

ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ МОРЯК

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

Среда

18 июня 1941 г.

№ 48 (72)

Год издания 2-й

Выходит 2 раза в неделю.

Цена номера 15 коп.

УЛУЧШИТЬ РУКОВОДСТВО ФЛОТОМ

План первой половины месяца не выполнен, в особенности по перевалочным грузам.

В службе эксплуатации (начальник т. Бронь) отставание пароходства объясняют тем, что Дальневосточное пароходство не подало во-время тоннажа. Недостатки начальник службы эксплуатации тов. Бронь ищет у других, не замечая своих собственных промахов.

В условиях отсутствия тоннажа эксплуатационники должны были добиться наибольшей обрабатываемости судов. Это значит, не допускать ни одной минуты простоя судна, уметь дело поставить так, чтобы корабли покидали порт досрочно. На деле получается обратное. Суда терпят простои, и служба эксплуатации спокойно регистрирует это. Баржа „Совгавань“ простояла в Николаевске сутки (с 15 по 16 июня).

Простой имеет и пароход „Терек“. Служба эксплуатации слабо воздействует на клиентуру, не выполняющую своих обязательств перед пароходством.

Мы уже писали о том, что диспетчеры службы эксплуатации не проявляют себя волевыми командирами движения. Порт грузит судно, и он отвечает за соблюдение сроков — такие заявления можно слышать от некоторых диспетчеров пароходства.

Правильно, что порт отвечает за сроки, что он обязан быстро обрабатывать суда. Но диспетчер не может оставаться безучастным к погрузке, он должен принять все меры к ускорению ее.

Нужно поднять роль и ответственность диспетчера. Он обязан заботиться о хорошей погрузке судна, о своевременной доставке материалов, продуктов питания.

Диспетчера Николаевского пароходства в отличие диспетчеров других пароходств имеют в своем ведении небольшую группу судов. Бывают дни, когда в порту находится под погрузкой всего лишь одно судно. Тем более нужно требовать от диспетчера четкой, неумолимой работы.

Флот нуждается в оперативном руководстве. Эксплуатационники должны свою работу построить так, чтобы суда работали строго по графику, не имели простоев и перевозили наибольшее количество грузов.

БРИГАДЕ Т. ГЛУХОВА ПРИСУЖДЕНО ПЕРЕХОДЯЩЕЕ КРАСНОЕ ЗНАМЯ

Итоги социалистического соревнования участков и бригад грузчиков порта

с 7 по 14 июня

Постановление жюри по подведению итогов соревнования

(Утверждено начальником порта)

Участки порта за истекшую неделю не улучшили своей работы. 1 участок выполнил месячный план за 14 дней июня на 34,4 проц., второй участок — на 18 проц., и 3 участок — на 15,8 проц. Порт за 2 недели июня выполнил месячный план на 21,2 проц.

На 1 участке (начальник т. Бобровский) имела место засылка грузов.

На 2 участке (начальник т. Бережной) удовлетворительно произведена погрузка парохода „С. Орджоникидзе“. Пароход погружен на 19 часов раньше срока.

На участке небрежно обращаются с грузами. Овес, соль, муку при погрузке и выгрузке рассыпают по причалу.

На 3 участке (начальник т. Бекенин) 14 июня на участке выбыл из строя кран по вине старшего крановщика т. Бурдинского.

Рассмотрев материалы жюри постановило:

Первой и второй премии ни одному из участков порта не присуждать.

Работа бригад грузчиков

В истекшую неделю работа бригад грузчиков несколько улучшилась. Если в первую неделю июня из 14 бригад только 2 выполнили задание, то во вторую неделю июня из 16 бригад план выполнили 8 бригад.

Показатели работы бригад следующие:

Бригада тов. Глухова выполнила план на 138 проц.

Бригада т. Хлебалина выполнила план на 137 проц.

Бригада тов. Рубцова выполнила план на 121 проц.

Бригада т. Бударина выполнила план на 118 проц.

Бригада т. Галактионова выполнила план на 111 проц.

Бригада т. Стопченко выполнила план на 108,2 проц.

Бригада тов. Тарасова выполнила план на 108 проц.

Бригада т. Груданова выполнила план на 107 проц.

Бригада т. Вишневецкого выполнила план на 99,2 проц.

Бригада тов. Жукова выполнила план на 98,2 проц.

Бригада тов. Брыкина выполнила план на 94 проц.

Бригада т. Седайкина выполнила план на 88 проц.

Бригада т. Штильмана выполнила план на 84 проц.

Бригада т. Ковалишина выполнила план на 83,5 проц.

Бригада т. Бельфора выполнила план на 82,5 проц.

Бригада т. Рябова выполнила план на 67,3 проц.

Жюри постановило: отобрать знамя Нижне-Амурского обкома ВКП(б) и облисполкома у бригады т. Стопченко. Знамя и премию в размере 100 рублей присудить бригаде т. Глухова.

Итоги соревнования механизаторов за первую и вторую неделю июня не подведены по вине отдела механизации (начальник т. Семенченко). В отделе механизации плохо поставлен учет показателей работы механизаторов.

Председатель жюри: Г. ЛОЗОВСКИЙ.
Члены жюри — Н. ТЕРЕНТЬЕВ, А. АНДРЕЕВ, В. МИШИН, Ф. БЕЛОНОВИЧ, Я. ГЕЛЬФЕР.

НАКАНУНЕ ЗАВЕРШЕНИЯ МЕСЯЧНОГО ПЛАНА

Моряки буксирного парохода „Чапаев“ (капитан т. Григоренко), баржи „Совгавань“ (скипер т. Дьяченко) по-стахановски перевозят грузы.

Пароход „Чапаев“ и баржа „Совгавань“ за первую половину июня выполнили месячный план на 92 процента (по тоннам).

Близок к выполнению месячного плана и буксирный пароход „Щорс“ (капитан т. Басенко).

Началась погрузка парохода „Ола“

Вчера на 2 участке порта началась погрузка парохода „Ола“. В трюм № 2 бригада т. Глухова грузила соль. Погрузка парохода проходит без каргоплана. На 2 участке виновником этого считают клиентуру. Позволительно спросить грузовую контору порта, почему она разрешает клиен-

туре обходить правила погрузки?

Одновременно с погрузкой заканчивается и ремонт судна.

19 июня судно выходит на ходовые испытания. 20 — день выхода в первый рейс в Охотск, Аян, Чумикан и др. пункты Охотского побережья.

Баржа „Совгавань“ в ожидании выгрузки простояла 9 часов

Баржа „Совгавань“ к началу навигации оказалась неподготовленной к эксплуатации. Динамо баржи и по сей день ремонтируется в судоремонтных мастерских. Котел не обмурован, не установлен движок. И, несмотря на эти недостатки баржа вышла в рейс.

Многие члены экипажа честно и добросовестно потрудились над тем, чтобы выполнить и перевыполнить

план. Следует отметить тт. Беляева, Шепелева, Зубко, Коновалова, Балышева — стахановцев баржи.

Успехи стахановцев зачастую сводятся на нет из-за того, что берег плохо обслуживает баржу. В Николаевске в ожидании выгрузки мы простояли 9 часов. Выгрузка производилась на два люка.

Я. ДЬЯЧЕНКО,
скипер баржи „Совгавань“.

На буксире две баржи

Борт парохода „Щорс“, (радио с моря). 14 июня в 9 часов утра проходили между банкой Зотова и Северной. В 15 часов находились вблизи Москальво.

На буксире 2 баржи. Механизмы работают отлично. Вахты кочегаров соревнуются между собой.

Имею договоренность с начальником портпункта т. Арефьевым о быстрой разгрузке барж.

В Москальво прибыли благополучно. Разгрузка идет полным ходом.

Н. БАСЕНКО,
капитан парохода „Щорс“.

С 10 июня пароход „Терек“ на простое

10 июня имея в трюмах 3070 тонн угля пароход „Терек“ подошел к острову Хагемиф. Сюда городское строительство должно было подать тоннаж для разгрузки судна.

Свое обязательство городское строительство не выполняет. Разгрузка угля

идет преступно, медленно. Тоннаж подается с перебоями, а 16 июня совершенно не был предоставлен.

Военная прокуратура пароходства должна привлечь к ответственности виновников простоя парохода „Терек“.

И. СЕРОВ.

Сегодня в помещении слесарно-сборочного цеха судоремонтных мастерских состоится предвыборное собрание рабочих, служащих и инженерно-технических работников порта, судоремонтных мастерских, управления пароходства и моряков флота.

Начало собрания в 5 часов вечера.

НАМЕЧЕНО, И С ПЛЕЧ ДОЛОЙ...

Как в судоремонтных мастерских борются за использование внутренних ресурсов

В судоремонтных мастерских выявлены внутренние ресурсы. Мобилизация их даст около 100 тысяч рублей экономии.

Но найти резервы — это только пол-дела. Надо добиться полного использования их.

Как же в мастерских выполняются намеченные мероприятия?

Директор судоремонтных мастерских т. Евсеев рассказывает:

— В апреле в мастерских работали инициативные комиссии. Они внесли ценные предложения. Реализуя их произвели сокращение управленческого аппарата на 8 человек. Передали в распоряжение заготконторы отдел снабжения. Экономия за 8 месяцев составляет 36 тысяч рублей.

Многое дает и теплотехнической дооборудование силовой станции. К работам приступили. Сейчас отливается некоторые детали для конденсационной установки. Это дает возможность в три раза сократить затраты на топливо...

На этом рассказ директора закончился. Наступила неловкая пауза. К слову сказать, дальше т. Евсееву и говорить было не о чем. В судоремонтных мастерских движение по изысканию резервов предприятия восприняли как скоро проходящую кампанию. Вся работа свелась лишь к сокращению штата.

За 2 месяца не реализовано 20 намеченных предложений.

В механическом цехе мастерских хорошо было начала работу комсомоль-

ская группа по сбору цветных металлов. За первый квартал комсомольцы сберегли более тонны цветных металлов.

По инициативе комсомольцев во многих цехах заменили мощные 300-ваттные лампочки 150-ваттными. Но вскоре цеха стали опять освещать 300-ваттными лампочками.

В осуществлении рационализаторских предложений заложены огромные возможности для повышения доходов судоремонтных мастерских. Шаровые площадки к дырокольным прессам в 2 раза увеличивают производительность труда котельщиков на раскройке листового железа. Применение центросместителя дает возможность добиться высокого класса точности при обработке коленчатых валов, ускоряет процесс обработки, снижает себестоимость работы.

Многое принесут приспособления по заливке баббитом подшипников, изложницы для лития бронзовых болванок и другие. Но все это лежит под спудом.

Заводские организации ослабили борьбу за экономию. В мастерских не поощряют рационализаторов, сберегающих для государства большие средства.

Борьба за рентабельность предприятия — не кампания! Мероприятия по экономии средств нужно изыскивать повседневно и на деле беречь государственную копейку.

Б. ЛАВРОВ.

Слово за работниками механико-судовой службы и диспетчерской порта

Вспомогательный флот порта выполняет очень серьезную работу. Флот пароходства во время стоянки в Николаевском порту находится в большой зависимости от катеров.

Портовым флотом руководит диспетчерская. Диспетчеры стремятся к одному, чтобы катера работали безотказно. Этого добиваются и экипажи катеров.

Но нельзя забывать о том, что машины катеров нужно периодически подвергать переборкам. В настоящее время переборки на катерах не производят. Это приведет к авариям, к выводу машин на долгое время из строя.

Я предлагаю, установить график переборки машин. Переборка займет всего 4—5 часов в месяц, и она сохранит машины. Порт выиграет недели и месяцы.

Слово за работниками механико-судовой службы и диспетчерской порта.

П. МАТВЕЕВ,
старший механик катера "Аида".

НЕБРЕЖНОЕ ОФОРМЛЕНИЕ ГРУЗОВЫХ ДОКУМЕНТОВ

Прошло менее месяца с начала навигации. За этот короткий промежуток времени уже имеются большие недостатки в оформлении документов на грузы, отправляемых клиентуре.

На 3 участке в первых числах июня грузился пароход "Двина". Был составлен каргоплан и уточнены спецификации. Но при погрузке каргоплан нарушили. Грузы, указанные в документах полностью не были погружены. Образовалась путаница, и порт вынужден будет дослать клиентуре грузы.

Со склада № 8 груз поступал с большими недостатками (махорка, веревка, кондитерские изделия и т.д.) Баржа 137 должна была принять со склада № 3 вагон овса. Погружено же менее вагона, на 146 мешков открыта досылка.

Всеми складскими операциями призвана руководить грузовая контора порта (начальник т. Огиенко). На ее обязанности лежит контроль над работой складов.

К сожалению, грузовая контора не только не помогает, но в некоторых случаях вводит в заблуждение складских работников. Вот пример.

Грузовой конторой был выписан ордер на погрузку 37 ящиков парфюмерии. Предполагалось этим количеством ящиков покрыть прошлогоднюю задолженность.

Через некоторое время выяснилось, что парфюмерия продана, как груз не имеющий документов. К сожалению, этот случай не единственный.

Документы лежат в грузовой конторе, а грузы продают. Так было с примусами, посудой, шорными изделиями, железом.

В самом помещении грузовой конторы — беспорядок. Грязно, тесно, не хватает счет, линейек и др. принадлежностей. Один шкаф, и тот не замыкается. В шкафу документы лежат перепутанными.

Неразбериха, существующая в грузовой конторе приводит к плохим последствиям. Не высканы грузовые сборы с многих речных судов. С теплохода "Сталин" не получено 1143 руб., с парохода "Профинтерн" — 3936 руб.

Низка дисциплина в отделе. Тов. Волкова потеряла документы на партию грузов, отправленных в Александровск-на-Сахалине. Комсомолка тов. Рязанова груба, не выполняет распоряжений администрации.

Обстановку в конторе пужно оздоровить.

И. САВОНОВ,
работник грузовой конторы порта.



На строительстве Шекснинского гидроузла. НА СНИМКЕ: погрузка грунта экскаватором на железнодорожные платформы.

В чем отличие советской избирательной системы от буржуазной

В капиталистических странах, где существуют враждебные друг другу классы эксплуататоров и эксплуатируемых, демократией пользуются лишь богатые слои, эксплуататоры, незначительная часть населения.

Буржуазные избирательные законы, так же как и конституции буржуазных стран, охраняют интересы капиталистов и помещиков против рабочих и крестьян.

Буржуазные избирательные законы всячески затрудняют участие трудящихся масс в выборах законодательных органов.

Только в Союзе Советских Социалистических Республик существует подлинная демократия для трудящихся, всенародная демократия.

Вся власть в СССР принадлежит трудящимся города и деревни в лице Советов депутатов трудящихся. Выборы во все Советы

депутатов трудящихся — от Верховного Совета СССР до сельского или поселкового Совета — производятся избирателями на основе всеобщего, равного и прямого избирательного права при тайном голосовании.

Наши выборы являются всеобщими. Это значит, что все граждане СССР, достигшие 18 лет, пользуются избирательным правом. Советский избирательный закон не делает различия между трудящимися. Каждый рабочий, колхозник, интеллигент — гражданин СССР, — независимо от того, какой он расы или национальности, грамотный или неграмотный, независимо от местожительства, от времени пребывания в одной и той же местности, независимо от социального положения, от его прошлой деятельности, независимо от его имущественного положения, имеет право избирать и быть избранным в

Советы депутатов трудящихся.

Если в буржуазных конституциях и говорится о предоставлении избирательных прав всем гражданам, то тут же делаются различные ограничения: по образованию, по оседлости, по национальному, по возрастному признаку, — ограничения, сводящие на нет возможность для трудящихся участия в выборах.

Избирательная система буржуазных стран отстраняет от участия в выборах молодежь. Во Франции, Англии, Бельгии, США избирательным правом пользуются лишь граждане, достигшие 21 года, а в Японии, Румынии, Дании, Голландии — только 24 и 25 лет.

Что же касается права быть избранным, то, например, в верхнюю палату американского и японского парламентов могут быть избраны только лица, достигшие 30-летнего возраста, во Франции — 40 лет.

Лишь в Союзе Советских Социалистических Республик трудящиеся, достигшие 18 лет, имеют право

избирать и быть избранными во все Советы депутатов трудящихся.

В составе Верховного Совета СССР, Верховных Советов союзных и автономных республик, в составе местных Советов депутатов трудящихся у нас много молодых патриотов, знатных людей нашей родины.

В одних капиталистических странах: во Франции, Германии, Италии, Бельгии, Швейцарии, Японии, Югославии и других, женщины лишены избирательных прав. В других капиталистических государствах избирательные права женщинам предоставлены, но права эти сильно ущемлены по сравнению с предоставленными мужчинам. Например, в Венгрии пользуются избирательным правом мужчины, достигшие 24 лет, а женщины — 30 лет. К участию в выборах допускаются мужчины, окончившие не менее четырех классов народной школы, а для женщин требуется окончание не менее шести классов.

Избирательный возраст снижается лишь для тех

женщин, которые имеют высшее образование.

Трудящиеся женщины во всех капиталистических государствах фактически отстранены от участия в политической жизни.

Совсем иное дело в Советском Союзе. Женщина пользуется у нас одинаковыми правами с мужчиной. Советская женщина имеет право избирать и быть избранной во все Советы депутатов трудящихся.

В Верховный Совет СССР избраны 189 женщин, в Верховный Совет РСФСР — 157.

Буржуазия боится политической сознательности армии. Миллионы солдат и матросов, миллионы рабочих и крестьян, находящихся в армии, лишены избирательных прав.

Только в нашей стране, стране победившего социализма, граждане, состоящие в рядах Красной Армии, имеют равное с другими гражданами право избирать и быть избранными во все Советы депутатов трудящихся.

В некоторых штатах Америки (Окончание см. на 3 стр.).

НЕДОСТАТКИ ПОГРУЗО-РАЗГРУЗОЧНЫХ РАБОТ НА ПРИМЕРЕ ПОГРУЗКИ ПАРОХОДА „С. ОРДЖОНИКИДЗЕ“

Утро. Просыпаются грузчики. Не пора ли идти на работу? Который час? Этот вопрос задает каждый из нас. Приобретенные, в последние дни, часы стоят. Время приходится определять наугад.

Идем умываться. На дворе холодно. В умывальнике холодная вода. Уж так заведено в общезнании, что теплую воду получает тот, кто поздно просыпается и опаздывает на работу...

Всей бригадой отправляемся на участок. Сегодня у всех приподнятое настроение. К причалу участка накануне пришвартовался пароход „С. Орджоникидзе“. Наконец-то удастся обработать морское судно впервые за время нашей работы в порту.

У заместителя начальника участка

До начала смены направляемся к заместителю начальника участка т. Кожевникову. Интересуемся предстоящей работой. Нас ждет разочарование. Тов. Кожевников говорит:

— Сегодня бригада будет занята на выгрузке соли с баржи на теплоход „Молот“. Для погрузки судна „С. Орджоникидзе“ вызвана бригада с участка № 3.

Очень нехорошо получается. Впрочем, не впервые так. Бригада перебрасывается с работы на работу, с участка на участок, как футбольный мяч. На 3 участке т. Фомин (заместитель начальника участка как-то заявил нам:

— Сперва предоставлю

15 июня в 8 часов утра на 2 участке порта началась погрузка парохода „С. Орджоникидзе“. 16 к 15 часам дня погрузка была закончена. Пароход погружен досрочно на 19 часов и

это при колоссальных потерях рабочего времени.

На примере погрузки парохода „С. Орджоникидзе“ видно, какие огромные резервы имеет порт и как плохо они используются.

Бригаду перевели на теплоход „Молот“

работу своим бригадам, а затем вас загружу. Делят грузчиков на „ваших“ и „наших“. В результате, получаются недоразумения и несправедливость.

Пытаемся уговорить т. Кожевникова направить нас на пароход „С. Орджоникидзе“. Уговоры закончились успешно. Бригада получила задание—загрузить трюм № 3.

Чем была занята бригада пристройщиков?

Приходим на судно, застаем рабочее место неполготовленным. Чем была занята бригада пристройщиков? Пристройкой занимаемся сами.

Стрела судна не достигает трюма баржи—большое неудобство. Придется выносить груз из трюма на палубу баржи, и лишь после этого лебедкой опускать его в трюм парохода. Необходимо избежать этого.

Выход из положения найден. Опустили щит, предохраняющий мешки от порчи, положили на палубу баржи сходни. Работа закипела. За 3 часа бригада выгрузила 75 тонн груза.

Настроение у грузчиков очень бодрое. Темпы погрузки высокие, товарищи работают интенсивно.

Высокопроизводительная работа была вскоре нарушена. Прораб приказал перейти на погрузку теплохода „Молот“. На теплоходе „Молот“ погрузка соли шла к концу. 3 бригады быстро засыпали трюмы судна солью.

Зачем направлять туда нашу бригаду? Объясняет это тем, что погрузку требуется производить узким фронтом. Это правильно. Но стоит ли из-за переборки 60 мешков с баржи на теплоход сорвать бригаду с погрузки „С. Орджоникидзе“?

Подчиняемся приказу. На теплоходе „Молот“ невероятная толчея. Все бригады сосредоточены в одном углу. По трапу поднимаются от 30 до 40 человек. Шаг замедлен и ускорить его нельзя.

По условиям погрузки потребовалось перетянуть баржу, на это ушло полчаса. Полчаса мы не работали. Идем прораба, стивдора, но их нет.

Снова на пароходе „С. Орджоникидзе“

К счастью, пришел начальник участка т. Бережной. Он приказал нам вернуться обратно на пароход

„С. Орджоникидзе“. Правильное решение!

Идем на судно, и разумеется, с целью закончить погрузку трюма № 3. Но в трюме уже работает другая бригада. Нас переводят на погрузку трюма № 1. Почему так? Ведь бригада с утра в трюме № 3 подготовила рабочее место, произвела пристройку, но этого во внимание не принимают.

Снова приходится опускать щит и готовить рабочее место. Повторение пройденного.

Новые неприятности и неудобства застигают нас. Лебедки работают отвратительно. Нет пара. Работа приостанавливается.

Оказывается, что администрации судна приказано вывести один котел из эксплуатации. Трудно себе представить, как можно грузить лебедками, когда котел потушен? Про эту „мелочь“ видимо забыли в диспетчерских порта и пароходства.

К концу смены включили пар. Успели сделать только один подъем. Рабочий день закончился.

Плохо организована приемка грузов

16 июня с утра бригаду послали на погрузку трюма № 2. Выгружали овес с бар-

жи на пароход „С. Орджоникидзе“.

Тара, в которой упакован овес слабая и порванная. Почти в каждой партии несколько порванных мешков. Овес рассыпается по палубе баржи и парохода. Поставили несколько женщин на зашивку мешков, но они не справляются.

Работа проходит с перебоями. Плохо организована приемка груза. Тальман медленно подсчитывает количество мешков овса, поступающих в трюм. Чуть не каждую минуту отвлекают грузчиков на подсчет мешков.

В поисках вагона табачных изделий...

Со 2 трюма нас перекидывают на первый трюм. Спрашиваем у прораба т. Семенчука: какой груз пойдет? Он неуверенно отвечает,—табачные изделия.

В поисках вагона табачных изделий бригада простояла 17 минут. 16 человек простояли 17 минут, что составляет 4,5 человеко-часов. Такие простои обычно не фиксируются. Напрасно!

Наконец-то найден вагон табачных изделий. Но груз заложен мукой. Выгружаем муку на палубу. После погрузки табачных изделий, погрузили 110 пачек руберойда. Что же дальше? Снова простой.

Так проходила погрузка парохода „С. Орджоникидзе“.

Л. ШТИЛЬМАН,
бригадир.
Б. ГЕНЗЛЕР,
И. УРМАНДЖИН,
грузчики.

рики избирательным правом пользуются лишь граждане, уплатившие специальный избирательный налог. Не внесшие налога не допускаются к выборам. В других штатах лишены избирательных прав граждане, получающие пособие от государства, и безработные.

Так уродуют буржуазные конституции формально провозглашенные ими демократические права и свободы, отстраняя от участия в выборах представительных органов власти подавляющее большинство трудящихся.

Во Франции пользуются избирательным правом лишь 28,2 процента населения, в Японии — 21,1, в США — 42,8, в Англии — 44 процента и так далее.

В корне отличается от буржуазной советская избирательная система, обеспечивающая действительное всеобщее избирательное право всех трудящихся. 91,1 миллиона трудящихся, или 96,8 процента общего числа избирателей, участвовало в выборах в Верховный Совет СССР. По РСФСР в выборах в Верховный Совет участвовало

59,9 миллиона человек, или 99,3 процента общего числа избирателей; по Украинской ССР — 17,5 миллиона человек, или 99,62 процента, а по Белоруссии — 99,65 процента общего числа избирателей!

Советская избирательная система обеспечивает равное избирательное право для всех трудящихся. Это значит, что все граждане СССР участвуют в выборах депутатов Советов трудящихся на равных основаниях. Каждый избиратель имеет только один голос.

Совсем иначе осуществляется избирательное право в капиталистических странах. В Англии, например, крупные собственники пользуются двумя голосами: одним — по месту жительства, другим — по месту нахождения предприятия или имени. А если такой избиратель имеет высшее образование, он получает право голосовать и третий раз — по месту нахождения этого высшего учебного заведения.

И так в большинстве буржуазных стран.

Советская избирательная система установила прямые

выборы в Советы депутатов трудящихся. Это значит, что каждый избиратель непосредственно голосует за того или иного кандидата в органы власти, непосредственно избирает депутатов в Верховный Совет и в местные Советы депутатов трудящихся.

Прямые выборы облегчают контроль избирателей над работой депутатов.

В царской России не было прямых выборов. Там существовала многостепенная система выборов в Государственную думу. Избиратели имели право голоса соответственно сословию, к которому они принадлежали.

Помещики избирали одного выборщика на 230 человек. Крупные собственники — одного выборщика на 1 тысячу человек. Средние собственники — одного выборщика на 15 тысяч 600 человек. До предела были урезаны избирательные права рабочего класса.

Ясно, что при таком „равенстве“ в Государственную думу избирались в подавляющем большинстве представители буржуазии и помещиков, а негодные

царскому правительству кандидаты отстранялись.

У нас во все Советы депутатов трудящихся выборы производятся тайным голосованием. Каждый избиратель голосует лично. Он заполняет избирательный бюллетень и опускает его в избирательную урну.

В комнате для заполнения бюллетеня никто не имеет права присутствовать, кроме голосующего. Таким образом обеспечивается действительная тайна голосования.

Только в Советском Союзе избиратель свободно голосует за тех депутатов, которым он доверяет защиту своих интересов.

Советская избирательная система, построенная на основе великих принципов самой демократической в мире Сталинской Конституции, предусматривает широкую отчетность депутатов перед избирателями.

Депутат — слуга народа. Он должен выполнять наказ народа, данный ему при выборах. Если какой-нибудь депутат не оправдает доверия избирателей, если он не выполняет волю

народа, советский закон предоставляет избирателям право досрочно отозвать такого депутата и заменить его другим.

В капиталистических странах нет такого порядка.

Там между депутатами и избирателями существуют довольно страшные отношения. Пока идут выборы, кандидаты в депутаты заигрывают с избирателями, обещают им золотые горы. Но как только кандидатов избрали и они стали депутатами, они чувствуют себя в продолжение четырех пяти лет совершенно независимыми от избирателей, так как они перед избирателями не обязаны отчитываться и не могут быть досрочно отозваны.

Только советская избирательная система является действительно демократической, ибо она на практике осуществляет указания Ленина и Сталина о подлинном демократизме.

Она является могучим орудием политического воспитания масс, активного приобщения их к государственному управлению.

Ликвидировать поломки механизмов

НАБОЛЕВШИЙ ВОПРОС

Погрузо-разгрузочные механизмы выбывают из строя. Сказывается низкое качество зимнего ремонта. Многим механизмам уже сейчас нужен ремонт.

Цепи изношены, пальцы в цепях сработались. Малейшее напряжение вызывает поломку цепи.

Зимой собирали моторные секции. Часть из них после непродолжительной эксплуатации находится в ремонте. До самых последних дней к валам одной моторки не было звездочек. Мотор стоял омертвленным, а ведь он дорого обошелся порту.

В зимний период изготовили большое количество поворотных секций. Но в эксплуатации находится из 5 секций всего три.

Поломки механизмов часто возникают по причине того, что механизаторами командуют все, кому не лень.

Механизатор подчиняется бригадиру. Бригадир подчинен прорабу, начальнику участка, мастеру и начальнику отдела механизации. Каждый из них отстаивает свои узковедомственные интересы, а порт из-за этого страдает.

В правилах эксплуатации механизмов говорится, что перед пуском механизмов их нужно проверять. На деле эти правила часто нарушаются.

9 июня я работал на 2 участке порта. Сдавая мне смену, бригадир т. Литвинцев сообщил, что угольник согнут и его нужно выправить. Я спустился в трюм и убедился в том, что угольник необходимо выправить. Приступил к ремонту, а начальник участка

т. Бережной потребовал немедленного пуска механизмов. Началась перебранка, посыпались угрозы.

Я обязан подчиняться начальнику участка, но должной, также не пускать в эксплуатацию механизмы, имеющие дефект. Выходит так, что если бы я выполнил приказ начальника участка, то нарушил бы правила эксплуатации механизмов. В данном случае, простой из-за механизмов выразился бы в час—полтора часа. Соблюдение правил приводит к невыполнению приказа начальника участка

Следовательно, в этом вопросе нужна ясность. Взаимоотношения между отделом механизации и администрацией участков, между механизаторами и руководителями участков должны быть урегулированы.

Не могу умолчать и о следующем факте. Мы получили приказ—поставить две линии транспортеров в первые и третьи двери склада № 1. Я стал готовить линию в третьи двери, остальные механизаторы во главе с бригадиром т. Задворным ставили линию в первые двери.

Спустя некоторое время, получили новый приказ—поставить и вторую линию в третьи двери. На 2 участке часто бывает так, что механизмы переставляют с места на место. Должно быть, перед началом погрузки и выгрузки, администрация не имеет твердого решения, где лучше использовать механизмы.

А. ЛАЗАРЕВ,
механизатор.

Почему паровой кран выбыл из строя

14 июня крановщик т. Бурдинский закончив работу сдал сменщику т. Слабчуку кран не в порядке.

На кране была потеряна пробка спусковой трубки радиатора. Взамен ее крановщик поставил колышек. Горючее для крана т. Бурдинский не заготовил.

Тов. Слабчук пытался завести кран, но безуспешно. Ему пришлось поехать на 2 участок за инструментом. Начался ремонт, но отремонтировать кран не удалось.

Тов. Слабчук снова поехал на 2 участок, затем направился на дом к т. Бурдинскому. Ремонт крана продолжался всю смену 14 июня и до 3 часов дня 15 июня.

Поломка крана болезненно огрзила работу участка. Бригада т. Стопченко пользовалась только одним краном, что разумеется снизило производительность труда.

Разгрузка баржи „Совгавань“ должна была быть закончена 14 июня в 0 часов. Закончена же была разгрузка только 15 июня.

Старший крановщик тов. Бурдинский подает дурной пример.

А. ФОМИН,
зам. начальника 3 участка.

Старшина группы котельщиков т. Чеботарев рассказывает:

— У меня в группе 13 котельщиков. Когда наступил день выпуска, и нам предложили выбрать место работы, мы всей группой изъявили желание поехать в Николаевск.

По успеваемости котельщики не отстали от слесарей. Выпускные испытания они сдали на хорошо. Всем им присвоено звание котельщика 3 разряда. Группа гордится такими отличниками учебы, как тт. Рудковский, Беспалов, Яковлев, Дубровин и др.

Молодые рабочие горят желанием, на практической работе оправдать заботу правительства.

Пожелаем товарищам успехов.

В. ЧИЖ,
мастер механического цеха.

ПО-ХОЗЯЙСКИ БЕРЕЧЬ ГРУЗ

ТЕЛЕГРАММА ИЗ АЛЕКСАНДРОВСКА

Прибывающие в Сахалинский порт грузы, отправляемые Николаевским пароходством укладываются безобразно. Нет должной сепарации, укладка грузов по маркам игнорируется. На пароходе „Амур“ 538 тонн муки различной процентовки не рассортированы.

В 3 и 4 трюмах парохода „Двина“ внизу погружены ящики с головными уборами, макаронами,

парфюмерией, музыкальными инструментами, на них положены койки, сверху овес в гнилой, порванной таре.

Внизу 3 трюма остропахнущие жидкости погружены рядом с сахаром. Одна бочка раздавлена, 13 мешков сахара залиты жидкостью. Остальной сахар в пищу не пригоден.

КОРОВИЧЕВ,
начальник Александровского - на - Сахалине порта.

Публикуемая выше телеграмма начальника Александровского на - Сахалине порта должна вызвать чувство тревоги у каждого трудящегося порта и пароходства. Сахалинцы правильно указывают работникам Николаевского порта и пароходства на безобразную укладку грузов, на преступное обращение с государственным добром.

Погрузка парохода „Двина“, как это уже неоднократно указывалось, была произведена небрежно, с отступлением от каргоплана. Начальник 3 участка т. Бекенин бесечно отнесся к сохранности государственных грузов.

На участках порта ежедневно можно столкнуться

с фактами, когда из порванного мешка высыпается овес, мука. К сожалению, подобные факты не привлекают внимание руководителей участков, тальманов, прорабов и стивидоров. Стивидор—это лицо, призванное следить за правильной штивкой груза. В порту работа стивидоров обезличена. За обработку одного судна отвечает 2—3 стивидора. Такое положение порождает безответственность и недоброкачественную погрузку судов.

Груз — народное добро. Партийные и профсоюзные организации должны помочь хозяйственным руководителям в сохранности грузов, поступающих в Николаевский порт.

НАВЕСТИ ЧИСТОТУ НА ТЕРРИТОРИИ ПОРТА

Территория первого участка порта имеет опрятный вид. Магазины, кладовщики, грузчики сдают свои смены всегда образцово.

Претензий со стороны смен, — говорит начальник участка т. Бобровский, — почти не бывает.

Начиная от магазинера и кончая начальником участка, все ревностно борются за чистоту.

Нельзя сказать, что на 2 и 3 погрузо-разгрузочных участках, не берутся за метлу и лопату. К сожалению, выметая сор из складов, многие забывают одно золотое правило—не заносить грязь обратно.

Если в складах, порядок, то на территории порта

около строений, пока что трудно пройти. Здесь разбросаны слитки металла, обрезки железа, колосники и другое оборудование.

На 2 и 3 участках можно часто наблюдать россыпи овса, отрубей, круцы. Все это говорит о небрежной обработке грузов.

О том, что следует взглянуть на свалки говорит следующий факт. В груды железного лома обчаружили донки, снятые с парохода „Амур“. Много разных деталей, снятых с других судов валяется в порту. На территории заготовок, на технической пристани, на угольных площадках ржавеет, приходит в негодность ценное оборудование. П. Павлов.

Первый день комсомольско-профсоюзного кросса

В выходной день начался комсомольско-профсоюзный кросс. На аллее парка моряков вышли физкультурники затона, порта, пароходства и других организаций города.

Лучшие технические результаты показали физкультурники затона. Все 20 участников сдали нормы ГТО по бегу на 1000 метров.

Первое место завоевал т. Найденев. Его результат—3 минуты 8,4 секунды. Второе место за слесарем

т. Чубаровым. Километровую дистанцию он преодолел за 3 минуты 12,6 секунды.

У девушек в беге на 500 метров первое место завоевала физкультурница судоремонтных мастерских т. Трошко. Дистанцию она закончила за 1 минуту 42,3 секунды.

Второе и третье места заняли физкультурницы пароходства тт. Зубцова и Тищенко.

Ответственный редактор
Я. М. ГЕЛЬФЕР

Новое пополнение

судоремонтных мастерских

Первый выпуск трудовых резервов! Слесари—котельщики делают свои планы, мечтами, подводят итоги учебы. Итоги эти радостны. Выпускники школ ФЗО Владивостока и Лесозаводска получили квалификацию, наши предприятия—достойное трудовое пополнение.

Коллектив судоремонтных мастерских пополнился новым отрядом специалистов. К нам приехали на работу 13 котельщиков и 10 слесарей. Группа котельщиков закончила 6-месячное обучение в школе ФЗО № 3 морского транспорта в г. Владивостоке. Слесари закончили лесозаводскую школу ФЗО № 10.

Учащиеся этой школы удостоены награды. За отличную успеваемость, хорошую дисциплину школа награждена краевым управлением Государственных трудовых резервов красным знаменем.

Они с отличными и хорошими оценками сдали испытания, показав себя настоящими мастерами своего дела. На протяжении учебы многие из них имели поощрения. Выпускник т. Гордиенко получил грамоту краевого управления трудовых резервов. Грамотами награждены и выпускники тт. Лушевский, Переконос. По несколько благодарностей за хорошую учебу имеют и остальные слесари.