

Об. 312



ПРОЛЕТАРИИ ВСЕХ СТРАН, СОЕДИНЯЙТЕСЬ!

Суббота

14 июня 1941 г.

№ 47 (71)

Год издания 2-й

Выходит 2 раза в неделю.

Цена номера 15 коп.

ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ МОРЯК

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

Организовано провести выборы в Верховный Совет СССР

Указом Президиума Верховного Совета СССР в Камчатско-Колымском избирательном округе № 69 с 13 июня 1941 года началась избирательная кампания. Избиратели Камчатско-Колымского округа 13 июля будут выбирать в Совет Союза Верховного Совета СССР своего депутата.

Вчера во всех хозяйствах порта и пароходства прошлись митинги, посвященные началу избирательной кампании. Рабочие, служащие и инженерно-технические работники обязались провести выборы на „отлично“, ознаменовать избирательную кампанию новыми производственными успехами.

Весь опыт агитационной работы, накопленный в период выборов в Верховный Совет СССР, Верховные Советы Республик и местные Советы депутатов трудящихся должен быть полностью использован.

Большим и серьезным делом является подбор участковых комиссий. В состав комиссий должны быть избраны авторитетные, примерные производственники, преданные делу народа, активные общественники.

Успех выборов всецело зависит от содержания и размаха агитационной работы. Нужно воссоздать действовавшие раньше агитколлективы на избирательных участках, пополнить их новыми, проверенными, квалифицированными товарищами.

Весь арсенал большевистской агитации должен быть полностью использован. Лозунги, плакаты, читки, беседы, доклады, лекции и др. оправданные себя формы и методы агитационной работы должны найти самое широкое распространение.

Пристального внимания заслуживают суда пароходства. Необходимо снабдить экипажи литературой о Сталинской Конституции, об избирательном законе, проинструктировать агитаторов судов. Время на стоянках должно быть использовано для проведения бесед, докладов.

Нужно умело сочетать избирательную кампанию с решением задач, связанных с осуществлением государственного плана.

Встретим день выборов в Верховный Совет СССР перевыполнением плана грузоперевозок.

Ознаменуем избирательную кампанию перевыполнением плана грузоперевозок

У к а з

Президиума Верховного Совета СССР

О ДНЕ ВЫБОРОВ ДЕПУТАТОВ В СОВЕТ
СОЮЗА ОТ ХАБАРОВСКОГО ИЗБИРАТЕЛЬНОГО
ОКРУГА № 64 И КАМЧАТСКО-КОЛЫМСКОГО
ИЗБИРАТЕЛЬНОГО ОКРУГА № 69

1. Назначить выборы депутатов в Совет Союза от Хабаровского избирательного округа № 64 и Камчатско-Колымского избирательного округа № 69 на 13 июля 1941 года.

2. Объявить начало избирательной кампании в этих округах с 13 июня 1941 года.

Председатель Президиума Верховного Совета СССР
М. КАЛИНИН.

Секретарь Президиума Верховного Совета СССР
А. ГОРКИН.

Москва, Кремль.
13 мая 1941 года.

У к а з

Президиума Верховного Совета СССР

О СРОКЕ ИЗБИРАТЕЛЬНОЙ КАМПАНИИ ПРИ
ВЫБОРАХ ДЕПУТАТОВ В ВЕРХОВНЫЙ СОВЕТ
СССР ПО ОТДЕЛЬНЫМ ИЗБИРАТЕЛЬНЫМ
ОКРУГАМ

1. Установить, что при проведении выборов депутатов в Верховный Совет СССР по отдельным избирательным округам избирательная кампания должна начинаться за месяц до дня выборов в данном избирательном округе, вместо двух месяцев, предусмотренных для общих выборов „Положением о выборах в Верховный Совет СССР“

В соответствии с этим:

а) списки избирателей для всеобщего обозрения вывешиваются соответствующим Советом депутатов трудящихся за 20 дней до выборов;

б) образование избирательных участков и утверждение участковых избирательных комиссий производится не позднее, чем за 25 дней, а утверждение окружных избирательных комиссий — не позднее, чем за 28 дней до выборов;

в) кандидаты в депутаты Верховного Совета СССР регистрируются в окружных избирательных комиссиях не позднее, чем за 15 дней до выборов, а данные о зарегистрированном кандидате в депутаты и наименование общественной организации, выдвинувшей кандидата, опубликовываются не позднее, чем за 12 дней до выборов.

2. Во изменение ст. ст. 76 и 89 „Положения о выборах в Верховный Совет СССР“ установить, что подача бюллетеней при голосовании производится без конвертов и подсчет голосов ведется без счетных листов.

Председатель Президиума Верховного Совета СССР
М. КАЛИНИН.

Секретарь Президиума Верховного Совета СССР
А. ГОРКИН.

Москва, Кремль.
11 ноября 1940 года.

День выборов встретим производственными успехами

Вчера вечером работники 1 погрузо-разгрузочного участка, управления пароходства и порта собрались на митинг.

Председатель баскоммора тов. Терентьев зачитал Указ Президиума Верховного Совета Союза ССР о начале избирательной кампании в Верховный Совет

СССР по Камчатско-Колымскому избирательному округу № 69.

Трудящиеся 1 участка, управления пароходства и порта приняли резолюцию, призывающую ознаменовать день выборов производственными успехами.

РЕШЕНИЕ ИСПОЛНИТЕЛЬНОГО КОМИТЕТА ХАБАРОВСКОГО КРАЕВОГО СОВЕТА ДЕПУТАТОВ ТРУДЯЩИХСЯ

В соответствии со ст. ст. 41, 42, 43 „Положения о выборах в Верховный Совет Союза ССР“ и Указом Президиума Верховного Совета СССР от 11 ноября 1940 года — о сроке избирательной кампании при выборах депутатов в Верховный Совет СССР по основным избирательным округам, Исполнительный комитет Хабаровского краевого Совета депутатов трудящихся РЕШАЕТ:

Утвердить Окружную избирательную комиссию по выборам в Верховный Совет СССР по Камчатско-Колымскому избирательному округу № 69 в составе:

1. Председатель Окружной избирательной комиссии тов. НИКОНОВ Федор Иванович от профорганизаций финансово-банковских работников;

2. Заместитель председателя Окружной избирательной комиссии тов. СТЕПАНЕНКО Николай Григорьевич от Нижне-Амурской областной организации Всесоюзной Коммунистической партии (большевиков);

3. Секретарь Окружной избирательной комиссии тов. ЗОЛОТАРЕВ Анатолий Алексеевич от рабочих, служащих и инженерно-технических работников Николаевской районной конторы связи.

Члены Окружной избирательной комиссии:

Тов. ЕЛИЗАРОВ Василий Иванович от бойцов, командиров и политработников воинской части.

Тов. ШПИГАРЬ Агафон Семенович от Нижне-Амурской организации Всесоюзной Коммунистической партии (большевиков).

Тов. БУРДЕЙНЫЙ Андрей Семенович от профсоюзной организации работников начальных и средних школ.

Тов. МЯКИН Сергей Иванович от рабочих, служащих и инженерно-технических работников судоремонтных мастерских Николаевского пароходства.

Тов. ПЕРЕВЕРЗЕВ Прокопий Иванович от рабочих, служащих и инженерно-технических работников строительства Николаевской судостроительной верфи.

Тов. ШЕРГИНА Антонина Степановна от Николаевской городской организации Всесоюзного Ленинского Коммунистического Союза Молодежи.

Тов. УВАРОВ Александр Иванович от рабочих, служащих и инженерно-технических работников Петропавловской на Камчатке судостроительной верфи.

Тов. ЖУЧАЕВ Дмитрий Алексеевич от рабочих, служащих и инженерно-технических работников Дальстроя.

Председатель Исполнительного комитета Хабаровского Краевого Совета депутатов трудящихся —

В. ИСТОМИН.

Секретарь Исполнительного комитета Хабаровского краевого Совета депутатов трудящихся —

А. МАЛЬЦЕВ.

Гор. Хабаровск,
10 июня 1941 года.

На митинге механизаторов и рабочих второго участка

Ремонтный цех отдела механизации переполнен. Сюда собрались грузчики, механизаторы, диспетчеры на митинг, посвященный началу избирательной кампании.

После зачитания Указа Президиума Верховного Совета СССР о начале избирательной кампании, выступил механизатор т. Кузнецов. Он сказал:

На нас возложена ответственная работа — по доставке грузов на Сахалин и Охотское побережье.

Обязуемся, на основе развертывания социалистического соревнования еще больше поднять производительность труда, не допускать простоев тоннажа и механизмов, досрочно отпускать суда.

Выступление т. Кузнецова нашло горячее одобрение среди собравшихся.

Грузчики, механизаторы обязались ознаменовать избирательную кампанию перевыполнением плана.

На собрании грузчиков краснознаменной бригады тов. Стопченко

О чем говорил бригадир т. Стопченко

Нашей бригаде присуждено переходящее знамя Нижне-Амурского обкома ВКП(б) и облисполкома. За первую неделю июня мы выполнили план на 109 проц.

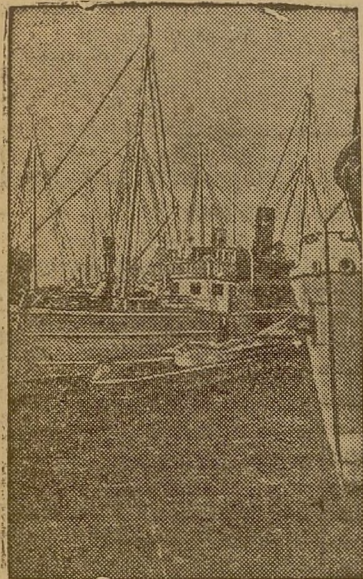
В порту 14 бригад грузчиков. Каждая из них боролась за первенство в социалистическом соревновании. Для того, чтобы завоевать первенство, нашей бригаде пришлось работать усиленно, изо дня в день перевыполнять нормы выработки. Оказаться впереди бригад тт. Бударина, Рубцова, работающих в Николаевском порту несколько лет, нам было нелегко.

Как мы достигли перевыполнения производственного задания?

Грузчики нашей бригады приехали на работу в Николаевский порт из Одессы. Они полны желания вывести Николаевский порт из прорыва. Каждый сознает, что от его работы зависит своевременная доставка грузов трудящимся Сахалина. Сознание долга перед трудящимися Сахалинского побережья—это большая сила, мобилизующая грузчиков на досрочное выполнение плана.

Очень важно в работе — правильно использовать каждого грузчика, полностью загрузить его работой. Расстановке рабочей силы мы уделяем серьезное внимание, понимая, что это решающее условие выполнения плана.

Получив план-наряд, я как бригадир сперва решаю, как лучше расставить грузчиков. В процессе дня приходится переводить одного — двух человек с трюмной работы на береговую или в склад. Такая необходимость возникает, когда обнаруживаешь, что какая-либо погрузочная операция проходит с перебоями.



НА СНИМКЕ: пароход «Рухо» у причалов Таллинского порта. Фото М. Редкина.

Постановлением жюри по подведению итогов социалистического соревнования переходящее знамя и премия 100 руб. присуждены бригаде грузчиков т. Стопченко. Бригада выполнила за первую неделю июня свое задание на 109 проц.

За перевыполнение норм выработки в период с 17 по 31 мая бригаде выдана прогрессивка на сумму 1200 руб.

109 проц. выполнения задания—это первый скромный успех бригады. Производственные неполадки, с которыми встречаются грузчики бригады т. Стопченко, мешают достижению более высокой производительности труда.

На состоявшемся на-днях совещании грузчики поделились опытом своей работы, подвели итоги за 7 дней июня.

Ниже мы публикуем их высказывания.

Старые грузчики шефствуют над новичками

Люди у нас закреплены за определенными операциями. Часть грузчиков постоянно работает в трюме, другие на берегу, несколько человек винчманами. Что это дает? Товарищи привыкают к работе, подробно изучают приемы, хорошо знают свое место.

Винчманами у нас работают тт. Медовой, Гавронский и др. Эти товарищи приворовались к работе, по их вине бригада не имеет простоев.

Многие бригады грузчиков порта пользуются при выгрузке из трюма стропами. Мы от строп отказались, прибегаем к помощи сетки, это выгоднее, ибо производительность труда в несколько раз выше.

В бригаде наряду со старыми грузчиками работают и молодые. Вполне понятно, что молодые грузчики, незнакомые с погрузо-разгрузочными операциями, не всегда выполняют нормы. Молодой грузчик тратит много сил, а результаты у него небольшие.

Людей надо учить и мы это практикуем. Старые, квалифицированные грузчики тт. Медовой, Мартынюк, Симутон, Сидоренко, шефствуют над молодыми грузчиками. Непосредственно на погрузке и выгрузке старики обучают молодежь. Шефство вполне себя оправдывает.

Достигнутое — не предел

На первых успехах мы не думаем останавливаться. Полученное знамя бригада постарается оставить за собой на весь период навигации. Мы можем работать значительно интенсивней.

Что мешает бригаде? Большим злом является то, что рабочий день у нас не уплотнен. Полных 8 часов мы не работаем. Ежедневно теряем рабочее время. Потери времени вызваны плохой организацией труда на участках порта.

Нет делового контакта с механизаторами

Бригада не достигла того, делового контакта с механизаторами. Думаю, что это касается и других бригад грузчиков.

В этом году управление порта, в целях увеличения механизированной обработки грузов разработало новый порядок оплаты. Механизированная обработка материально поощряется. Это правильно.

Но к сожалению в порту плохо заботятся об эксплуатации механизмов. Мы терпим простои из-за того, что механизмы выбывают из строя. В течение смены, по несколько раз переключаемся с механизированной обработки на ручную.

Наладка механизмов отнимает у бригады много времени.

Вот пример. 8 июня с 00 часов до четырех на 3 участке устанавливали транспортер. Мы также принимали участие в установке транспортеров, и в результате потеряли несколько часов.

Бывают и другие помехи в работе. При погрузке парохода «Двина» между администрацией судна и участка непрерывно велись дипломатические переговоры. То отказывались принимать мешковый груз, то — ящичный. Возможно, что штурман поступал правильно, отказываясь принимать тот или иной груз. Но ведь все это нужно было раньше предусмотреть. Из-за переговоров и споров бригада потеряла до 40 минут. Теряем время и из-за того, что администрация судов отстывает от каргоплана.

Подготовка рабочего места занимает также 30-40 минут. На первый взгляд это немного, но ведь 30-40 минут тратят 16 человек. Следовательно минуты превращаются в часы.

По меньшей мере за 30-40 минут бригада могла бы обработать 15-20 тонн груза. Нас успокаивают, дескать за подготовку рабочего места бригада получает материальное вознаграждение. Но забывают, что темпы работы снижаются.

На участке имеются подсобники. Их назначение — готовить рабочее место.

Нужно заставить людей заниматься своим делом.

Мое выступление затянулось. Нужно предоставить слово другим. Товарищам есть о чем рассказать.

Товарищеская критика

По окончании смены у нас проводится получасовое производственное совещание. На этом совещании мы делаем полный разбор работы за день.

На совещаниях мы критикуем товарищей, плохо работавших, допустивших брак. Критикуем невзирая на лица, без жалости.

Надо сказать, что товарищеская критика оказывает большое воздействие на неаккуратных работников. Глядишь, на следующий день человек подтягивается, начинает работать лучше.

Мы все уважаем своего бригадира. Его распоряжение каждый грузчик выполняет точно и быстро. Никаких перерекапий не допускаем.

В некоторых бригадах распоряжения бригадира ставят на голосование. Это вредно и недопустимо.

Приведу конкретный пример. 11 июня наша бригада и бригада т. Рубцова выгружали одну баржу. К концу смены на барже осталось небольшое количество грузов. Вызывать бригаду для выгрузки остатков не имело никакого смысла. Бригадир т. Стопченко приказал нам остаться после рабочего дня на 10-20 минут для разгрузки баржи. Мы все остались и свой трюм полностью выгрузили. Грузчики бригады т. Рубцова не послушали своего бригадира и ушли. К слову сказать, это не единственный случай в бригаде т. Рубцова.

(И. ДУШНЫЙ).

Мощность кранов полностью не используется

Паровые краны на молу используются плохо. Краны работают не на полную мощность. Из трюма они поднимают всего 1600-1750 килограммов груза. Подъемная мощность кранов (в трюме) равна двум тоннам.

Для подема двух тонн

не приспособлены сетки. Сетки надо делать более прочными.

Подъем и спуск занимают много времени. Мне кажется, что при развороте крановщик должен одновременно и майнировать.

(Г. МАРТЫНЮК.)

О лопатах и тачках

Скажу о лопатах. Ручки лопат длинные, плохо обструганы. Лопаты причиняют много неудобств. После нескольких часов работы, на руках появляются мозоли.

На участке работают плотники и надо им дать заказ на изготовление ручек для лопат.

Тачки тоже не годны. У нас имеются тачки двух сортов: длинные и короткие. Когда работаешь на коротких тачках, производительность ниже и сил затрачиваешь больше. Нужно сделать новые тачки. Мы подскажем, какие тачки нужно изготовить.

(Н. СИДОРЕНКО.)

Отремонтировать подездные пути к складам

— Здесь не говорили о подездных путях к складам. Дорога вся в ухабах и подвозить груз крайне трудно.

При погрузке парохода «Терек» тачки попадали в ямы, застревали в песке. Необходимо произвести ремонт дорог, это не требует больших средств.

Пару слов о портовой бане. Существующий сейчас порядок впуска в баню по спискам — неправильный. Я предлагаю, выдать каждому грузчику талоны для посещения бани.

(СИМУТОВ).



НА СНИМКЕ: начальник корпусного цеха ленинградского судостроительного завода имени А. Марти В. Гуревич (справа) и лучший стахановец цеха Н. Буланов, вдвое перевыполняющий производственные нормы.

Фото Н. Демещенко.

Зимовка теплохода „Молот“

28 октября 1940 года, взяв 1000 тонн груза для трудящихся северного побережья Сахалина, теплоход „Молот“ вышел в рейс.

Преодолевав стихию, 29 октября мы стали под разгрузку. Работы тормозились из-за штормовой погоды. Но несмотря на трудности экипаж производил выгрузку.

1 ноября шторм достиг 10 баллов. Судно бросало из стороны в сторону. Производить дальше разгрузку, и задерживаться на стоянке было опасно. Судно дрейфовало, это грозило быть выброшенным на берег.

Наступило сильное похолодание. Появилась шуга. Волны, обрушиваясь на корабль образовывали ледяную корку. Чтобы спасти теплоход, сделали попытку пройти в Николаевск.

24 мили позади...

В море получили телеграмму: „Лиман замерз“.

Принимаю решение идти в Москальво.

Шторм не утихает. Двухдневная боитанка сильно измотала людей.

2 ноября в 00 часов подошли к входному бую. Но бую не обнаружили. Накануне его срезало шугой и унесло в море. Неприятно встретил нас залив Байкал. Ветер выл с неистовой силой. Начался сильный снегопад.

С бака донесли — с четвертого трюма сорвало брезенты и унесло в море. Волны заливали трюм... К этому времени, усилившийся снегопад окончательно заткнул горизонт. Видимость ухудшалась с каждой минутой. С трудом обнаруживаем входные створы. Входим в залив Байкал. У нефтяного причала отдаем якорь.

Стихия загнала в залив не только нас. На рейде еще 7 судов.

Наступила ночь. Время смены вахт. Но никто не хочет покидать своего места.

К утру шторм достиг силы урагана. В бухте появился мелкий лед. Якорь не держал. Судно дрейфовало. Пришлось сняться и укрыться у острова Уж...

4 ноября в заливе Байкал выбросило на мель пароходы „Беломорканал“ и „Сахалиннефть“. Пароход „Красноармеец“, сделавший попытку помочь морякам „Сахалиннефть“, намотал на винт трос... Увидя безвыходное положение „Красноармейца“, по его просьбе поспешили на выручку.

Но, не дойдя до „Красноармейца“, теплоход заклинило в шуге.

Попытка вырваться из плена не дала результатов. Вскоре двигатели стали работать с перебоями. Пришлось застопорить машины.

В 16 часов к несчастью начался прилив. Судно понесло вглубь залива. Приш-

лось отдать правый якорь с четырьмя смывками каната в ожидании готовности двигателей. Якорь не держал.

В 17 часов главные двигатели были готовы и пущены в ход в помощь якорям.

Ветер не утихал, судно продолжало дрейфовать. Опасаясь быть унесенными в залив Байкал, где обычно во время весеннего ледохода нагромождаются большие торосы, вынуждены были повернуть к берегу, где и приткнулись к песчаной косе не доходя мыса Скобликова.

5 и 6 ноября сделали попытку выйти из льдов. Но безуспешно. Попадавший через кингстоны мелкий лед и снег не давали работать двигателям. Стало ясным — придется зимовать.

Экипаж стал готовиться к консервации судна. Разобрали трубопровод, выкатили воду из междудонного пространства и цистерн, произвели отопление кингстонов, разобрали главные и вспомогательные двигатели, смазали все части тавотом. Когда все работы были окончены, отбарабили из экипажа 6 человек на зимовку. Остальных направили на пароход ушедший во Владивосток.

Наступили сильные морозы. Дальше находиться на судне не было возможности. Перебрались в поселок Москальво, что в трех километрах от места стоянки „Молота“. На теплоходе установили суточные вахты. Наступили долгие зимние дни.

Позади декабрь, январь, февраль, март.

С наступлением потепления начали работы по подготовке судна к весеннему ледоходу. Чтобы обезопасить судно от сжатия льдом, в кормовой части забили 8 свай. По бортам установили по 16 кранцев. Внутри судна также сделали крепления из бревен.

Дни зимовки не прошли даром. За это время собрали и привели в порядок главные и вспомогательные механизмы. Отремонтировали лебедки. Также произвели обивку ржавчины подводной части судна и засуричили. Наполовину обили наружные борта. От отсутствия олифы не дало возможности произвести окраску судна.

...26 мая началась подвижка льда. Лдины нагромождались одна на другую наступали на судно. Пришлось произвести взрывы ледяных полей и торосов.

27 мая сильной подвижкой льда сломало кормовые крепления. Но моряки по пояс в воде быстро восстанавливали повреждения.

Благодаря дружной работе коллектива судно повреждений не получило. При спасении судна проявил себя старший механик т. Издепский. Он органи-

зовал и руководил всеми работами машинной команды.

Отлично поработали, приводя в надлежащий вид механизмы второй механик т. Неприяхин, третий механик т. Константинов, мотористы 1 класса тт. Гороховиков, Игнатович, Дорошенко, электромеханик т. Шишкин.

Боцман т. Пиццоленок, более всех страдавший от цинги, безотказно работал по спасению судового хозяйства.

Большую работу проделали старпом т. Сидельников и матросы тт. Токмаков, Давыдов, Лехтарович по окалыванию судна и установке деревянного ограждения.

В период испытаний главных двигателей на ходу с 2 по 10 июня обнаружилась большая коррозия в глушителях главных двигателей. Это препятствовало поступлению забортной воды для охлаждения.

В течение дня 10 июня непрерывно производились работы. От стармеха до моториста, все приложили свой труд на очистке глушителей, от коррозии. Поздно вечером работы были закончены.

В ночь с 10 на 11 никто не сомкнул глаз. Механики, мотористы, еще раз проверили свои механизмы. Матросы несли бдительную вахту, следя за подвижкой льда. В 4 часа утра взяв 150 пассажиров, мы вышли в Николаевск.

Зимовка окончена.

* * *

12 июня теплоход прибыл в Николаевский порт. Нам сообщили что в пароходстве создано тяжелое положение с тоннажем.

Начальник пароходства поставил перед экипажем задачу — сделать один рейс, доставить груз в один из ближайших пунктов назначения.

Команда живо откликнулась на призыв. Ведется подготовка к рейсу.

Вчера началась погрузка соли на судно.

М. МАКАРОВ,
капитан теплохода „Молот“.

Не на словах, а на деле мобилизовать внутренние ресурсы

Готовясь к навигации 1941 года экипажи судов, и работники порта обязались увеличить грузопровозность кораблей, полностью загрузить лебедки, краны.

Настала пора проверить, как в пароходстве и в порту мобилизуют внутренние ресурсы.

Возьмем отдел механизации порта. Намечено в этом году — 50 проц., грузооборота обработать механизированным путем.

Первый месяц работы порта дал отрицательные результаты. Механизмы работают скверно, ломаются, выбывают из строя.

На 3 участке производительность труда на механизмах во второй половине мая была ниже, чем на погрузке вручную.

Почему это происходит? Причину надо искать в том, что механизмы на этом участке очень часто останавливаются. То трактор не работает, то цепь соскакивает, то звездочки не подобрать. До самых последних дней техническое руководство эксплуатацией механизмов было на низком уровне. Старший инженер отдела механизации т. Семенова отсиживалась в канцелярии, не бывала на причалах.

Мощность паровых кранов, имеющихся на участке используется не полностью. Все дело в том, что сетки по своей прочности не отвечают нужным требованиям. Поделка сеток обойдется порту недорого, а эффект получится значительный.

На молу валяется грейфер. В отделе механизации утверждают, что грейфер имеет дефекты. Казалось бы, что эти дефекты нужно исправить. Но этого не

делают. Грейфер лежит без движения его не испытывают. В ближайшие дни в порт придут суда „Терек“, „Кингисепп“, „Амур“ — груженные углем, а грейфером производить выгрузку не представится возможным.

Неготовность шести грейферов, строительство которых было начато еще зимой, болезненно сказывается сейчас на работе порта. Соль на теплоход „Молот“ порт грузит вручную, между тем погрузка грейфером сократила бы сроки и удешевила стоимость.

В ночь на 12 июня в порту произошел следующий случай. Капитану плавкрана т. Неведину дано было задание — приподнять корму буксирного парохода „Чапаев“. т. Неведин отказался выполнить распоряжение, мотивируя тем, что кран не в состоянии поднять такую тяжесть. К сожалению его поддерживала диспетчерская порта.

Ссылки т. Неведина и диспетчерской порта оказались неосновательными. После вмешательства начальника порта корма буксирного парохода „Чапаев“ была поднята. Тов. Неведин попросту застраховался.

К сожалению это не единственный случай перестраховки. В порту надзор буквально цепляется за каждую мелочь, дабы не выпустить барж пароходства в лиман. Особенно этим отличался бывший капитан порта т. Пресняков, ныне плавающий штурманом на катере „Аида“.

Внутренние резервы в пароходстве пока что используются плохо. Предельчество не искоренено и предельщики не разоблачены.

Г. ИВЛЕВ.

ЛИШНИЕ ПЕРЕВАЛКИ ГРУЗА ПОВЫШАЮТ СЕБЕСТОИМОСТЬ

Перед открытием навигации между участками порта были заключены социалистические договора на досрочное выполнение плана грузооборота. Взятые

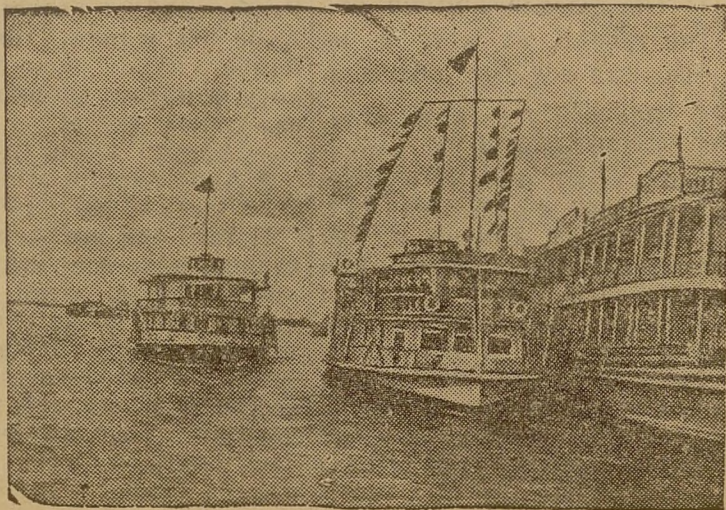
обязательства на 2 участке не выполняются.

Участок работает без твердого плана, неорганизованно. Многие „мелочи“ мешают выполнению месячного плана.

8 июня с баржи „Таен“ в склад № 1 выгружали перевалочные грузы. На выгрузке работали 3 бригады грузчиков. На следующий день этот же груз погрузили на баржу № 137.

Баржа № 137 8 июня стояла на 1 участке и ее можно было пришвартовать к участку № 2. Была полная возможность грузить по варианту баржа — баржа, избежав лишней затраты государственных средств. Правда, в некоторых случаях перевалок трудно избежать, так как при составлении каргоплана груз согласно классификации берется из разных мест.

П. БЕРСЕНЕВ,
грузоприемщик 2 участка



НА СНИМКЕ: пассажирские волжские пароходы, прибывшие в г. Череповец (Вологодская область) по „Рыбинскому морю“. Фото М. Королева.

Работа порта за 12 дней июня

Месячный план по порту выполнен за 12 дней июня на 16,8 проц.

Лучше всех работает 1 участок (начальник т. Бобровский выполнивший план на 31,3. Второй и третий участок также, как и в мае, сильно отстают.

Медленные темпы работы в порту, отчасти, можно объяснить отсутствием тоннажа. Но не только поэтому порт терпит простой.

Нераспорядительность отдельных работников также вызывает простой ра-

бочей силы и переброски бригад с места на место.

Прораб 2 участка т. Топоров 13 июня направил на 1 участок две бригады грузчиков. На участке работы не оказалось, и грузчиков пришлось вернуть обратно на 2 участок.

Бригада тов. Стопченко днем раньше была направлена на бункеровку парохода „Перекоп“. Администрация судна (капитан т. Голопей) к приезду грузчиков не подготовилась. И в результате бригада потеряла несколько часов.

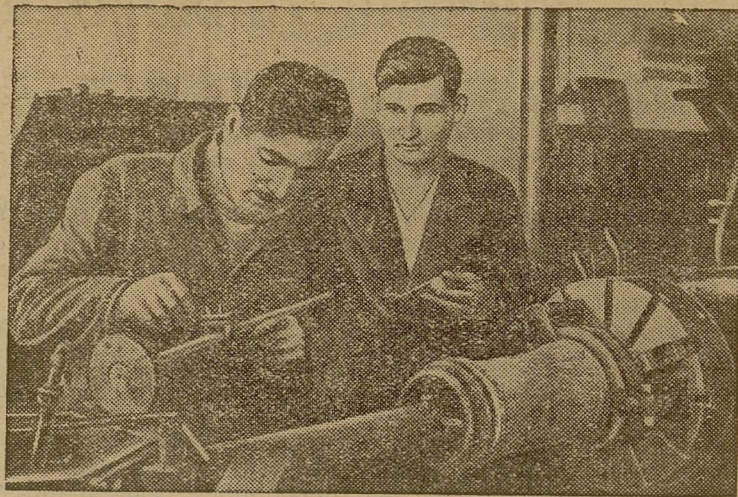
ПО МОРСКИМ БАССЕЙНАМ СТРАНЫ

ЧЕРНОМОРСКИЙ. Водолазы Одесского отряда Эпрона обнаружили на дне Днестровского лимана тральщик „София“. Сейчас эпроновцы обнаружили на дне лимана вблизи села Маяки три колесных парохода и баржу с углем. Одно из судов хорошо сохранилось. По рассказам старожилов, эти суда были затоплены в период оккупации Бессарабии румынами.

БАЛТИЙСКИЙ. В Ленинград прибыл теплоход „Пионер“, который по приказу Наркомморфлота, отправится на Каспий. В течение нескольких дней судно будет подготовлено к провозке через порожистые участки реки Свири. Затем теплоход выйдет в необычный рейс по маршруту Невы — Ладожское озеро — Свирь — Вытегорский шлюзованный участок — Волга — Каспийское море.

СЕВЕРНЫЙ. Строительная контора Цуморстроя закончила в Архангельске ремонт деревянных основ тельферных кранов у угольной базы порта. На заводе начато строительство слива, на котором земляные работы выполняются двумя вновь полученными экскаваторами. Строится три жилых дома для работников завода „Красная кузница“.

МУРМАНСКИЙ. Группа эпроновцев под руководством инженера тов. Мурник выполняла в Мурманске работу, не имеющую прецедента в истории судоремонта: на плаву сменила износившаяся дейдвудная труба ледокола „Иосиф Сталин“. Всю работу пришлось проводить под водой, в том числе и с'емку винта с вала, осуществленную оригинальным способом — при помощи подводного взрыва. Работа была закончена досрочно.



НА СНИМКЕ: с ахановцы токари судоремонтных мастерских г. Поти коммунисты Александр Цома (слева), награжденный значком „Почетному работнику морского флота СССР“ и Шота Малания. Фото П. Луценко.

ВЫПОЛНЕНИЕ НОРМ БРИГАДАМИ ГРУЗЧИКОВ

(За 12 июня)

Бригада тов. Хлебалина 347 проц.
Бригада т. Жукова 274 проц.
Бригада тов. Груданова 235 проц.
Бригада т. Ришневского 228 проц.
Бригада т. Тарасова 175 проц.
Бригада т. Галактионова 160 проц.
Бригада т. Бельфора 149 проц.
Бригада т. Тарасова 100 проц.
Бригада т. Бударина 100 проц.
Бригада т. Брыкина 90,7 проц.
Бригада т. Сидайкина 89,8 проц.

Из приведенной сводки видно, что 12 июня из 11 бригад 9 выполнили и перевыполнили нормы выработки. Это говорит о том, что приехавшие на работу в Николаевский порт груз-

чики в июне работают лучше, чем в мае. Следует на помнить, что в мае лишь две бригады выполнили план.

Выполнение и перевыполнение норм приносит высокие заработки. Так, заработок каждого грузчика бригады т. Тарасова 12 июня составил 49 руб. 64 коп., бригады т. Хлебалина 53 руб., бригады т. Жукова 41 руб. 82 коп., бригады Вишневого 46 р.

Было бы неверно заявить, что 12 июня не было простоев. Простои имели место и 12 июня. Но и в этих условиях бригады перевыполнили нормы выработки. Следовательно, в порту имеются все возможности работать высокопроизводительно и хорошо зарабатывать.

Все зависит от организации труда, от отношения каждого грузчика к работе.

Премирование шкипера т. Гоменюка

Баржа № 137 досрочно вышла из ремонта.

За досрочное окончание ремонта заместитель на-

чальника пароходства П. А. Иванов премировал 600 рублями старшину баржи В. И. Гоменюка.

РАССКАЗ ДЛЯ ДЕТЕЙ

Мыши и кот-предатель

(Индийская сказка)

В одном большом доме жил кот, а в доме было много мышей. Кот ловил мышей, ел их и жил при-вольно.

Прошло много времени, кот стал старым, и трудно ему стало ловить мышей. Думал он, думал и наконец придумал. Созвал всех мышей, обещал их не трогать и говорит им:

— Мыши, мыши, худо я жил, вас обижал, а теперь стыдно мне стало, хочу перемениться. Не стану вас трогать. Бегайте себе на воле и меня не бойтесь. Требую от вас только одного: каждый день два раза проходите мимо меня

одна за другой и кланяйтесь мне.

Обрадовались мыши, что не тронет их кот, и на радости все ему обещали.

Вот кот уселся в углу, и стали мимо него проходить мыши одна за другой; проходят и кланяются ему. Кот сидел смирно, а как остановилась перед ним последняя мышь и сделала поклон, он — цап! — схватил ее с'ел. В это время все другие мыши вперед ушли и ничего не заметили. Так повторялось каждый день. Кот спокойно с'едал двух мышей и был сыт и доволен.

Среди мышей были два друга: Амбе и Рамбе. И вот Амбе и Рамбе заметили, что мышей все меньше становится. И решили они следить за котом.

Как-то раз, когда мыши проходили мимо кота, друзья уговорились, что Рамбе пойдет первым, а Амбе последним. Прошел Рамбе, низко поклонился коту, а потом громко позвал своего друга:

— Братец Амбе, где ты?

А Амбе с конца отвечает:

— Здесь я, братец Рамбе.

И так они все перекликались, пока все мыши не прошли мимо кота. Сердился кот, но не посмел тронуть Амбе, пока его звал Рамбе — сердился, сердился и лег спать голодный. На следующий день опять то же: снова кличет Рамбе, а Амбе ему отвечает.

Опять побоялся кот тронуть Амбе и опять лег голодный.

На третий день проходят мимо кота мыши. Кличет Рамбе:

— Братец Амбе, братец Амбе, где ты?

— Здесь я, — братец Рамбе, здесь я, — отвечает Амбе, а сам смотрит в оба, как бы кот не прыгнул.

Рассердился кот, кинулся на Амбе, а того и след простыл, да и мыши все разбежались: увидели, что кот — обманщик и им от него беда. Попытались в норы и оттуда не выходят к коту-предателю. А старый кот ни одну мышь поймать не может. Худел кот, худел, и пришел ему конец.

И коту конец, и сказке конец.

В бачках сырая вода

Мастера цехов судоремонтных мастерских по-прежнему не заботятся о чистоте и санитарии. В аптечках нет перевязочного

материала, в бачках сырая вода.

В механическом цехе в бачке пекпипячая вода, нет кружек. Неоднократные предложения — устроить фонтанчики, не выполняются.

Слабо контролируют в цехах работу уборщиц. Уборщицы не моют бачки, допускают грязь. Администрация потворствует этому.

Врач З. ТИТОВА.

В Ленинград — на учебу

В Ленинграде Наркоматом морского флота СССР организуются курсы мастеров по ремонту корпусов металлических судов железобетонных.

Управление пароходства командирует на курсы начальника механико-судовой службы т. Вольского и прораба суоремонтных мастерских т. Большакова.

Ответственный редактор
Я. М. ГЕЛЬФЕР.