

ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ МОРЯК

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

Суббота

7 июня 1941 г.

№ 45 (69)

Год издания 2-й

Выходит 2 раза в неделю.

Цена номера 15 коп.

ЛИКВИДИРОВАТЬ ПРОСТОИ

Портовики обязались в 1941 году дать 131 тысячу рублей прибыли.

Одним из решающих условий рентабельной работы в 1941 году является полная ликвидация простоев. Простой дорого обходится порту. Подсчитано, что порт в течение 15 дней мая из-за простоев потерял 27 тысяч рублей доходов. Каждый час простоя обходится в 200-250 рублей убытка.

Простой — результат неудовлетворительной организации труда, плохой подготовки рабочего места. В этом надо искать главные причины простоев.

Грузчик, придя на работу не имеет возможности сразу приступить к погрузке или выгрузке. Не стало еще правилом накануне оповещать рабочих о предстоящей работе, до начала смены готовить рабочее место. Так получилось при погрузке баржи „Русалка“. Баржа простояла в парке в ожидании всю зиму, но служба эксплуатации не позаботилась своевременно очистить трюмы от грязи. В результате 35 грузчиков простояли час.

На 3 участке порта (начальник т. Бекенин) вразвалку грузился пароход „Двина“. 6 июня за смену погрузили на пароход только 30 тонн. В чем дело? Дело в том, что начальник участка и диспетчер пароходства т. Квирайя не позаботились о подготовке груза. Груз не замаркировали, тара оказалась негодной.

Широкое распространение в порту нашли перебошки с работы на работу. Колоссальное количество простоявших часов в мае и июне имело место из-за неисправности механизмов. Работники отдела механизации в свое оправдание ссылаются на отсутствие электроэнергии. Так ли это?

На 3 участке порта долгое время механизмы выбывали из строя. Трактор виноват — в один голос заявляли механизаторы. Когда же у трактора поставили квалифицированных, доброоизвестных мотористов дело пошло.

Организация труда, подготовка рабочего места должны быть предметом постоянной заботы начальников участков, прорабов, стивидоров, бригадиров. Борьба за рентабельность — есть борьба за образцовую организацию труда, за полную ликвидацию простоев.

СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЕ СОРЕВНОВАНИЕ НА УСПЕШНОЕ ПРОВЕДЕНИЕ НАВИГАЦИИ 1941 ГОДА

Стахановские заработки грузчиков

В июне отдельные бригады грузчиков имеют высокие стахановские заработки. Так, 2 июня каждый член бригады т. Галактионова заработал по 57 руб. 20 коп.

1 июня дневной заработок грузчиков бригады т. Рябова составил 32 руб.

Самый высокий дневной заработок был 3 июня у бригады т. Бударина. В этот день каждый грузчик бригады заработал по 71 руб.

Стахановские заработки получены благодаря значительному перевыполнению норм выработки.

Сменное задание выполнено на 181 процент

После того, как с теплохода „Сталин“ сошли пассажиры, началась его разгрузка. Работала бригада т. Брыкина в количестве 16 человек. С часу ночи до 8 утра (5 июня) бригадой выгружено 192 тонны разного

продовольственного груза. За смену каждый грузчик заработал по 26 руб. Сменное задание выполнено на 181 проц. Транспортёры работали отлично.

Я. Вольных, старший прораб 1 участка.

К чему приводит несогласованность

На диспетчерском совещании 5 июня было запланировано — подать на 1 участок баржу „Русалка“ под погрузку. К началу смены баржа стояла у причала, но под погрузку оказалась не готовой. Трюмы не были вымыты и очищены от мусора. Пока выясняли — можно ли грузить 35 грузчиков простояли целый час.

Погрузку баржи пужно

было производить механизмами. Но к началу смены механизмы не были установлены, пришлось работать вручную.

Этот случай несогласованности между управлением порта и службой эксплуатации пароходства — не единичный.

Жуков, Тарасов, бригадиры.

Рейс Николаевск — Рыбновск — Николаевск подходит к концу

Борт парохода „Чапаев“ 5 июня (по радио). В Рыбновске заканчиваем разгрузку баржи 137. Сегодня отбуксируем баржу на рыбзавод № 42.

После погрузки выйдем в обратный рейс.

Борт парохода „Чапаев“.

6 июня, (по радио). Сегодня, в 14 часов с баржей 137 вышли в Николаевск.

В трюмах баржи везем 307 тонн консервов. Механизмы работают хорошо.

Г. Григоренко, капитан парохода „Чапаев“.

Работа порта за 5 дней июня

За 5 дней июня месячный план по порту выполнен на 8,7 проц.

В июне также, как и в мае впереди 1 участок (начальник т. Бобровский). План за 5 дней по участку выполнен на 17,4 проц.

3 участок (начальник т. Бекенин) дал 10,8 проц. месячного плана. Здесь затянута погрузка парохода „Двина“. По вине участка судно уйдет из порта с опозданием на двое суток. На участке небрежно обрабатываются стругами. При

погрузке парохода „Двина“ имели место поломки ящиков с кондитерскими изделиями. Руководители участка нарушили каргоплан, что затруднит догрузку парохода на втором участке.

Сзади всех второй участок, (начальник т. Бережной) выполнивший месячный план на 0,6 проц.

5 июня хорошо работали бригады тт. Брыкина и Хлебалина. В этот день не выполнили норм бригады тт. Рябова и Бударина.

ВСЕ, КАК ОДИН, ПОДПИЩЕМСЯ НА НОВЫЙ ЗАЕМ

ПОДПИСКА НА ЗАЕМ ЗАКОНЧЕНА

Полностью завершена подписка на заем на пароходе „Ола“. Моряки дали займы государству 19085 руб.

В. Клименко.

ВСЕ ЧЛЕНЫ ЭКИПАЖА ПОДПИСАЛИСЬ НА ЗАЕМ

Постановление СНК СССР застало моряков парохода „Амур“ в Александровске-на-Сахалине в порту. Экипаж парохода с радостью встретил новый заем. Все члены экипажа — подписчики на новый заем. Амурцы дали займы государству 15350 рублей.

ТЕЛЕГРАММЫ ОТПУСКНИКОВ

От находящихся в отпуске начальника планово-производственного отдела судоремонтных мастерских тов. Булавской и главного механика тов. Вайсбрейта, комсодом получены телеграммы следующего содержания: „Приветствуем новый заем, просим подписать нас на заем в размере месячного оклада“.

НА СУДАХ „ЧАПАЕВ“, „ЩОРС“ И „МОЛОТ“

С борта парохода „Чапаев“ сообщают: 25 членов экипажа подписались на заем. Они дали займы государству 9600 рублей.

С теплохода „Молот“ сообщают, что экипаж весь, как один подписался на новый заем. Моряки дали займы государству 10764 рублей.

ТРУДОВЫЕ СБЕРЕЖЕНИЯ — НА УСИЛЕНИЕ МОЦИ РОДИНЫ

Внимательно слушали бригады т. Стопченко сообщение агитатора т. Тенчера о выпуске нового государственного займа. Новые электростанции, металлургические заводы, дома культуры построит страна на средства от Займа Третьей Пятилетки (выпуск четвертого года) — сказал агитатор.

Слова агитатора дополняют грузчики, участники боев с финской белоохранительной. Мы отлично знаем, — сказал орденосец т. Симутов, — что наша страна находится в капиталистическом окружении. Мы обязаны укреплять мощь страны социализма. Долг каждого советского гражданина — подписаться на новый заем.

Дружно, организованно бригада подписалась на заем.

За 4 дня новый заем по пароходству реализован на 682021 рубль

Четыре дня проходит в хозяйствах пароходства подписка на Заем Третьей Пятилетки (выпуск четвертого года). С каждым днем увеличивается количество хозяйств, завершивших подписку.

На судах „Ола“, „Амур“, „Двина“, „Серп“, „Чапаев“, „Щорс“ подписка закончена.

Хорошо провели подписку связисты пароходства. Работники службы связи, радиостанции в большинстве своем подписались на заем в размере месячного оклада.

Среди береговых организаций следует отметить управление пароходства, ВОХР порта, водздравотдел, учебный комбинат и судоремонтные мастерские.

Слабо проходит подписка на заем среди бригад грузчиков тт. Жукова, Гилка и в стройотделе.

Вчера к 18 часам дня подписка на заем по пароходству достигла 682021 руб.

В ближайшие 2 — 3 дня нужно завершить подписку на заем.

Ни одного трудящегося пароходства не подписавшегося на Заем Третьей Пятилетки (выпуск четвертого года)!

„И ЖИЗНЬ ХОРОША, И ЖИТЬ ХОРОШО...“ (Вл. Маяковский)

СЧАСТЛИВАЯ СТАРОСТЬ

Это было в конце октября 1913 года. Баржа, на которой я плавал тогда матросом, разгружалась в Николаевске у пристани принадлежавшей компании „Амурское общество“ (территория первого участка порта). Во время разгрузки один из баржевых упал с трапа в воду. При падении человек сломал себе ногу. Наблюдавший за разгрузкой приказчик хозяина набросился на баржевого с бранью и пригрозил вычестить из его заработка стоимость уроненного груза.

Пострадавший долго болел, валяясь на барже. За время болезни хозяин не выплатил баржевому ни одной копейки, а наоборот удержал с него за харчи. Больного кормили постной похлебкой...

Январь 1941 года. Зимой у села Нижняя-Гавань я внезапно заболел. Мне медленно была оказана медицинская помощь. Руководители пароходства неоднократно справлялись о моем здоровье. При первой возможности я был доставлен в Николаевск. Сейчас бассейновый комитет союза моряков выдал мне путевку на курорт.

Я сорок лет работаю на водном транспорте и по старости своей мог бы перейти на пенсию. Но мне трудно расстаться с баржой, с людьми, с которыми я сроднился. Труд мой высоко оценен. Народный комиссар наградил меня значком „Почетному работнику морского флота“.

В. КУРЛЮК,
шкипер баржи „Гражданна“.

От грузчика — до заместителя начальника участка

В Николаевск я приехал из Одесского порта, где около 10 лет работал грузчиком. В этом году я выдвинут заместителем начальника 3 участка порта.

Труд грузчика до революции был невыносимо тяжелым. 12, а порой и 14-часовой рабочий день сильно изнурял грузчика. И за все это он получал гроши. Хозяину не выгодно было облегчать труд грузчика, по этому механизмы при обработке грузов не применялись. В старину правильно говорили, что труд грузчика — каторжная работа.

Совсем иное дело сейчас. Советское правительство и наша коммунистическая партия всемерно заботятся об облегчении труда

грузчика. Погрузо-разгрузочные работы в портах механизированы. Это видно и на примере Николаевского порта. На участках порта имеются транспортеры, паровые краны и другие механизмы. Грузчик у нас работает не 12-14 часов, как в старое проклятое время, а 8 часов.

Многие грузчики сейчас занимают ответственные посты, избраны депутатами Верховных Советов Союзных республик и местных Советов. Мой земляк — грузчик Одесского порта г. Хенкин, является депутатом Верховного Совета СССР.

А. ФОМИН,
зам. начальника 3 участка порта.

ЗАМЕЧАТЕЛЬНЫЕ ЦИФРЫ

По профбюджету баскоммора в 1941 г. на культурно-массовую работу ассигновано:

31100 руб., из них на внешкольное обслуживание детей — 2000 руб.

На повышение производственной квалификации рабочих и служащих отпущено 11200 руб.

На физкультуру и спорт — 11200 руб.

На материальную помощь членам союза — 3000 руб.

На приобретение культинвентаря — 3100 руб.

На приобретение литературы — 3500 руб.

По бюджету социального страхования ассигновано:

На пособия по беременности и родам — 7500 руб.

На пенсии работающим пенсионерам — 34300 руб.

На внешкольное обслуживание детей — 4500 руб.

На единовременную помощь родителям — 2400 руб.

На детские санатории — 5200 руб.

На пионерские лагеря — 9000 руб.

На путевки в дома отдыха — 48700 руб.

В санатории и курорты — 21900 руб.

На диетическое питание — 10800 руб.

НА МЕСТЕ СТАРЫХ РАЗВАЛИН

В дни интервенции (1920 года) Николаевск был уничтожен до основания. В городе уцелело лишь несколько десятков домов, преимущественно на окраине города, 3-4 склада в порту, несколько барж, каким-то образом уцелевших от потопления интервентами. К моменту советизации город представлял ужасное зрелище — всюду торчали обгорелые каркасы строений, груды камней, кучи горелого железа.

С 1922 года, с приходом советской власти, город стал быстро восстанавливаться. Началось строительство зданий, общежитий, стали восстанавливаться порт, электростанция, связь.

Шли годы... Сталинские пятилетки преобразили жизнь и облик города.

На месте старых развалин выросли десятки сотен разнообразных сооружений. Воздвигнуты рабочие поселки, промышленные сооружения, выстроены театры, клубы, библиотеки, школы, больницы, электростанции. Специалистов морского флота: штурманов малого плавания, механиков, судовых радиооператоров, рулевых, механизаторов и др. готовит учебный комбинат пароходства.

В городе заканчивается строительство судоверфи. Уже в этом году для рыбозаводов и колхозов области со стапелей судоверфи сошли первые катеры.

Вместе с ростом и благоустройством города рос и развивался Николаевский порт.

На том месте, где после памятных событий 1920 года остались груды разва-

лин, исковерканные каркасы барж, судов, пирсов, создан Николаевский порт. Экватория порта покрылась сетью причальных сооружений, складов. На мысе Кошка не узнать старых ремонтных мастерских.

Здесь раскинулись большие судоремонтные мастерские. За каких-нибудь два-три года мастерские наполнились просторными зданиями слесарного, литейного, кузнечного цехов. Труд кузнецов значительно облегчен. В цехе установлен паровой молот, горны оборудованы воздушными дувками. Механизирован процесс разлива металла и в литейном цехе. Расширился и механический цех. Он пополнился токарными станками ДИП-200, ДИП-300.

В Николаевске в 1939 году организовано морское пароходство. Пароходство получило свыше десятка морских судов. Получены также транспортеры, краны.

Культурнее стала жизнь моряков. К их услугам предоставлен — клуб, оборудуется парк культуры и отдыха. Имеется библиотека с сотнями различных изданий.

Большие средства вложены в капитальное строительство. По улицам Советской, Читинской, на мысе Кошка выросли рабочие поселки. Украшением города является, выстроенное на ул. Кантера, трехэтажное здание пароходства.

В конце третьей пятилетки Николаевск превратится в крупный промышленный портгород.

Х. КЛИМНИКОВ,
портнадеиратель.

ЗАЕМ ТРЕТЬЕЙ ПЯТИЛЕТКИ (ВЫПУСК ЧЕТВЕРТОГО ГОДА)

Государственный Заем Третьей Пятилетки (выпуск четвертого года) выпущен на 9,5 миллиардов руб., сроком на 20 лет, из 4 проц. годовых.

Срок нового займа исчисляется с 1 ноября 1941 г. по 1 ноября 1961 г. Новый заем, как и предыдущие, состоит из двух выпусков — беспроигрышного и процентного. По беспроигрышному выпуску доход выплачивается держателям облигаций в виде выигрышей, по процентному — в виде процентов по купонам.

В беспроигрышном выпуске имеются облигации шести достоинств: по 500 руб., 200 руб., 100 руб., 50 руб., 25 руб., и 10 руб., а в процентном выпуске — четырех достоинств: по 500 руб., 200 руб., 100 руб. и 25 руб. Облигации достоинством в 25 руб. и 10 руб. предназначены для выдачи подписчикам в покрытие

той части подписки, которая не покрывается облигациями более крупного достоинства. Выбор достоинства облигаций, как и выбор выпуска займа, предоставляется усмотрению подписчика.

По беспроигрышному выпуску ежегодно будет производиться четыре тиража выигрышей. Всего за 20 лет состоится 80 тиражей выигрышей. В течение этого срока каждая облигация беспроигрышного выпуска обязательно выиграет в одном из тиражей.

В каждом тираже будут разыгрываться выигрыши в 150 руб., 200 руб., 500 руб., 1000 руб. и 3000 руб. на сторублевую облигацию. В сумму выигрыша входит и стоимость самой облигации, так что при выплате по ней выигрыша облигация погашается и уже в дальнейших тиражах не участвует.

По облигациям в 10 руб., 25 руб. и 50 руб., которые являются частями сторублевых облигаций, выплачивается соответствующая часть (одна десятая, одна четвертая, одна вторая выигрыша, выпавшего на сторублевую облигацию.

Облигации по 200 руб. и 500 руб. имеют соответственно по два или по пять номеров одной и той же серии. На каждый из этих номеров одновременно выпадает отдельный выигрыш.

Тиражи выигрышей по займу производятся таким образом, что одновременно выигрывают все облигации одной серии (в каждой серии имеется 50 номеров облигаций). Если на ту или иную серию выпал выигрыш в 150 руб. или в 200 руб., то это значит, что такие выигрыши выплачиваются по всем 50 номерам облигаций этой серии. Что касается выигрышей в 500 руб., 1000 руб. или 3000 руб., то они могут выпасть лишь на

один из 50 номеров облигаций той или иной серии; остальные 49 номеров облигаций той же серии в этом случае выигрывают по 150 руб.

Облигации процентного выпуска имеют купоны, по которым ежегодно, с 1 ноября 1942 г., выплачивается доход в размере 4 проц. номинальной стоимости облигации. Эти облигации в тиражах выигрышей не участвуют.

Беспроигрышный выпуск займа погашается постепенно на протяжении 20 лет, одновременно с выплатой выигрышей. Начиная с 1 ноября 1957 г. равными частями ежегодно производится погашение (выкуп) облигаций процентного выпуска, т. е. полная оплата держателю облигаций их номинальной стоимости сверх оплаченных или причитающихся процентов.

Облигации беспроигрышного выпуска, на которые выпал выигрыш, и облигации процентного выпуска,

которым наступил срок погашения, а также купоны, по которым наступил срок получения процентов, могут быть предъявлены для оплаты в сберегательные кассы до 1 ноября 1962 г. По истечении этого срока держатель займа уже не вправе получить ни выигрыш, ни стоимость облигаций, ни проценты по купонам.

По условиям выпуска нового займа в течение первого года после его выпуска должна в среднем выиграть одна из 20—21 облигаций. Такое же количество выигрышей будет разыграно в течение второго года обращения займа. За первые пять лет после выпуска займа из каждого миллиона облигаций выигрывают 206,4 тыс. облигаций, — иными словами, выигрыш придется за эти годы в среднем на каждую четвертую — пятую облигацию. Очень велики, таким образом, шансы на выигрыш уже в течение первых лет обращения нового займа.



В парткабинете стеклозавода „Красный гигант“ (Никольско-Пестравский район, Пензенская область). На переднем плане: бракер гранирного цеха П. Лопухов (слева) и главный бухгалтер Г. Калагин изучают „Краткий курс истории ВКП(б)“.

ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ

Кандидатская группа и грузопровозность судна

На пароходе „Двина“, в соответствии с уставом РКП(б), организована кандидатская группа. Что сделано ею по улучшению работы судна?

По инициативе кандидатской группы был поставлен вопрос об увеличении грузопровозности парохода за счет очистки судна от хлама. На судне валялись ненужный металл старые бочки, ящики и т. д.

Кандидатская группа мобилизовала экипаж на наведение чистоты на судне. Судно приведено в надлежащий вид. В последнем рейсе силами экипажа произведена покраска парохода.

Так, борясь за очистку судна от грязи и хлама, мы добились увеличения грузопровозности корабля не менее, чем на 100 тонн.

Ежедневно среди членов экипажа проводится политинформация на международные темы. Экипаж судна проявляет большой интерес к международным событиям. Также организуются беседы и на другие темы.

Кандидаты партии усиленно работают над повы-

шением своего идейного уровня. Кандидаты партии и комсомольцы самостоятельно изучают „Краткий курс истории ВКП(б)“.

Старший механик т. Литвинов сейчас изучает 7 главу, плотник т. Митяев — 5 главу, комсомолец радист т. Орлов — 6 главу. 3 раза в месяц на судне проводится консультация по пройденным материалам.

На судне регулярно выходит стенная газета „Полный вперед“. В ней освещаются положительные и отрицательные стороны работы экипажа. Стенгазета уделяет большое внимание укреплению дисциплины и содержанию судна в чистоте.

С мая стала выходить фотогазета. Ее выпускают фотолюбители — моряки судна.

Моряки парохода „Двина“ заключили договор на социалистическое соревнование с экипажем парохода „Дон“. Экипаж парохода „Двина“ обязался к 1 декабря выполнить трансфинплан. Всю партийно-массовую работу мы подчиним разрешению этой задачи.

ПИСЬМЕНКО,
помполит парохода „Двина“.

Забывтое судно

Буксирный пароход „Владивосток“ всю зиму простоял в селе Нижняя-Гавань. В мае, после семимесячного отсутствия вернулся в Николаевский порт.

Казалось, что работники политотдела и баскоммора придут на судно, поинтересуются жизнью команды, помогут в организации массово политической работы. Но никто из них, ни один представитель вышеупомянутых организаций, не перешагнул порога парохода.

На пароходе очень слабая профсоюзная работа. Судовой комитет (председатель тов. Кириллин) занимается только приемом в члены союза, другой работы не проводит. Судовые собрания не созываются, соревнование не организовано. На судне нет библиотеки.

Так заботятся в политотделе и баскомморе о моряках парохода „Владивосток“.

П. ХОХЛОВ,
матрос 1 класса.

ИТОГИ РАБОТЫ ПОРТА В МАЕ

16 мая в Николаевский порт пришел первый в эту навигацию пароход „Коминтерн“. С этого дня начались погрузо-разгрузочные работы.

На май 1941 года впервые в порту был разработан график работ. Работа по графику означает — ежедневное, еженедельное выполнение плана. Порт же с первых дней навигации стал работать рывками, скачкообразно.

План выполнен на 69,1 проц.

Майский план по переработке физических тонн выполнен на 69,1 проц., а по тоннооперациям на — 80 процентов. План по обработке перевалочного груза выполнен на 66,8 проц. Необходимо отметить, что представленный управлением пароходства тоннаж не мог обеспечить запланированную на май перевалку грузов.

Порт в мае 1941 года работал лучше, чем в мае прошлого года. Об этом говорят следующие цифры: физических тонн переработано на 21 проц. больше, чем за прошлый год, а по тонно операциям сделано почти вдвое больше.

Но все же порт работал неудовлетворительно. Плохо справился со своими заданиями отдел механизации (начальник т. Семинченко). Механизмами в мае нужно было переработать 65 проц. грузооборота, фактически переработано только 32 проц.

1293 часа простоев

Одной из основных причин провала плана в мае являются большие простои грузчиков. За 14 дней мая насчитывается 1293 человеко-часов простоя (правда, это вдвое меньше чем за соответствующий период прошлого года). За 1293 часа можно было погрузить такой пароход, как „Двина“ и получить 27 тысяч рублей доходов.

Чем вызваны простои? 310 часов простоя образовалось из-за неисправности береговых механизмов, примерно столько же из-за отсутствия света. 448 часов грузчики простояли из-за дождей, отсутствие работы и т. д. Неисправность судовых механизмов также обошлась в 137 человеко-часов простоя.

Успехи и недостатки первого участка

Один лишь первый участок (начальник т. Бобровский) выполнил и даже значительно перевыполнил план. Механизмы 1 участка действовали эффективнее, чем на других участках. Механизмами здесь переработано 50 проц. грузооборота. Таковы успехи участка.

Необходимо указать и на отрицательные стороны.

Первый участок имел излишек рабочей силы. Взамен запланированных 260 человеко-смен здесь было 634 человеко-смен. Рабочая сила на участке использовалась плохо.

Простои по первому участку достигли 368 часов, за это время участок мог разгрузить одну баржу и заработать 3870 рублей.

На первом участке сильно вырос коэффициент перевалки грузов. При плане в 1,2 перевалка грузов достигла 1,36, что повысило себестоимость переработки одной тонны.

Потеряно 10 тысяч рублей

Второй участок (начальник т. Бережной) не выполнил плана. План механизированной обработки выполнен только на 62,5 проц. Коэффициент перевалки груза возрос против плана на 32 процента, что отрицательно повлияет на себестоимость переработки одной тонны.

Простои на 2 участке достигли 457 человеко-часов. Простои имели место из-за поломки судовых механизмов и по другим причинам. Время, потерянное участком в результате простоев составляет столько, сколько требуется времени для погрузки теплохода „Серп“. Из-за простоев участок потерял 10 тысяч рублей доходов.

Производительность труда на участке была очень низкая. Норма выработки выполнена только на 90 проц. На механизмах выполнение норм составляет 67 проц. Правда, вручную норма выполнена на 102 проц.

Низкая производительность труда

Хуже всех работал 3 участок (начальник т. Бекенин). План участка выполнен только на 44,5 проц. Здесь также механизмы действовали отвратительно. План механизированной обработки выполнен только на 47 проц.

Огромных размеров достиг здесь коэффициент перевалки, он вырос до 122 проц. На 3 участке себестоимость одной тонны выше, чем на остальных.

3 участок отличается и колоссальным количеством простоев. За время простоев можно погрузить почти 750 тонн груза и дать порту 13 тысяч руб. доходов.

Простои, плохая расстановка механизмов, неподготовленность рабочего места, резко понизили производительность труда. Печально, но факт, что на участке, при погрузке вручную производительность выше, чем на механизмах. Это необходимо немедленно ликвидировать. Низкая производительность труда, в особенности на механизмах принесет порту огромные убытки.

Работа бригад грузчиков

Лучше всех работала бригада т. Стопченко. Она выполнила задание на 118 проц. Средний заработок вместе с прогрессивкой каждого грузчика за смену 45 руб.

Не выполнили плана бригады — тт. Вишневого, Штильмача, Галактионова, Филиппова, Хлебаина, Кузьменко.

Плохо был организован труд бригад грузчиков. В некоторых случаях на работу, где требовалось 12-14 человек, ставили бригаду в количестве 19-20 человек. Люди мешали друг другу и нормы не выполняли. Бывали случаи обратного порядка, когда на разгрузку судна, где требовалось 18-20 человек, ставили бригаду в количестве 12-14 человек.

Уроки мая обязывают нас ко многому. Порт остался в долгу перед государством. Необходимо ликвидировать прорыв и с честью выполнить квартальный план.

М. ТЕНЧЕР,
начальник планового отдела порта.



На 2-м участке Одесского порта применен транспортер для погрузки мешковых грузов. НА СНИМКЕ: стахановская бригада А. С. Козаренко грузит сахар на теплоход „Кубань“. Бригада вдвое перевыполняет норму. Фото М. Рыжак.

В помощь агитатору

О ЧЕМ ГОВОРЯТ ЦИФРЫ

В навигацию 1940 года из-за невыполнения заданий по скорости самоходными судами было потеряно 247453 тоннаже-суток. За это время можно было перевезти 17692,8 тонны.

Устранимые потери за этот же период составили 1 миллион тоннаже-суток, эта цифра равная простому таким судам, как „Ковда“ или „Двина“ в течение 555 суток.

Потеря одного миллиона тоннаже-суток равносильна простому судов „Ковда“, „Двина“ и „Дон“ на протяжении всей навигации. Чтобы представить яснее ущерб, нанесенный парокходству в результате простоев соплемя еще на один пример. Баржа „Орачен“, по своей грузоподъемности, является самым меньшим судном в парокходстве. Устранимые потери равны простому 27 барж типа „Орачен“ за всю навигацию. Не безинтересно отметить, что причалы Николаевского порта не смогли бы вместить одновременно все 27 барж. За указанное время простоев можно было перевезти 71490 тонн груза.

Сумма убытков от простоев составляет 4756 тысяч руб. Сумма убытков от невыполнения норм по скорости выразилась в 1170 тысяч руб.

Общие потери парокходства составляют в рублях сумму, потребную для постройки нескольких морских судов. И это не считая убытков от простоев судов Дальневосточного парокходства и несвоевременной доставки грузов.

Капитану, задержавшему парокход не надо говорить: „Это нехорошо“, а надо заявить: „Ты нанес парокходству такой-то убыток“. Надо, чтобы люди научились считать копейки и рубли.

Капитана, работающего отлично надо не только поздравлять, но и показать какую прибыль дал он парокходству.

Когда работники парокходства и порта будут считать минуты и копейки — парокходство сможет выиграть в темпах недели, а следовательно сотни тысяч рублей.

Е. ВАЙСКОВСКИЙ,
зам. начальника планового отдела парокходства.

ПО МОРСКИМ БАСЕЙНАМ СТРАНЫ

ТИХООКЕАНСКИЙ. В бухту Корфа—один из самых северных рыбных бассейнов Камчатки в первую декаду мая прибыл парокход „Минск“. Неледокольным судам разрешается плавать в районе бухты только после первого июня. Для обеспечения рыбного района солью парокход „Минск“ отправился в бухту Корфа в ненавигационное время.

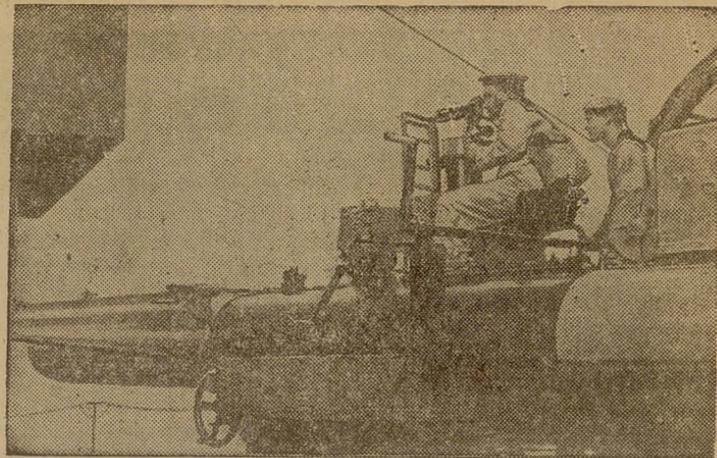
АЗОВСКИЙ. Заключивается реконструкция Таганрогской поликлиники водников. Увеличено число врачебных кабинетов, открыто хирургическое отделение с операционной.

Ростовские производственно-экспериментальные мастерские Наркомморфлота приступили к освоению комбинированного аппарата изобретателя Дорохова. При помощи этого аппарата можно осуществлять 4 различные операции: рашкать ржавчину, чистить корпус щетками после рашкания, проводить сверловку дыр, резать заклепки при замене обшивки на корпусах.

БАЛТИЙСКИЙ. На турбоэлектроходах „Иосиф Сталин“, „Вячеслав Молотов“, теплоходах „Выборг“ и „Хасан“, парокходах „Каганович“, „Эльтон“, „Луначарский“ и „Днестр“ оборудованы судовые лаборатории. В них производится анализ смазки жидкого топлива котловой и питательной воды. Судовые лаборатории определяют также степень жесткости котельной воды и точно устанавливают дозировку антидепона.

СЕВЕРНЫЙ. Первенство по подготовке к навигации среди приписных портов завоевал Онежский порт. На втором месте — Печорский, на третьем — Кандалакшский.

**П. Б.
П. П.**



На боевых кораблях Черноморского флота. НА СНИМКЕ: перед выпуском торпеды. Фото М. Рыжак.

ПО НИКОЛАЕВСКОМУ-НА-АМУРЕ ПАРОХОДСТВУ

ПРИСВОЕНИЕ ДОЛЖНОСТНЫХ КАТЕГОРИЙ

Приказом Народного Комиссара присвоены должностные категории ряду руководящих работников парокходства.

Начальнику порта т. Волощенко присвоена 10 категория. Капитанам судов

„Молот“, „Карага“, „Серп“ тт. Макарову, Яброву и Симановскому, — начальнику механико-судовой службы Вольскому и заместителю начальника Николаевского порта Белоновичу присвоена 9 категория.

Курсы по повышению квалификации

С 9 июня при учебном комбинате начинают работать курсы по повышению квалификации работников затона и отдела механизации. Организуются 3 группы — мастеров, котельщиков и слесарей.

На курсах будут заниматься 100 человек, учебный план рассчитан на 900 часов. В настоящее время подготовлен штат педагогов, учебный комбинат готов к приему учащихся.

А. ФАНДЕЕВ.

Реализация билетов лотереи Осоавиахима

В амбулатории водзавра организовано пропла реализация билетов 15 Всесоюзной лотереи Осоавиахима. В короткий срок здесь распространено билетов на 250 руб.

В распространении билетов приняла активное участие бухгалтер т. Солощенко.

Н ЧУЛКОВА,
председатель первичной организации Осоавиахима.

За углем для судов парокходства

Борт парокхода „Щорс“ (по радио). 1 июня с баржей „Совгавань“ прибыли в Александровский порт. На барже для трудящихся Сахалина доставили 1000 тонн разного груза.

По окончании разгрузки баржу „Совгавань“ отведем в один из угольных портов Сахалина. Здесь в трюмы баржи будет погружен уголь для парокходства.

Н. БАСЕНКО,

Коллективные просмотры постановок Черниговского Государственного театра

В Николаевск прибыл Черниговский государственный украинский музыкально-драматический театр имени М.Кодюбинского. Постановки театра пользуются большим успехом у зрителей города.

Коллективно смотрели пьесу „Взаимная любовь“.

10 и 12 июня работники парокходства просматривают премьеры „Наталка Полтавка“ и „Майска пичь“.

6 июня работники управления парокходства кол-

**Ответственный редактор
Я. М. ГЕЛЬФЕР.**

Торгомортранс доводит до сведения команд судов, что на мысе Кошка открыта продовольственная база для снабжения команд судов. База работает круглые сутки.

На базе имеются в продаже: хлеб, мука, крупа разная, макаронные изделия, рыба разная, сельдь, мясо (солонина), масло растительное, животное, кондитерские изделия, сахар, сыр, колбаса, консервы фруктовые, махорка, папиросы, спички, соль, молоко сгущенное, чай, помидоры соленые и другие продовольственные товары.

База принимает предварительные заказы.

Свалка мусора в отделе кадров

Поступающий на работу в Николаевское парокходство в первую очередь заходит в отдел кадров, возглавляемый т. Чибизовым. Первое посещение производит отвратительное впечатление. В комнате густой дым, стены ободраны, пыль на столах. Все углы завалены мусором, на полу окурки и рваная бумага. Здесь щелкают семечки и на полу изобилие шелухи.

Не удивительно, что накануне написанные справки и документы на следующий день разыскиваются с трудом, а чаще всего выписываются вновь. Трудовая

книжка т. Сычева, механика буксирного катера „Воевода“ валялась на полу в куче мусора.

В отделе кадров часто встречаешь посторонних людей, приходящих сюда коротать время. Дурной пример подает отдел кадров работникам, поступающим на работу в парокходство и посетителям с судов.

О захламленности отдела кадров, неоднократно писали и говорили. Но воз и ныне там. Тов. Чибизов ежился с грязью и никак не может с ней расстаться.

**П. Б.
П. П.**

Больше внимания культурно-бытовым нуждам грузчиков

Досадные мелочи

В двух этажах нового дома парокходства разместились грузчики приехавшие на работу в порт. В просторных, светлых комнатах расставлены любовно застланные койки, имеются зеркала, тумбочки.

Досадные мелочи портят обстановку. Умывальники стоят во дворе под открытым небом и возвращающиеся, с вечерней смены, грузчики вынуждены умываться на холоде. Мусор со двора до сих пор не вывезен и двор загрязнен.

Ни в одной из комнат нет света. Не освещены также двор и коридор дома. Керосиновая лампа стала неразрешимой про-

блемой для работников коммунального отдела.

Необходимо отметить, что не все жильцы поддерживают чистоту. Так, например, в комнате № 14 постели не заправлены, отдельные грузчики в грязной спецовке ложатся на койку. Само собой разумеется, что сами грузчики обязаны поддерживать чистоту.

В общежитии, до поздней почти, засиживаются посторонние люди. Они мешают отдыху и сну грузчиков. Видимо, надо запретить посторонним находиться в общежитии после 12 часов ночи.

БЕЛЬФОР, грузчик.

Тов. Клейнос не спешит

Монтаж парового отопления в доме парокходства, где расселены грузчики, производится крайне медленно. На монтажных работах занято лишь 2 человека. Они занимаются подготовкой арматуры, а монтаж по существу не ведется.

Работы предстоят большие. Нужно вырыть котлован для установки котлов, установить около 100 радиаторов, проложить 1280 погонных метров труб. Но тов. Клейнос, начальник стройотдела, не спешит.

М. ШАЛАЕВ,
прораб по монтажу парокотопления.