

Среда

11 июня 1941 г.

№ 46 (70)

Год издания 2-й

Выходит 2 раза в неделю.

Цена номера 15 коп.

# ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ МОРЯК

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

## ВСЕ СИЛЫ НА ВЫПОЛНЕНИЕ ИЮНЬСКОГО ПЛАНА

Итоги первой декады июня не утешительны. По пароходству план выполнен по тоннам на 21,2 проц., по тонно-милям еще меньше. Невыполнено декадное задание и по порту.

Рассмотрим причины, породившие прорыв в первой декаде июня. Нельзя умолчать о том, что Дальневосточное пароходство сорвало сроки подачи тоннажа. В Николаевск, несмотря на неоднократные указания наркомата и по сей день не прибыли суда „Серго Орджоникидзе“, „Микоян“, „Красноармеец“ и др.

Это обстоятельство несомненно отрицательно повлияло на выполнение декадного плана. Однако недостатки нужно искать у себя, в своем собственном доме.

Руководство движением судов и обработкой их все еще остается неудовлетворительным. Пароходство и порт работают скачкообразно, рывками.

Вот некоторые цифры. 1 июня пароходство выполнило лишь 1,1 проц. месячного плана. 3 июня совершенно не было отходов. 4 июня пароходство дало 3,4 проц. месячного плана, а 8 июня приrost составлял около 5 проц. Ясно, что все это ничего общего не имеет с ежедневным, еженедельным выполнением плана по строго разработанному графику.

Велики простои флота. Достаточно сказать, что пароход „Чапаев“ за срок меньше месяца имел 50 часов простоя в ожидании распоряжений. Это не делает чести службе эксплуатации, обрекающей судно на простой.

В порту в июне по сравнению с маем кривая простоев не снижается, а наоборот увеличивается. Следует еще раз напомнить о медленной погрузке парохода „Двина“ на 3 участке

Экипажи передовых судов, лучшие бригады грузчиков борются за использование каждой минуты, за провоз и обработку наибольшего количества грузов. Радуют успехи моряков судов „Двина“, „Чапаев“, „Щорс“, барж „Совгавань“, № 137, „Покровка“, бригады т. Стопченко и др. Пример передовиков показывает, что все возможности для выполнения плана пароходство и порт имеют.

Все силы на выполнение июньского плана грузоперевозок.

## ИТОГИ СОРЕВНОВАНИЯ УЧАСТКОВ И БРИГАД ГРУЗЧИКОВ ПОРТА

с 1 по 7 июня

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ЖЮРИ ПО ПОДВЕДЕНИЮ ИТОГОВ  
СОРЕВНОВАНИЯ

(Утверждено начальником порта)

Рассмотрев итоги соревнования участков, бригад грузчиков порта за 7 дней июня жюри отмечает:

Лучше всех работал 1 участок (начальник т. Бобровский), выполнивший месячный план за первую неделю июня на 24,3 проц. Участок неплохо справляется с производственными заданиями. Но вместе с тем, в работе участка имеются крупные недостатки. Плохо используется рабочая сила. К выгрузке судов механизмы зачастую оказываются неподготовленными. Грузчики много времени тратят на установку механизмов. Это приводит к снижению производительности труда грузчиков.

Второй участок (начальник тов. Бережной) выполнил месячный план за 7 дней на 3,2 проц. На участке затишье, из-за отсутствия тоннажа.

Участок несколько улучшил работу по сравнению с третьей декадой мая. Организованно и быстро прошла погрузка парохода „Двина“.

Третий участок (начальник т. Бекенин) выполнил месячный план за 7 дней июня на 11,6 проц. На участке плохо организован труд грузчиков.

Погрузка парохода „Двина“ прошла неорганизованно. К выгрузке угля механизмы не были подготовлены. Штивка груза произведена недоброкачественно.

Жюри постановляет: ни одному из участков порта не присуждать первой и второй премии.

### Работа бригад грузчиков

Большинство бригад порта не выполнило норм выработки за истекшую неделю. Показатели ра-

боты бригад следующие: бригада т. Стопченко выполнила задание на 109 проц.

Бригада тов. Брыкина выполнила задание на 100,4 проц.

Бригада тов. Глухова выполнила задание на 99 проц.

Бригада т. Бельфора выполнила задание на 98,4 проц.

Бригада т. Тарасова выполнила задание на 97 проц.

Бригада т. Жукова выполнила задание на 96,7 проц.

Бригада т. Бударина выполнила задание на 95,2 проц.

Бригада т. Шгильмана выполнила задание на 94,5 проц.

Бригада т. Груданова выполнила задание на 90 проц.

Бригада т. Ковалишина выполнила задание на 86 проц.

Бригада т. Галактионова выполнила задание на 85,7 проц.

Бригада т. Вишневецкого выполнила задание на 79,4 проц.

Бригада т. Рябова выполнила задание на 76,1 проц.

Бригада т. Рубцова выполнила задание на 69,4 проц.

Жюри отмечает хорошую работу бригад тт. Стопченко и Брыкина. В бригаде т. Стопченко все грузчики выполняют норму выработки.

Жюри постановляет: присудить переходящее знамя и премию в размере 100 рублей бригаде т. Стопченко.

Результаты соревнования механизаторов за первую неделю июня будут сообщены дополнительно.

Председатель жюри  
Г. ЛОЗОВСКИЙ,  
члены жюри:  
Н. ТЕРЕНТЬЕВ, А. АНДРЕЕВ, В. МИШИН, Ф. БЕЛОВИЧ, Я. ГЕЛЬФЕР.

## ПЛЕНУМ ХАБАРОВСКОГО КРАЕВОГО КОМИТЕТА ВКП(б)

5—7 июня состоялся очередной пленум Хабаровского краевого комитета ВКП(б).

Пленум обсудил следующие вопросы:

1. О ходе выполнения постановления Совнаркома Союза ССР и ЦК ВКП(б) от 9 января 1941 года „О мероприятиях по увеличению производства товаров широкого потребления и продовольствия из местного сырья“;

2. О работе треста „Сахалиннефть“;

3. О ходе строительства Бурейского угольного бассейна;

4. Об итогах выборов парторганов в первичных партизанских организациях;

5. Организационные вопросы.

По всем указанным вопросам пленум принял соответствующие решения.

Пленум утвердил секретарями крайкома ВКП(б): тов. Медкова М. Г.—по машиностроительной промышленности и металлургии; тов. Кульбейкина М. П.—по лесной промышленности; тов. Кусова Н. Ф.—по рыбной промышленности; тов. Шаталина Г. И.—по топливно-энергетической промышленности; тов. Соловьева П. Н.—по строительству и промышленности стройматериалов; тов. Пегова В. М.—по железнодорожному транспорту; тов. Волкова Г. А.—по водному транспорту.

Пленум освободил тт. Штерна Г. М., Бирюкова Н. И. и Куприна П. Т. от обязанностей членов бюро крайкома ВКП(б) в

связи с их выбытием из

краевой парторганизации. Пленум избрал членами бюро крайкома ВКП(б): тт. Медкова М. Г. (секретаря крайкома ВКП(б) по машиностроительной промышленности и металлургии); Шаталина Г. И. (секретаря крайкома ВКП(б) по топливно-энергетической промышленности); Соловьева П. Н. (секретаря крайкома ВКП(б) по строительству и промышленности стройматериалов) и Степина А. С. (первого секретаря Комсомольского горкома ВКП(б)).

Кандидатами в члены бюро крайкома ВКП(б) пленум избрал тт. Волкова Г. А. (секретаря крайкома ВКП(б) по водному транспорту) и Кусова Н. Ф. (секретаря крайкома ВКП(б) по рыбной промышленности).

Пленум утвердил заведующими отделами крайкома ВКП(б): тов. Смирнова А. А.—зав. оргинструкторским отделом; тов. Ромашкова А. П.—зав. отделом рыбной промышленности; тов. Гушина Г. В.—зав. отделом по строительству и промышленности стройматериалов; тов. Адарченко Т. В.—зав. отделом водного транспорта; тов. Коженикова Ф. А.—зав. отделом лесной промышленности; тов. Анишина Ф. Ф.—зав. отделом машиностроения и металлургии; тов. Понявина Н. Я.—зав. отделом железнодорожного транспорта.

В конце заседания пленума выступил с речью секретарь краевого комитета ВКП(б) тов. Борков Г. А.

## Работа пароходства за I декаду июня

В первую декаду июня пароходство работало неудовлетворительно. План за 10 дней по тоннам выполнен на 21,2 проц. по тонно-милям на 8,9 процента.

С первых же дней месяца нарушен график движения судов. Суда „Амур“, „Серп“ из-за задержки в Сахалинском порту вернутся в Николаевск с опозданием против графика на несколько суток.

По графику работает пароход „Двина“.

В ближайшие дни под погрузку на 3 участке порта станут суда „Терек“, „Кингисепп“. Необходимо сейчас полностью подготовить груз.

10 июня истек срок ремонта парохода „Ола“, но судно еще не готово. В ближайшие 2 дня необходимо поставить пароход под погрузку.

13 июня в клубе моряков состоится собрание рабочих и служащих порта.

Повестка дня:

Итоги работы за май месяц и задачи на июнь. Вручение переходящего знамени лучшей бригаде грузчиков.

Начало в 7 часов вечера.

## ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ

## ЕЩЕ РАЗ О КУЛЬТОБСЛУЖИВАНИИ МОРЯКОВ

В зимний период моряки судов много говорили об обслуживании их во время навигации. Они предъявляли баскоммору элементарные требования: обеспечить экипажи центральными, краевыми и областными газетами, шашками, шахматами, домино. Баскоммор (председатель т. Терентьев) неоднократно обещал удовлетворить запросы плавсостава.

Началась навигация, суда покинули причалы порта и ушли в море. Почти все суда ушли в море без культинвентаря.

Плохо поставлено обслуживание судов во время стоянок в порту. 6 июня из рейса в Николаевск вернулся буксирный пароход „Чапаев“. Он стоял в порту всего несколько часов. Экипаж судна надеялся, что на пароход доставят газеты,

журналы, но этого не случилось.

Капитан парохода „Чапаев“ т. Григоренко рассказывает. С 24 мая мы не читаем центральных, краевых, областных газет.

Об этом же говорят и моряки парохода „Владивосток“. Судно отправилось в рейс без газет и литературы. Нет надобности доказывать, что в этих условиях проведение массовой работы крайне затрудняется.

В последние дни баскоммор получил литературу и в незначительном количестве культинвентаря. Все это необходимо без задержки дать судам. Во время стоянок следует практиковать лекции, доклады на судах и в обязательном порядке снабжать экипажи свежими газетами.

Г. ПЕТРОВ, И. ИВАНОВ

## Медлят с выполнением решений отчетно-выборного собрания

На днях к политотделе состоялось совещание, на котором был заслушан доклад секретаря парторганизации торгмортранса т. Политова о выполнении решений отчетно-выборного собрания.

Со дня отчетно-выборного собрания прошло 2 месяца, но улучшений в деятельности парторганизации не видно.

В торгмортрансе попрежнему на низком уровне трудовая дисциплина. Количество нарушений трудовой дисциплины не снижается, а повышается. Среди нарушителей трудовой дисциплины кандидат ВКП(б) т. Потапова.

За 2 месяца проведено лишь одно совещание агитаторов. Секретарь парторганизации не руководит агитаторами.

Тов. Политов объясняет недостатки партийной работы тем, что он был занят на пятидневном семинаре секретарей парторганизаций.

Политотдел предложил т. Политову в ближайшее время добиться выполнения решений отчетно-выборного собрания. Тов. Политову политотдел рекомендовал на каждом партийном собрании информировать коммунистов о ходе выполнения решений отчетно-выборного собрания.

Работа порта  
с 6 по 9 июня

За последние 3 дня июня порт выполнил 6 процентов месячного плана. Всего на 9 июня (включительно) месячный план по порту выполнен на 14,4 проц.

8 июня порт работал лучше, чем в следующий день.

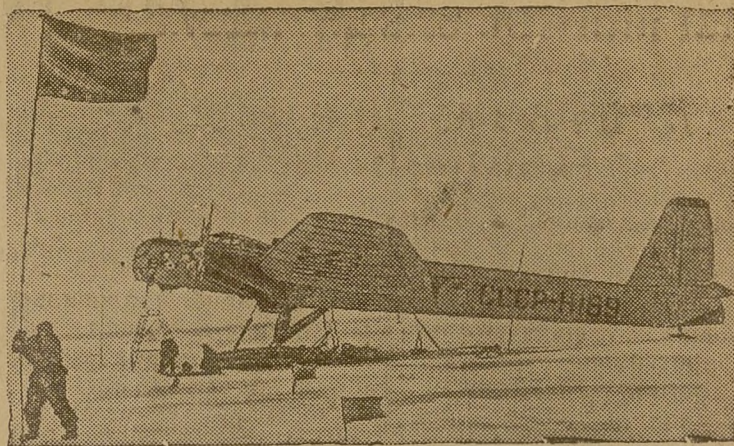
Несколько подтянулся второй участок. Так, если на 8 июня участок выполнил месячный план на 3,2 проц., то к 9 июня выполнение плана по участку составляет 8,9 проц. (месячного плана).

Новый заем  
по пароходству  
реализован на 725  
тысяч рублей

В пароходстве продолжается подписка на Заем Третьей Пятилетки (выпуск четвертого года). Вчера к вечеру сумма подписки по пароходству достигла 725 тысяч рублей.

Коллектив работников судоремонтных мастерских дал взаймы государству 107506 руб. Военизированной охраны порта подписалась на заем на сумму 23800 руб., что превышает трехнедельный фонд зарплаты.

Несколько улучшилась подписка на заем в торгмортрансе. Однако и по сей день здесь многие рабочие и служащие еще не охвачены подпиской на заем. Слабо проходит подписка в порту. В последние дни в порту ослабили внимание к распространению нового займа.



Высокоширотная экспедиция самолета „СССР H-169“.  
НА СНИМКЕ: самолет „СССР H-169“ на льдине № 1.  
(Фото ТАСС).

## Недостатки работы отдела кадров пароходства

## На совещании в политотделе

Как отдел кадров справляется в возложенной на него работой? Этот вопрос обсуждался на совещании при политотделе.

Постановке вопроса на совещании предшествовала проверка деятельности отдела кадров. В работе совещания приняли участие сотрудники отдела кадров.

Выступавшие по докладу начальника отдела т. Чибизова отмечали, что работа по сравнению с прошлым годом несколько улучшилась. Налаживается учет, регулярно ведется запись в трудовых книжках.

Но в работе отдела еще большие изъяны. Небрежно оформляются личные дела. Не заполнены трудовые книжки на 182 человека.

Не благополучно с укомплектованием команд катеров порта. На катерах не подобраны помощники капитанов.

Тов. Луженко (отдел кадров) предъявила серьезные претензии отделу зарплаты и труда. Начальник этого отдела т. Гепнер неправильно разрешает вопросы, вносит путаницу, его работа вызывает большие недоразумения.

Тов. Черенков отметил, что отдел кадров слабо воспитывает кадры. Он предложил организовать учебу моряков судов.

Многие товарищи указывали, что отдел кадров обитает в тесном, негодном помещении.

В конце совещания выступил начальник политотдела т. Лозовский, отметивший, что отдел кадров слабо занимается подбором кадров и изучением их.

Совещанием приняты решения, направленные на улучшение работы отдела кадров.

## МЕХАНИЗИРОВАННАЯ ШТИВКА ГРУЗОВ

Наиболее трудоемкий процесс погрузочно-разгрузочных работ — штивка в трюме — является технически наиболее отсталым. До настоящего времени у нас — и то не везде — механизирована только штивка сыпучих грузов (преимущественно зерна) с помощью скребково-ленточных транспортеров.

Механизация трюмовой штивки угля и руды внедряется пока слабо. Отдельные удачные конструкции штивирующих механизмов для угля и руды, изготовленные механизаторами Мариупольского порта, не получили широкого распространения.

Но хуже всего обстоит дело с механизацией трюмовой штивки генеральных грузов. Подноска и разноска их в трюме до настоящего времени почти во всех портах производится в плечевую; это снижает производительность судовых и береговых механиз-

мов, намного удлиняет сроки стоянки судов в портах.

В прошлом году механизаторы Новороссийского порта начали применять новый метод развозки груза в трюме, предложенный старым кадровиком порта тов. Питоян.

Метод этот заключается в следующем. Перед началом погрузки в трюм опускают с помощью судовой лебедки 10 — 12 секций узкоколейных декавилевских путей длиной по 1,5—2 метра каждая. Там секции соединяются между собой посредством специальных вырезов, сделанных в виде замков, и укладываются вдоль трюма с небольшим уклоном в сторону переборки.

На декавилевские пути ставится легкая тележка, а на нее судовой стрелой опускается парашют, с грузом. После этого шкентель лебедки отцепляется от парашюта, и один из находящихся в трюме грузчиков подкатывает тележку к

трюмной переборке, где происходит укладка груза. Благодаря уклону пути от просвета люка к переборкам передвижение тележки почти не требует затраты физической силы. Порожня тележка с парашютом также свободно откатывается одним человеком обратно к просвету для приемки очередной партии груза.

По мере заполнения трюма грузом концевые секции декавилевских путей отсоединяются и выносятся на берег судовой лебедкой.

Таким образом отпадает необходимость в ручной разноске груза по всей длине трюма.

Этот метод оправдал себя на практике. Однако он применим только на погрузке крупнотоннажных судов с длинными трюмами при укладке груза вертикальными штабелями.

Механизаторы Херсонского порта недавно изготовили простое и остроумное приспособление, которое значительно облегчает работу грузчиков в трюме почти во всех случаях. Оно

представляет собой обычную грузовую площадку — парашют (размером 1,75x1,30 м) из полторадюймовых досок, соединенных снизу брусками и оклепанных по краям железом. С нижней стороны парашюта к деревянным брускам, соединяющим доски, прикреплены четыре чугунных ролика диаметром 80 мм, которые вращаются в поворотных (рояльных) кронштейнах.

Такое крепление роликов позволяет передвигать парашют по складу или по пайолу судна в любом направлении, не разворачивая его, что особенно важно при работе в тесных трюмных и складских помещениях.

При разгрузке судна, когда из просвета трюма выбран весь груз, парашют подкатывается к нужному месту, на него укладывают груз, затем парашют откатывается к просвету и стропится шкентелем лебедки или крана.

На тех судах, где подкомингсом люка имеются специальные ролики для

уменьшения трения шкентеля, подкатка грузевого парашюта к просвету люка может осуществляться посредством судовой лебедки, что еще больше облегчит работу. В этом случае грузеной парашют стропится шкентелем лебедки непосредственно у места укладки груза, а грузчик только направляет движение парашюта к просвету люка.

Парашют на рояльных роликах можно с успехом использовать при полной погрузке и выгрузке всевозможных штучных грузов, которые приходится передвигать или переносить для укладки по пайолу трюма. Особенно удобен он при обработке грузо-пассажирских экспрессов, в трюмах, которых груз обычно складирован отдельными небольшими партиями по портам назначения.

Это простое и дешевое приспособление заслуживает самого широкого распространения во всех портах, перерабатывающих штучные грузы.

Инж. Е. РОЖОК.

# МОРЯКИ ПАРОХОДА „ДВИНА“ РАССКАЗЫВАЮТ О СВОЕЙ РАБОТЕ

## К ПЕРВОМУ ДЕКАБРЯ — ГODOVOY ПЛАН

Пароход „Двина“ по приказу наркома в 1939 году был передан Николаевскому пароходству. С этого времени, судно работает без постановки на заводской ремонт. За 2 года переезжено 64 тысячи тонн груза.

В прошлом году, преодолевая ледовую стихию, мы в первых числах ноября прошли Татарским проливом на Сахалин с грузом, погрузили уголь и благополучно прибыли во Владивосток. Таким образом мы удлиннили время плавания в этом районе почти на месяц.

Приятно отметить хорошее состояние машин, котлов, вспомогательных механизмов судна. За их бесперебойную работу мы спокойны, а это — главное в условиях дальнего плавания. Хорошим состоянием механизмов мы обязаны старшему механику коммунисту т. Литвинову.

Третий год т. Литвинов плавает на судне. За это время он хорошо изучил машины.

Неприглядное хозяйство досталось ему от предшественника. На стенках дымогарных трубок, котлов образовалась большая на-

кипь. Тов. Литвинов взялся ликвидировать это. Тщательно проводя чистку котлов, регулярно и правильно применяя антидепон, он добился устранения накипи. Это помогло увеличить эксплуатационную скорость судна с 8 миль до 9—9,5 миль.

В прошлом году мы перевезли 32 тысячи тонн груза. Не было поломок, механизмы действовали безотказно.

С начала навигации мы сделали уже 5 рейсов, выполнив годовой план на 25 процентов.

1 июня, без лодмана, по необставленному фарватеру мы успешно провели судно в Николаевск. При проводке хорошее знание обстановки в лимане показал молодой, растущий моряк — старший помощник С. Загребин. Хорошо работали и остальные члены экипажа, обеспечив бесперебойное обслуживание механизмов, несение вахт. Мы соревнуемся с экипажем парохода „Дон“. Моряки парохода „Двина“ полны желания завоевать первенство в соревновании к 1 декабря выполнить годовой план.

А. ВАННАГО,  
капитан парохода „Двина“.

## БЛАГОДАРНОСТЬ ЗА САМООТВЕРЖЕННУЮ РАБОТУ

24 мая пароход „Двина“, груженный углем ушел из Сахалина, взяв курс на Николаевск. Капитан судна т. Ваннаго. Август Робертович при отсутствии ограждения в сахалинском и южном фарватерах самостоятельно осуществлял проводку судна по фарватеру.

У острова Хагими командование судна обеспечило быструю выгрузку

угля в шаланды и бункеровку судов „Кингисепп“, „Терек“, „Щорс“, „Чапаев“ и др.

Отмечая самоотверженную работу капитана парохода т. Ваннаго, начальник пароходства объявил благодарность капитану парохода и приказал оплатить за проводку судна в лимане. Объявлена также благодарность старшему помощнику капитана Загребину С. А.

## НАСТОЯЩИЕ ХОЗЯЕВА

На пароходе „Двина“ плавают 7 комсомольцев. Они объединены в первичную комсомольскую организацию.

Комсомольцы принимают активное участие в производственной жизни парохода. Еще до постановки судна во Владивостоке в ремонт, комсомольцы ознакомились с предстоящими производственными заданиями. Надо было своими силами произвести ремонт. Комсомольцы обязались обеспечить выход судна точно в установленные сроки.

В процессе ремонта возникла необходимость — стояночное время сократить на 50 проц., то есть ремонт закончить на 1 месяц раньше срока. Чтобы обеспечить выполнение ремонтных работ в такой короткий срок, мы заключили договор на социалистическое соревнование с экипажем парохода „Дон“.

Комсомольцы много и хорошо потрудились над выполнением своих обязательств. Прекрасно показали себя в ремонте матрос 1 класса т. Орехов, кочегар

2 класса т. Скороходов. Эти товарищи являются примером для всех членов экипажа.

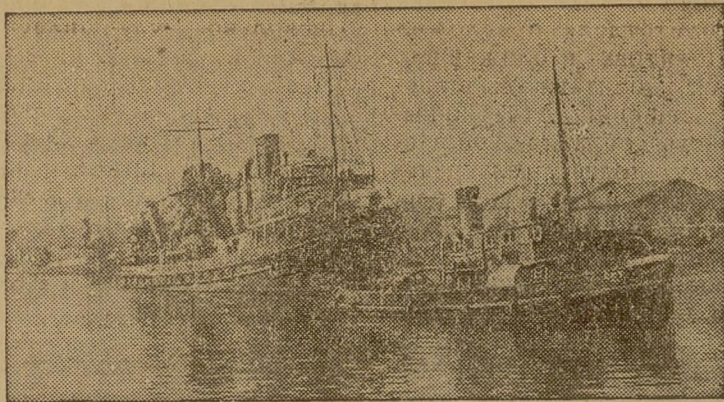
В рейсе Владивосток — Сахалин экипаж завершил неоконченные работы. Судно точно в срок покинуло заводской причал.

Комсомольцы проявляют большую заботу о наведении чистоты на пароходе. Они приняли участие в окраске судна.

Пароход „Двина“ в последнем рейсе досрочно разгрузился. Это заслуга комсомольцев тт. Орехова, Хасанова и Корчагина. Они обеспечили бесперебойную работу лебедок во время разгрузки судна.

На палубе хорошо работает вахта комсомольца старшего помощника капитана т. Загребина. Тов. Загребин получил благодарность от начальника пароходства за умелую проводку судна в условиях отсутствия ограждений. В машинном отделении первенство держит вахта комсомольца 3 механика т. Пожилова и кочегара 2 класса т. Скорохова.

А. ЕГОРОВ,  
комсорг парохода „Двина“.



В Ленинградском торговом порту.  
НА СНИМКЕ: буксировка первого дноуглубительного судна „Волхов“ к месту работ.  
Фото М. Редкина.



НА СНИМКЕ: участница экспедиции научный сотрудник О. В. Иванова разбирает коллекцию, предназначенные для Музея истории религии Академии Наук СССР.

## В ПОРТУ ЗАПУЩЕНО ТАБЕЛЬНОЕ ХОЗЯЙСТВО

Табель выхода на работу и ухода с работы на участках порта ведется, из рук вон, плохо. Учет прихода и ухода с работы грузчиков ведется на клочках бумаги.

На 2 участке табельщик т. Сидоренко к приходу грузчиков обходит бригаду, после чего против каждой фамилии появляется „птичка“. Уход с работы вообще никем не фиксируется. Такой, с позволения сказать учет, приводит к путанице.

На 2 участке имеется табельная доска, сделаны номерки, но ими почему-то не пользуются.

— Мы не вешаем досок и не раздаем номерков, — говорит начальник участка т. Бережной потому, что закрепленные за участком бригады за отсутствием работ, часто перебрасывают на другие участки.

Табельщики работают только в первую смену. Кто же будет вести учет явки и ухода с работы во вторую и третью смену? На этот вопрос в управлении порта никто не смог дать ответа.

Плохо налаженный учет и запущенное табельное хозяйство — лазейка для прогульщиков и лодырей.  
С. МАРКОВ.

## Когда пароход „Чапаев“ получит месячный план грузоперевозок?

Буксирный пароход „Чапаев“ вступил в эксплуатацию 24 мая 1941 года. Но и по сей день судно не дан план грузоперевозок. Мы перевезли 1640 тонн груза. Сколько процентов это составляет к годовому или месячному плану? Экипаж не знает. Работаем вслепую.

Управление пароходства, политотдел и плановый отдел до открытия навигации заявляли, что месячный план будет дан за 5 дней до наступающего месяца. Но обещания остались невыполненными.

Г. ЛИТВИНОВ,  
старший механик парохода „Двина“.

Г. ГРИГОРЕНКО,  
капитан парохода „Чапаев“.

## ДВА ГОДА БЕЗ ЗАВОДСКОГО РЕМОНТА

Третий год наше судно плавает без заводского ремонта. Это дало возможность удлинить эксплуатационное время.

Как же мы этого добились?

Обычно, на судах принято производить ремонтные работы в зимнее время. Мы придерживаемся другого правила — производить необходимый ремонт во время плавания. На судне есть небольшой токарный станок. Все мелкие работы мы выполняем в ходу, не прибегая к помощи завода. Это дало возможность удлинить срок нахождения парохода в эксплуатации и принесло большую экономию средств.

В 1940 году по плану судно должно было стоять в ремонте 2 месяца. Но из-за перегруженности Вла-

дивостокский ремонтный завод сделал только три четверти требующихся работ. Пришлось заканчивать ремонт своими силами.

Социалистическое соревнование, развернувшееся между бригадами, помогло сократить время ремонта. Все работы были выполнены за 25 дней.

Ежегодно машинная команда добивается экономии топлива. Мы привели в хорошее состояние котельное хозяйство, установили правильный режим котлов, закрыли все щели, пропускавшие пар, произвели ремонт паросилового хозяйства. Проведение этих мероприятий, вторичный пережог мусора из поддувал в топках дали нам экономию топлива.

Однако, отремонтировать

механизмы, это еще не все. Каждая вахта внимательно следит за работой механизмов, за чистотой каждой детали, и механизмы теперь работают безукоризненно.

В бесперебойной работе механизмов большая заслуга машинистов, механиков, кочегаров. Как на ремонте, так и сейчас хорошо работают: машинист 1 класса т. Гаращенко, кочегар 1 класса т. Шемякин, Поломощнов, Корчагин, Скороходов, Сабанцев и др.

Комсомольцы своим примером приучили весь экипаж судна бережно относиться к механизмам, экономить топливо, смазочные материалы.

Успехи экипажа могли бы быть значительно большими, если бы нас снабжали хорошим углем. Часто угольные склады выдают недоброкачественный уголь, несоответствующий необхо-

димым требованиям. Например, при подсчете расхода сахалинского угля берется условный коэффициент 0,98. Между тем сахалинские рудники добывают разный уголь. Так, Октябрьский рудник добывает уголь, имеющий коэффициент 0,98, Мгачинский — 0,78, Арковский уголь имеет до 20 проц. породы, Агневский — содержит до 22 проц. зольности. Несмотря на такую разность коэффициента, механико-судовая служба пароходства при подсчете расхода топлива не учитывает этих особенностей сахалинского угля, а берет коэффициент — 0,98. В результате — пережог топлива. Здесь необходимо навести ясность.

## РЕЧНИКИ НЕ ВЫПОЛНЯЮТ СВОИХ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ

Вчера у причала 1 участка разгружался теплоход „Маяковский“. На разгрузке работали бригады тт. Бударина и Брыкина.

Грузчики соревнуясь между собой, с каждым часом увеличивали производительность труда. К концу смены труппы „Маяковского“ освободились от груза. Вечером были подведены итоги соревнования. Каждая бригада выгрузила по 133 тонны.

Речники в соревновании с моряками Николаевского пароходства взяли обязательства — бережно обращаться с грузами, следить за сохранностью тары. Эти обязательства, как показала разгрузка теплохода „Маяковский“ речниками

не выполняются. Тара, в которой находился овес, в большинстве своем была порвана. При разгрузке овес рассыпался, создавались отходы.

Тормозит нормальную работу участка и нераспорядительность диспетчерской порта. Еще днем диспетчеру т. Прусаки была дана заявка о присылке на участок к 17 часам бригады грузчиков. Но об этом г. Прусаки забыл. Потребовалось вторичное напоминание. И только к 18 часам грузчики были присланы на участок. Из-за нераспорядительности диспетчера т. Прусаки задержалась погрузка парохода „Комиссар“ на целый час.

К. ПАВЛОВ.

## Упорядочить выдачу нарядов

На производственном совещании грузчики указывали, что наряды на работу не всегда выдаются правильно. К сожалению некоторые нормировщики продолжают работать по старому.

2 июня нашей бригаде был преподнесен план выгрузки угля с парохода „Двина“. В плане была указана норма — 12 тонн на одного человека.

Спустя день при старом варианте работы нам была установлена новая норма — 16,5 тонн.

Такая практика вызывает путаницу и дезорганизует бригады. Необходимо, чтобы до начала работы нормировщик выдавал бригадам точный план работы. Это обеспечит бесперебойную работу на протяжении всей смены.

Л. ШТИЛЬМАН.  
бригадир.

## ПО МОРСКИМ БАСЕЙНАМ СТРАНЫ

КАСПИЙСКИЙ. 20 лет назад на Каспии в районе так называемых „нефтяных камней“, затонул танкер „Николай Зеленый“. Сейчас каспийский отряд Эпрона приступил к поискам затонувшего танкера. На разведывательном судне „Шлем“ группа водолазов отправилась на поиски.

Полтора миллиона рублей ассигновал в этом году рейдкоммор на культурно-бытовые нужды моряков. Значительная часть из этих средств пойдет на приобретение путевок в дома отдыха и санатории. 420 моряков проведут свой отпуск в Крыму, на Кавказе.

\* \* \*

АЗОВСКИЙ. Пароход „Червона Украина“, шедший из Таганрога в Ростов, отшвартовался в Кагальнике. Одна пассажирка нарушила правила — вышла на подкрылок, чтобы передать груз на пристань. Оступившись она упала за борт. Вахтенный матрос тов. Орленко немедленно бросился спасать утопающую. Преодолевая сильное течение и волну, он быстро доставил пострадавшую на берег. Капитан парохода тов. Павленко объявил матросу Орленко благодарность.

\* \* \*

МУРМАНСКИЙ. В Мурманск со Шпицбергена пришел пароход „Правда“. Машинная команда судна добилась бесперебойной работы механизмов, в отдаленные дни пароход проходил по 172 мили в сутки. Мурманские портовики ускоренными темпами разгружают судно. Экипаж вместе с работниками порта борется за досрочный выход „Правды“ в очередной рейс. Также успешно разгружается в Мурманском порту пришедший со шпицбергенским углем „Узбекистан“. Применив новый технологический процесс, хорошо используя механизмы, портовики добились разгрузки „Узбекистана“ досрочно на 16 с половиной часов.

ников капитан-командора, дела учреждений, ведавших экспедицией, сообщение заказчиков об изготовлении снаряжения, указы сибирских губернаторов, письма участников экспедиции.

Интересные материалы, связанные с камчатской экспедицией, хранятся также в Центральном Государственном архиве внутренней политики, культуры и быта (в Ленинграде) и в Государственном архиве феодально-крепостнической эпохи (в Москве).

Главное архивное управление, систематизировав неопубликованные документы, выпустило сборник под названием „Экспедиция Беринга“.



В Ленинградской ордена Ленина киностудии „Ленфильм“ заканчивается работа над новым художественным фильмом „Райхан“. Он расскажет о культурном росте казахской женщины. НА СНИМКЕ: Кадр из фильма, артистка Х. Букеева в роли Райхан и артист К.А. Насонов — в роли Андрея.

Фото М. Редкина.

## ПО НИКОЛАЕВСКОМУ-НА-АМУРЕ ПАРОХОДСТВУ

### Начался летний спортивный сезон

8 июня открылся летний спортивный сезон. На стадионе „Динамо“ состоялись соревнования по бегу, малая эстафета, большая эстафета, блицтурнир по футболу и т. д. В беге на 100 метров спортсмены общества „Водник“ заняли 3 место, в гребном спорте по цели — 2 место.

В 17 часов на футбольное поле вышли команды общества „Водник“ и общества „Прибой“. Игра проходила в быстром темпе. В первом тайме футболисты общества „Водник“ вбили в ворота противника 2 мяча. Во втором тайме счет увели-

чился еще на 1 очко в пользу „Водник“.

В шведской эстафете принимали участие команды „Динамо“, „Прибой“, „Водник“. Общество „Водник“ выиграло тт. Найденова, Буянова, Клепова и Т. Шубина. После второго круга Гоша Найденов оторвался на 100 метров от своих соперников. К финишу спортсмены общества „Водник“, пришли первыми.

15 июня начинаются футбольные игры на первенство города. Футболисты общества „Водник“ готовятся к предстоящим встречам.

Н. ПОПЕНКОВ,  
пом. начальника политотдела по комсомолу.

### Открытие парка культуры и отдыха

В выходной день открылся парк культуры и отдыха моряков. На аллеях парка было заметно большое оживление.

Сюда пришли моряки, работники городских учреждений. До поздней ночи играла музыка. Молодежь весело провела вечер.

### В ожидании погрузки

Борт парохода „Чапаев“, (по радио). 8 июня в Озерках доставили 420 тонн разного груза, на остров Байдукова — 450 тонн.

По окончании погрузки баржи рыбопродукцией, пароход „Чапаев“ вернется в Николаевск.

### По следам выступлений „Дальневосточного моряка“

#### „Куда девалось 300 кубометров дров“

Под таким заголовком в номере газеты за 28 мая была опубликована заметка в которой указывалось, что в ВОХРе разбазарили 300 кубометров дров.

Начальник пароходства сообщил редакции, что им создана комиссия под председательством главного

бухгалтера т. Сонько для разбора материалов, помещенных в газете. Результаты работы комиссии будут сообщены дополнительно.

Ответственный редактор  
Я. М. ГЕЛЬФЕР.

### Торгмортранс

сообщает, что с 10 июня на мысе Кошка открыт магазин для плавсостава.

В продажу поступили: обувь, хлопчато-бумажные, шелковые и льняные ткани, трикотажное белье, мужские костюмы, женские и детские валенки, музыкальные товары и др.

Магазин работает с 9 час. утра до 6 час. вечера.



НА СНИМКЕ: Чемпион СССР 1939 года по метанию гранаты мастер спорта студентка 4-го курса Ростовского медицинского института Евдокия Озерова тренируется в метании копья.

Фото В. Малышева.

## ЭКСПЕДИЦИЯ БЕРИНГА

### ИЗДАНИЕ НЕОПУБЛИКОВАННЫХ ДОКУМЕНТОВ

В нынешнем году отмечается 200-летие со дня смерти знаменитого русского мореплавателя и исследователя севера капитан-командора Беринга. Лучший мореход петровской эпохи Беринг прославился, как руководитель камчатской экспедиции.

Долгие годы материалы этой грандиозной, по своему времени, экспедиции оставались неизвестными. Обработка материалов стала возможной лишь спустя столетия. И все же многие интересные документы

не увидели света до последнего времени. В Центральном Государственном военно-морском архиве в Ленинграде хранится большое количество материалов, связанных с подготовкой и проведением по указу Петра I экспедиции для изучения мест, где „Азия сошлась с Америкой“. Среди них многочисленные рапорты и отношения Беринга в адмиралтейскую коллегию о подготовке снаряжения и проведении экспедиции, рапорты Лаптева, Чирикова и других сорат-