованы. Трудящиеся Сахалина ждут от нас своевременной доставки грузов и мы обязаны поставленную перед нами задачу выполнить.

Две цифры должен запомнить и не забывать каждый портовик. 8 тонн — такова норма погрузки и выгрузки вручную на человека за одну смену, 13 тонн — норма погрузки и выгрузки на механизмах за смену.

Выполнение норм не придет самотеком. Оно достигается уплотнением рабочего дня, правильной постановкой рабочей силы, честным отношением к порученному делу. Каждый грузчик в состоянии освоить нормы выработки, в порту не должно быть ни одного грузчика не выполняющего нормы.

Николаевский порт в этом году дал обязательство вместо запланированного убытка дать 131 тысячу рублей прибыли. Источником экономии средств и накоплений является ликвидация излишних перевалок. Надо стараться в самом широком объеме грузить по варианту баржа-пароход. Между тем наблюдаются факты обратного порядка. Так, при выгрузке баржи „Таен“ была

допущена излишняя перевалка. Это на первый взгляд кажется мелочью, на самом деле обходится порту дорого.

Недопустимо отношение отдельных грузчиков и прорабов к эксплуатации механизмов. Сплошь и рядом сталкиваешься с такими примерами: механизаторы устанавливают линию, а грузчики простаивают. Грузчики обязаны помогать механизаторам в установлении транспортеров, дабы уменьшить потерю рабочего времени.

За неудовлетворительную эксплуатацию механизмов несут вину в первую очередь начальники участков. Куль от куля, передаваемые по транспортеру, находятся на расстоянии 15—20 метров. Это варварская эксплуатация механизмов.

В ближайшие дни заканчивается распределение бригад по участкам. Управление порта в этом году специализирует бригады по отдельным видам грузов.

Наркоматом порту предъявлено требование: ежедневно разгружать 3 судна и разгружать 5 барж. Возможности для выполнения этого у нас имеются. Все зависит от нашей организованности, от нашего отношения к делу, которое нам доверили партия и правительство.

И. ВОЛОЩЕНКО,
начальник порта.

СТАХАНОВСКИЕ ЗАРАБОТКИ ГРУЗЧИКОВ (за 1940 год)

Грузчик И. И. Чижик во второй половине июня за смену в среднем зарабатывал по 46 рублей.

Грузчик П. С. Коваль во второй половине июля за смену в среднем зарабатывал по 48 рублей.

Грузчик А. И. Кирсеев во второй половине августа в среднем за смену зарабатывал по 41 рублю.

Грузчик П. Савчин в первой половине июня в среднем за смену зарабатывал по 50 рублей.

Грузчик А. И. Шабрашин в первой половине июля за смену в среднем зарабатывал по 38 рублей.

СТАХАНОВЦЫ-ГРУЗЧИКИ НА РУКОВОДЯЩЕЙ РАБОТЕ

Многие грузчики выросли в порту, проявили себя трудолюбивыми, дисциплинированными работниками. Их стахановская работа заслуженно оценена руководством пароходства. Многие из грузчиков выдвинуты на руководящую работу.

Заместителем начальника 3 погрузо-разгрузочного участка работает А. Н. Фомин.

Грузчик т. С. Ф. Каретников выдвинут стивидором.

Грузоприемщиками на 1 участке работают грузчики тт. Н. В. Саяпин, М. А. Кишкилев.

Тов. Я. Ф. Вольных сейчас работает стивидором 1 участка.

МАЛЕНЬКИЙ ФЕЛЬЕТОН

МИТРОФАНУШКА
ИЗ ПОРТНАДЗОРА

Митрофанушка (из комедии Фонвизина „Недоросль“) однажды заявил своему губернатору—зачем мне изучать географию, когда извозчик в любое место привезти может. Митрофанушка был прав. В царской России извозчики лучше знали географию, чем тупоумные помещичьи сынки...

Не перевелись Митрофанушки и в Николаевском пароходстве. Не все благополучно со знанием географии среди отдельных работорговцев пароходства.

По данным службы эксплоатации амурский лиман простирается от устья реки вплоть до западного берега Сахалина и делится на 3 пояса, последний, третий пояс заканчивается у побережья Сахалина. Этого же мнения придерживаются многие капитаны, буксировщики, избороздившие лиман во всех направлениях. Признают и придерживаются его и представители морской инспекции регистра, указывая район плавания в документах буксирных судов и барж.

Ну, а старику-Амуру безразлично, на какие минуты и градусы будут делить его лиман. Спокойно и уверенно катит он свои воды через все полюсы, гостеприимный и родной для хорошего штурмана и грозный на любых широтах для растяпы и горе-моряка, способного загубить на всяком поясе самое хорошее судно.

Амуру это деление безразлично, капитаны его признают, но вот один Митрофанушка из портнадзора 27 мая неожиданно проявил недоверие фонвизинскому извозчику, понадеявшись на собственные познания в географии. Вооружившись какими-то первоисточниками, он заявил, что третий пояс лимана кончается за несколько миль до берега Сахалина и поэтому буксир „Щорс“, имеющий по документам район плавания третий пояс, не может идти в срочный рейс на Сахалин (должен, значит, поворачивать обратно в море за пару миль от берега).

Митрофанушку заставили ночью ехать к инспектору регистра переписывать документ по-новому. Инспектор регистра, как человек здравомыслящий, не видя необходимости спорить, написал: „Третий пояс (Татарский пролив)“. Слова „Татарский пролив“ он взял в скобки.

Митрофанушка, проявив недюжинные знания в области географии, решил поразить окружающих своими познаниями и в области грамматики и заявил: „Написано в скобках, значит считается недействительным, судно не выпущу“.

И действительно не выпустил. Судно стояло.

Митрофанушку-капитана порта Преснякова, к счастью, убрали с работы, и правильно сделали, пусть доучивается.

А. МОРСКОЙ.

Пароход „Кингисепп“
в Александровске-на-СахалинеПароход „Терек“
вышел в первый рейс

30 мая в 6 часов утра пароход „Терек“ ушел в первый рейс, имея в трюмах и на палубе 1003 тонны разного груза.

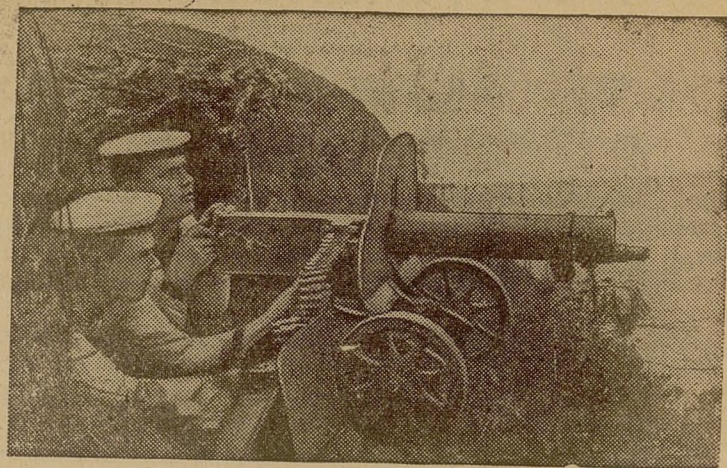
В этот же день в 17 часов пароход „Терек“ подошел к борту парохода „Двина“, где возьмет 100 тонн угля, а затем пойдет по назначению. „Двина“ ожидается в Николаевске в конце первой декады июня.

Пароход „Кингисепп“, зимовавший за мысом Пронге, 29 мая в 23 часа прибыл в порт Александровск-на-Сахалине. Судно поставлено под разгрузку, затем будет загружено углем для Николаевского порта.

Впереди бригада
тов. Стопченко

Бригада т. Стопченко соревнуется с бригадой т. Ковалишина. 28 мая бригада т. Стопченко выполнила задание на 130 проц., бригада т. Ковалишина—на 75 проц. На следующий день грузчики бригады т. Стопченко дали 174 проц. дневного задания. Подтянулась и бригада т. Ковалишина, выполнившая норму на 108 проц.

Бригада т. Стопченко занимает первое место на 3 участке.

П. МАМАЕВ,
магазинер.

НА СНИМКЕ: Отличники боевой и политической подготовки—пулеметчики Н-ской части Тихоокеанского флота—П. Е. Кошечев (справа) и С. Воронин на линии огня.

Фото В. Мясникова.

КРОСС ИМЕНИ ГАЗЕТЫ „ТИХООКЕАНСКИЙ
КОМСОМОЛЕЦ“

С 1 по 15 июня в городе проводится комсомольский кросс имени газеты „Тихоокеанский комсомолец“. В комсомольских организациях пароходства и порта развернулась подготовка к соревнованиям.

Наиболее активно готовятся к кроссу 3 команды судоремонтных мастерских. Каждый день после работы комсомольцы под руководством тренера-общественника т. Найденова выходят на дорожки для тренировки.

В июне открывается пассажирская линия
Сахалин—Николаевск—Хабаровск

Со дня открытия навигации в Николаевский порт из Хабаровска прибыло 12 речных пароходов. Пароходы привезли для трудящихся области несколько сот тонн продуктов питания. За это время приехало 2970

пассажиров. Из Николаевска за это же время, то-есть с 16 по 30 мая, уехало 1708 пассажиров.

В июне начнется регулярное пассажирское сообщение по линии Сахалин—Николаевск—Хабаровск.

ИЗВЕЩЕНИЕ

Заготконтора пароходства извещает всех работников пароходства, что лица, имеющие претензии к топливному складу, должны подать заявления на имя председателя инвентариза-

ционной комиссии т. Коновалова. Заявления будут приниматься до 3 июня. После указанного срока претензии приниматься не будут.

Единые нормы выработки и расценки на погрузо-разгрузочные работы (вручную и механизированным путем) при подноске и относке на расстояние 20 метров, при укладке и снятии по вертикали на 1,6 метра.

РОД ГРУЗА (вес в килограммах)	РЕЧНЫЕ СУДА (работа тарифицируется по 2 разряду)						МОРСКИЕ СУДА (работа тарифицируется по 3 разряду)											
	Погрузка			Выгрузка			Погрузка						Выгрузка					
	Ручная на плечевой подушке			Через транспортер			Через лебедку			Через транспортер			Через лебедку			Через транспортер		
	Колич. чел.	Норма выработки на ч-день	Цена за тонну	Колич. чел.	Норма выработки на ч-день	Цена за тонну	Колич. чел.	Норма выработки на ч-день	Цена за тонну	Колич. чел.	Норма выработки на ч-день	Цена за тонну	Колич. чел.	Норма выработки на ч-день	Цена за тонну	Колич. чел.	Норма выработки на ч-день	Цена за тонну
Кулевой от 41 до 65 . . .	10	17,3	87 к.	14	13,7	1 р. 11 к.	12	11,7	1 р. 50 к.	15	10,0	1 р. 75 к.	12	12,3	1 р. 43 к.	15	10,3	1 р. 71 к.
“ “ 66 “ 82 . . .	10	21,4	70 к.	20	14,8	1 р. 03 к.	12	14,3	1 р. 23 к.	16	11,2	1 р. 56 к.	12	15,0	1 р. 17 к.	16	11,6	1 р. 29 к.
Цемент в бумажных пакетах	10	16,2	93 к.	16	12,1	1 р. 25 к.	13	14,2	1 р. 23 к.	—	—	—	13	14,8	1 р. 18 к.	—	—	—
Ящичный от 31 до 50 . . .	10	14,3	1 р. 06 к.	14	10,4	1 р. 46 к.	12	8,7	2 р. 02 к.	14	7,7	2 р. 28 к.	12	10,0	1 р. 75 к.	14	8,2	2 р. 15 к.
“ “ 51 “ 82 . . .	9	18,7	82 к.	18	13,0	1 р. 17 к.	13	9,6	1 р. 82 к.	15	8,7	2 р. 02 к.	13	10,4	1 р. 68 к.	15	9,1	1 р. 93 к.
Стекло в ящиках до 120 . . .	9	14,1	1 р. 08 к.	—	—	—	13	8,1	2 р. 16 к.	—	—	—	13	8,5	2 р. 06 к.	—	—	—
Катно-бочковый 165 . . .	10	16,6	92 к.	—	—	—	10	14,0	1 р. 25 к.	—	—	—	10	15,0	1 р. 17 к.	—	—	—
“ “ “ 300 . . .	10	15,5	99 к.	—	—	—	10	15,0	1 р. 17 к.	—	—	—	10	16,0	1 р. 08 к.	—	—	—

ПРИМЕЧАНИЕ: Настоящие нормы рассчитаны на нормальные работы. Все дополнительные виды работ, возникающие в процессе погрузо-разгрузочных операций, нормируются особо, по дополнительным нормам, согласно классификации работ и рода грузов.

Ответственный редактор Я. М. ГЕЛЬФЕР.

АДРЕС РЕДАКЦИИ: Хабаровский край, г. Николаевск-на-Амуре, управление пароходства, 2-й этаж. Телефоны: редактора—морская, № 4, общий—30 ГЛ1 693
Типография „Дальневосточный моряк“