

Суббота

21 июня 1941 г.

№ 49 (73)

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

Предвыборное собрание рабочих, служащих, инженерно-технических работников и моряков Николаевского пароходства выдвинуло кандидатом в депутаты Верховного Совета СССР секретаря Камчатского обкома ВКП(б) ГРИГОРИЯ ФЕДОРОВИЧА АКСЕНОВА

Еще накануне стало известно, что 18 июня состоится собрание рабочих, служащих пароходства, порта, судоремонтных мастерских и моряков судов по выдвижению кандидата в депутаты Верховного Совета Союза ССР. По окончании работы токари, слесари, котельщики, грузчики, строители, грузоприемщики, бухгалтеры, счетоводы—трудящиеся пароходства направились в помещение слесарно-сборочного цеха судоремонтных мастерских.

На стенах лозунги: „Да здравствует Сталинский блок коммунистов и беспартийных“, „Да здравствует Верховный Совет Союза Советских Социалистических Республик“.

Среди собравшихся старые производственники: мастер плотничного цеха т. Лобастов, заведующий складом порта т. Зинкович, котельщик т. Васин. В старое, дореволюционное время все они были лишены избирательных прав и отстранены от участия в политической жизни страны.

Сталинская Конституция предоставила каждому из них право выбирать в Верховный Совет СССР и быть избранными. Никаких ограничений,—полная демократия. На собрании много женщин, работниц пароходства, порта, судоремонтных мастерских. Их сестры в капиталистических странах лишены избирательных прав.

В Советском Союзе женщина наравне с мужчиной избирает органы власти. 180 женщин являются депутатами Верховного Совета СССР, 157 Верховного Совета РСФСР. Тысячи, десятки тысяч женщин избраны в областные, краевые, городские, районные и сельские Советы депутатов трудящихся.

Граждане нашей страны пользуются избирательным законом, построенным на основе самой демократической в мире конституции. Выборы органов власти в нашей стране проводятся в условиях развернутой демократии и полной свободы.

Народ выдвигает в органы власти преданных сынов родины, сынов партии.

Начинается собрание.

В президиум собрания избираются стахановцы па-

роходства и руководители партийных, профсоюзных и хозяйственных организаций.

Кто желает выдвинуть кандидатуру в Верховный Совет Союза ССР,—спрашивает председательствующий. Слово получает мастер литейного цеха судоремонтных мастерских, награжденный значком „Почетному работнику морского флота СССР“.

Речь мастера чугуно-литейного цеха Г. Максимова. Депутаты Верховного Совета—слуги народа. Они выражают волю и чаяния трудящихся масс страны, интересы народа для них выше всего.

Товарищ Сталин в своей речи на предвыборном собрании избирателей Сталинского избирательного округа говорил: „Избиратели, народ должны требовать от своих депутатов, чтобы они оставались на высоте своих задач, чтобы они в своей работе не спускались до уровня политических обывателей, чтобы они оставались на посту политических деятелей Ленинского типа, чтобы они были такими же ясными и определенными деятелями, как Ленин, чтобы они были такими же бесстрашными в бою и беспощадными к врагам народа, каким был Ленин, чтобы они были свободны от всякой паники, от всякого подобия паники, когда дело начинает осложняться и на горизонте вырисовывается какая-нибудь опасность, чтобы они были также свободны от всякого подобия паники, как был свободен Ленин, чтобы они были также мудры и неторопливы при решении сложных вопросов, где нужна всесторонняя ориентация и всесторонний учет всех плюсов и минусов, каким был Ленин, чтобы они были также правдивы и честны, каким был Ленин, чтобы они также любили свой народ, как любил его Ленин“.

Я выдвигаю кандидатом в Совет Союза Верховного Совета Союза ССР от Камчатско-Колымского избирательного округа товарища Аксенова Григория Федоровича.

Тов. Аксенов родился в 1899 году в семье крестьянина-середняка. С 1915 по 1918 год тов. Аксенов работал на Златоустовском за-

воде рабочим-строгальщиком.

С 1919 до 1929 года служил в Красной Армии, где в 1926 году вступил в члены ВКП(б). С сентября 1929 по октябрь 1931 года тов. Аксенов учился в Самарском комвузе, а с 1931 по 1933 год в аспирантуре научно-исследовательского института социалистического земледелия.

В 1933-1934 года работал директором МТС Куйбышевской области, а с 1934 по 1936 год—уразляющим межрайонной конторой сортсезимозы в г. Ульяновске Куйбышевской области.

С 1936 по 1939 год т. Аксенов работал заведующим отделом школ Ульяновского горкома ВКП(б), вторым секретарем этого же горкома, первым секретарем Ульяновского сельского райкома ВКП(б) и заместителем председателя Куйбышевского облисполкома.

В 1939 году тов. Аксенов был направлен ЦК ВКП(б) на работу в Хабаровский край. С октября 1939 года тов. Аксенов работает первым секретарем Камчатского обкома ВКП(б).

Под руководством тов. Аксенова крепнет и расцвет хозяйство Советской Камчатки. Я призываю всех избирателей 13 июля отдать свои голоса за верного сына большевистской партии товарища Аксенова Григория Федоровича (аплодисменты).

Речь И. Васина—стахановца котельщика судоремонтных мастерских.

Товарищи рабочие, служащие, инженеры, техники моряки Николаевского пароходства. Я целиком и полностью поддерживаю кандидатуру тов. Аксенова, выдвинутую в депутаты в Верховный Совет Союза ССР. Я призываю вас всех поддержать эту кандидатуру.

Речь Е. Войновского зам. начальника планового отдела пароходства.

Через 25 дней избиратели Камчатско-Колымского округа будут выбирать своего депутата в Верховный Совет Союза ССР. Выборы в Верховный Совет Союза ССР—всенародный праздник.

Я приветствую предложение мастера судоремонтных мастерских о выдвижении кандидатом в Верховный Совет Союза ССР тов. Аксенова Григория

Федоровича. Тов. Аксенов имеет большие заслуги перед родиной. Он прошел замечательный путь от рабочего-строгальщика до секретаря областного комитета партии. Я призываю трудящихся пароходства ознаменовать день выборов перевыполнением плана грузоперевозок.

Речь С. Клубикова—стахановца-токаря судоремонтных мастерских. Выборы в Верховный Совет СССР каждый трудящийся пароходства должен встретить производственными успехами. Я обязуюсь ежедневно выполнять нормы на 150 процентов.

Кандидатура, названная т. Максимовым вполне достойная. Я призываю всех трудящихся пароходства 13 июля организованно явиться к избирательным урнам, голосовать за кандидата сталинского блока коммунистов и беспартийных тов. Аксенова Григория Федоровича.

Речь А. Вольского—начальника механико-судовой службы.

12 декабря 1937 года наш народ выбирал свой высший орган власти—Верховный Совет. 12 декабря—незабываемый день, в памяти каждого избирателя. Коммунисты и беспартийные рука об руку шли к избирательным урнам единодушно отдали свои голоса за кандидатов непобедимого сталинского блока коммунистов и беспартийных.

Весь капиталистический мир охвачен второй империалистической войной. Наша страна, благодаря мудрой сталинской политике, не втянута в войну. Мы не переживаем ужасов, страданий, разрушений и лишений, которые принесла война народам, воюющих стран. Мы спокойно и уверенно строим новое коммунистическое общество.

Депутаты народа, наши избранные, честно выполняют свой долг перед избирателями. Тов. Аксенов—стойкий, верный сын большевистской партии и он оправдает наше доверие.

Товарищи, призываю вас всех поддержать кандидатуру тов. Аксенова.

Речь А. Кузнецова—мастера отдела механизации.

Товарищи избиратели. Нашим подарком ко дню выборов пусть будет пере-

выполнение плана грузоперевозок.

Дружным, единодушным голосованием за тов. Аксенова продемонстрируем свою организованность, свою сплоченность.

Речь П. Мамаева—магазинера порта.

Я, как и предыдущие ораторы поддерживаю кандидатуру тов. Аксенова. Тов. Аксенов замечательный большевик, проявил себя прекрасным организатором.

Председательствующий т. Лозовский спрашивает: есть ли еще желающие выступить? Желающих больше нет.

Кто за то, чтобы тов. Аксенова Григория Федоровича выдвинуть кандидатом в депутаты Верховного Совета Союза ССР прошу поднять руки—объявляет председатель собрания. Все единодушно голосуют. Собрание единогласно принимает следующее постановление.

Постановление общего собрания рабочих, служащих, инженерно-технических работников и моряков Николаевского пароходства

Обсудив вопрос о выдвижении кандидата в депутаты Верховного Совета СССР от рабочих, служащих, инженерно-технических работников и моряков Николаевского пароходства—общее собрание в количестве 600 человек постановляет:

1. Выдвинуть кандидатом в депутаты Верховного Совета СССР от рабочих, служащих, инженерно-технических работников и моряков Николаевского пароходства секретаря Камчатского обкома ВКП(б) Григория Федоровича Аксенова 1899 года рождения, члена ВКП(б), проживающего в городе Петропавловске-на-Камчатке.

2. Общее собрание в количестве 600 человек просит товарища Григория Федоровича Аксенова дать свое согласие баллотироваться в депутаты Верховного Совета СССР по Камчатско-Колымскому избирательному округу от рабочих, служащих, инженерно-технических работников и моряков Николаевского пароходства.



Григорий Федорович Аксенов,
выдвинутый кандидатом в депутаты Верховного Совета Союза ССР
по Камчатско-Колымскому избирательному округу

ПО-БОЛЬШЕВИСТСКИ РАЗВЕРНЕМ МАССОВО-РАЗЪЯСНИТЕЛЬНУЮ РАБОТУ СРЕДИ ИЗБИРАТЕЛЕЙ

Опыт прошедших выборов в Верховный Совет СССР, Верховные Советы Союзных Республик и в местные Советы депутатов трудящихся показывает, что успех избирательной кампании зависит от размаха и содержания большевистской агитации. Между тем массово-разъяснительная работа в хозяйствах паромоводства поставлена неудовлетворительно. Затянулось утверждение агитаторов, большинство из них еще не приступило к работе.

Слабо применяется наглядная агитация.

Запущена массово-разъяснительная работа в общежитиях порта. На партийных собраниях, на заседаниях партбюро т. Андреев, руководитель парторганизации порта неизменно заявляет, что агитационная работа завалена. Заявления делаются без конца, а улучшений не видно.

До дня выборов осталось меньше трех недель. По-большевистски нужно развернуть работу среди избирателей.

СЕРЬЕЗНОЕ ОТНОШЕНИЕ К ПОРУЧЕННОМУ ДЕЛУ

На избирательном участке № 536 закончено составление списков. Приняло участие 38 активистов.

С 15 по 18 июня вечерами каждый учетчик шел к прикрепленному району. Здесь они составляли списки избирателей.

Хорошо выполнил порученное дело механизатор комсомолец т. Костына. Без единой помарки и ошибки сдали списки тт. Гайдукович, Квасова, Вакар, Дружин и др.

С большой серьезностью и тщательностью отнеслись учетчики к составлению алфавитного списка избирателей. Здесь особо следует отметить тт. Князеву, Иванова, Макарова, Пугачеву.

19 июня одними из первых мы сдали списки избирателей по нашему участку в городской Исполнительный комитет совета депутатов трудящихся.

И. ЧЕРЕНКОВ,
инструктор политотдела.

ЖДУТ АГИТАТОРА

13 июня началась избирательная кампания по выборам в Верховный Совет Союза ССР от Камчатско-Колымского избирательного округа.

Прошло несколько дней, а в общежитии грузчиков по ул. Кантера и до сих пор не было агитатора и мы не знаем выделен он или нет.

Мы ждем, когда политотдел и баскоммор выделит агитаторов ознакомить с великой важностью данного вопроса.

В. ШУХТИН,
магазинер.

К СВЕДЕНИЮ ИЗБИРАТЕЛЕЙ

Участковая избирательная комиссия избирательного участка № 536 находится в клубе моряков.

Л. ФЕЛЬДМАН,
председатель участковой избирательной комиссии.

Трибуна опыта

ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА НА ПОГРУЗКЕ РЫБЫ

В этом году нашему порту придется обрабатывать рыбу на речных судах. При обработке рыбы значительную роль имеет расстановка рабочей силы в бригаде грузчиков. В зависимости от организации трудового процесса, бригада может дать наибольшую производительность труда.

Предстоит погрузка рыбы в бочко-таре весом в 4 центнера. На опыте своей работы убедились, что нужно расставить бригаду так: 4 человека на штивку рыбы в трюме, 4 человек поставить на спуск бочко-тары в трюм, 7 человек на подкатку бочек с причала на палубу парохода и одного человека на подкатку к трюму.

Такой процесс обработки рыбы рассчитан, когда затарированная рыба находится от парохода на расстоянии 70 метров.

При обработке 4-центнеровых бочек на расстоянии 20 метров, при том же

количестве людей в бригаде, грузчики должны быть расставлены следующим образом: на штивку рыбы в трюм 6 человек, на спуск в трюм 4 чел., на подкатку к трюму бочек с рыбой 6 человек.

Если предстоит погрузка рыбы в таре центнер на нормальном расстоянии груза от стоянки судна, то - есть не превышающим 20 метров, бригада грузчиков из 16 человек расстановку производит из расчета: в трюм на штивку рыбы - 6 человек, на спуске рыбы в трюм - 3 человека, на подкатке от места нахождения груза на палубу парохода - 6 человек, и подкатка по палубе к трюму 1 человек.

Спуск обыкновенно производится вручную при помощи веревки, обхватывающей бочку узлом перпендикулярно и параллельно.

В. БУДАРИН,
бригадир грузчиков участка № 2.

ПЕРЕДОВЫЕ ЛЮДИ ПАРОХОДСТВА

Бригадир Алексей Рубцов

Алексей Рубцов демобилизовавшись из Красной Армии поступил на работу в Николаевский порт. Не сразу свикся он с новой обстановкой.

Молодой грузчик испытывал неудобства, работа была тяжелой и неудобной. Но Алексей не выдавал своей усталости. Армия привила ему сдержанность и хладнокровие.

Шли месяцы. Алексей приобретал навыки, работа становилась привычной...

На участке организовалась новая бригада грузчиков. Нужен был вожак. Начальник участка решил выделить бригадиром Алексея Рубцова.

— Наш парень, хорошим будет бригадиром, — поправляли товарищи.

Вам доверяют, не подведите, — сказал ему начальник участка.

Постараюсь оправдать доверие. Таков был ответ Алексея Рубцова. Был я в Красной Армии неплохим командиром, постараюсь и здесь быть таким.

В бригаду попал не сколько человек, не желавших работать и мешавших другим. Рубцов не стерпел лодырей и подал начальнику участка заявление об исключении их из бригады. Ответ последовал скоро. Если оставляют лодырей,

то ухожу я из бригады, — сказал бригадир. Но бригада обступила плотным кольцом своего командира. Понял Алексей, что трудно ему расставаться с товарищами по работе, что поступил он неправильно — погорячился.

Вот уже третий год Алексей Рубцов бригадиром. И ни разу бригада не отставала. Тов. Рубцов учит своих людей, передает свой практический опыт новичкам. Личным примером показывает, как правильно и удобно грузить громоздкие ящики и мешки.

Тт. Колчин и Савчук пришли в бригаду без знания дела. В первое время они выбивались из сил, не знали приемов погрузки и выгрузки. У людей появилась мысль, — покинуть порт.

На помощь пришел бригадир. Он заботливо помогал новичкам, показывал, советовал. Результаты сказались. Колчин и Савчук сейчас работают хорошо.

Недавно бригада чествовала своего бригадира по случаю награждения его значком „Почетному работнику морского флота“. Награду бригада рассматривает, как призыв к новым успехам.

И. БОЧКАРЕВ,
боец военизированной охраны порта.

ПЕРЕВЫПОЛНЯЮТ СМЕННОЕ ЗАДАНИЕ

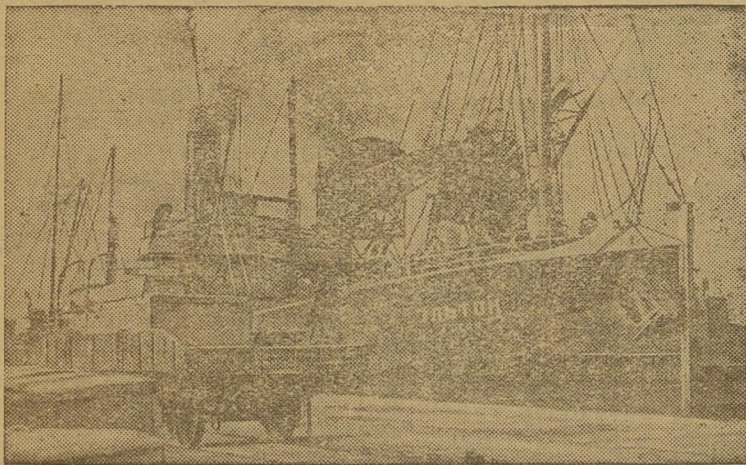
19 июня большинство бригад грузчиков перевыполнили сменное задание. Впереди бригада грузчиков т. Стопченко, выполнившая сменное задание на 187,2 проц.

На 147,9 проц. выполни-

ла норму бригада грузчиков т. Ковалишина.

Хороших показателей добились бригады тт. Галлактионова—135,5 проц. Бударина—130,9 проц. Вишневого 116,6 проц., Логинова—107,3 проц.

Итоги судоремонта 1940-41 г. и задачи на 1941-42 г.



Погрузка парохода „Эльтон“ в Архангельском порту

Объем судоремонта 1940-41 г.

Судоремонт 1940-41 года выражался без дополнительных работ в 215300 человеко-часов, что больше судоремонта прошлого года на 33700 человеко-часов. Это приблизительно равноценно ремонту двух таких судов, как пароходы „Амур“ и „Серп“, или трех судов типа „Чапаев“.

Судоремонт в основном, если не считать парохода „Ола“ закончен раньше намеченного срока. Ремонт парохода „Амур“ вместо 25 мая окончил 20 мая, парохода „Перекол“ вместо 1 мая — 20 апреля, баржа № 137 вместо 20 июня вступила в эксплуатацию 25 мая.

Производительность труда по мастерским за 1941 год колебалась в пределах от 119,6 до 125,8 проц. по некоторым цехам она была ниже.

Самую низкую производительность труда давали котельный и слесарный цехи. Организация труда и дисциплина не были в этих цехах на должной высоте. Высокую производительность в период всего судоремонта давал механический цех.

Лучшими цехами заслуженно являются: плотничный цех (мастер цеха т. Лобастов), литейный цех (мастер т. Максимов), электромонтажный (мастер т. Белолицов).

Неплохие показатели имели сварщики (мастер т. Дзарасов) особенно они повысили свою производительность в мае.

Впервые в мастерских

В судоремонт 1940-41 г. впервые в мастерских ремонтировалось 5 морских судов. Все они получили качественный и своевременный ремонт.

Мастерским пришлось осваивать ряд совершенно новых, не встречавшихся ранее работ. Так, например, для парохода „Перекол“

отлита и обработана трубная решетка к конденсатору.

Мастерскими также освоена калибровка мотылевых шеек, коленчатых валов.

Отлиты по шаблонной формовке, а затем отбалаansirованы винты для катера „Щорс“, „Чапаев“.

Отремонтированы путем выморозки дейдвуды морских судов „Ола“, „Амур“. На ремонте морских судов коллектив мастерских многому научился, многое освоил, обогатил свой практический опыт.

Коллектив караванного цеха, например, имел смутное представление о конопатке судов. Сейчас он проконопатил палубу полюта парохода „Ола“, знает как и каким инструментом производится эта работа.

Впервые, например, пришлось изготавливать в массовом количестве конденсаторные сальники. Здесь помогла рационализация этого процесса, увеличившая в 2 раза производительность труда.

Что мешало судоремонту

Перебои в снабжении топливом, недостаток материалов, недостаток в инструменте являлись причинами, тормозившими судоремонт.

Достаточно отметить, что судоремонт 1941 года проведен без единого личного напильника. Особенно остро ощущался недостаток в режущем и мерительном инструменте.

Покупка материала мастерами цехов и даже рабочими на собственные средства—явление, к сожалению, нередкое. Например: мастер котельно-сварочного цеха т. Дзарасов израсходовал более 30 рублей на покупку зубного порошка для обмазки электродов. Это не выход из положения, но иначе работа стояла бы, так как отдел снабжения недостаточно инициативен.

Не в меньшей мере тормозом в судоремонте являлись такие причины, как недостаточная организация труда в отдельных цехах,

простой, невыполнение норм выработки. Например: почти весь май литейный цех простоял из-за отсутствия огнеупорного кирпича и кокса.

Нормы выработки выполнялись и перевыполнялись не всеми рабочими. Так, например, в январе нормы выработки не выполнило 66 человек. Изучение причин невыполнения норм показало, что дело не в том, что нормы не выполнимы. Дело в том, что организация рабочего места недостаточна. Когда в этом направлении были приняты меры, то уже в феврале нормы невыполнило 33 человека.

О браке

Брак на производстве является результатом невнимательности, необдуманного процесса работы, нарушения технологии. В судоремонтных мастерских брак за 5 месяцев 1941 года выражается в 17169 рублей. Брак по вине рабочих выражается в сумме 5969 рублей. Таким образом за счет производства брак отнесен в сумму 11200 руб.

Наибольший процент брака падает на долю литейного цеха, (за 5 месяцев составляет на сумму 6784 руб.) Причина здесь кроется в том, что литье производится без анализа и подбора материала из-за отсутствия лаборатории. Кроме того, зачастую расплавленный металл выливается в сырую форму. Просушивать все формы не позволяют габариты, сушилки.

Можно ли было пароход „Ола“ выпустить в срок?

Безусловно можно. Пароход „Ола“ должен был выйти из ремонта согласно плана Наркомморфлота 10 июня 1941 г. Каковы причины, задержавшие выход судна в срок? Прежде всего, отдаленность его стоянки от мастерских. Пароход „Ола“ по объему работ занимал одну треть всего судоремонта 1941 года.

Ясно, что с таким большим объемом работ пароход нельзя было ставить в самом конце бухты. В плане расстановки флота, разработанном мастерскими, это обстоятельство было учтено. Но порт, производивший расстановку флота, не выдержал этого плана. Постройка временного цеха около зимовки парохода, транспортировка материала, оборудования и „экскурсии“ за заправкой инструмента—все это отняло немало рабочего времени.

Второй, не менее важной причиной было наличие двух прорабов на объекте—прораба судоремонтных мастерских и прораба пароходства, который не подчинялся административно директору мастерских. Рабо-

чие были частыми свидетелями таких эпизодов, когда указания одного прораба отменялись другим.

Слабая механизация работ, недостаточная организация труда, несамостоятельность некоторых мастеров вызывали отставание ремонта.

Все эти причины привели к тому, что пароход „Ола“ не вышел в срок из ремонта. Кроме того, имеется перерасход средств против сметных цен.

О наличии двух прорабов на одном объекте неоднократно ставили в известность механико-судовую службу и начальника пароходства, но мер никаких принято не было.

Высокая сознательность

За стахановскую работу в судоремонт 1941 года Народным Комиссаром морского флота награжден ряд работников в мастерских. Среди награжденных слесарь т. Шубин Т., контрольный мастер слесарного цеха т. Божко, котельщик т. Васин и др.

Мастерские приняли в свою семью новое, молодое пополнение из школ ФЗО. Им надо будет учиться у наших кадровых рабочих, перенимать их практический опыт.

В судоремонтных мастерских среди кадровых рабочих есть немало товарищей, честно и добросовестно работающих десятки лет на производстве. Среди них необходимо отметить старейших рабочих плотничного цеха тт. Лобастова и Доронина. У них нашим молодым рабочим следует учиться любить труд.

Задачи судоремонта 1941 г.

Перед судоремонтными мастерскими в 1941—42 году стоят серьезные и ответственные задачи. Мастерские должны будут собрать, оборудовать, отделать и сдать в эксплуатацию металлические баржи. Одна из таких барж заводом

„Красная кузница“ уже направлена в Николаевск. Сейчас представителю завода, где строились баржи, поручено составление сметы на сборку этих барж.

Надо полагать, что Наркомморфлот в этом году в Николаевск поставит на ремонт несколько морских судов. Необходимо учесть ошибки нынешнего года и их не допускать.

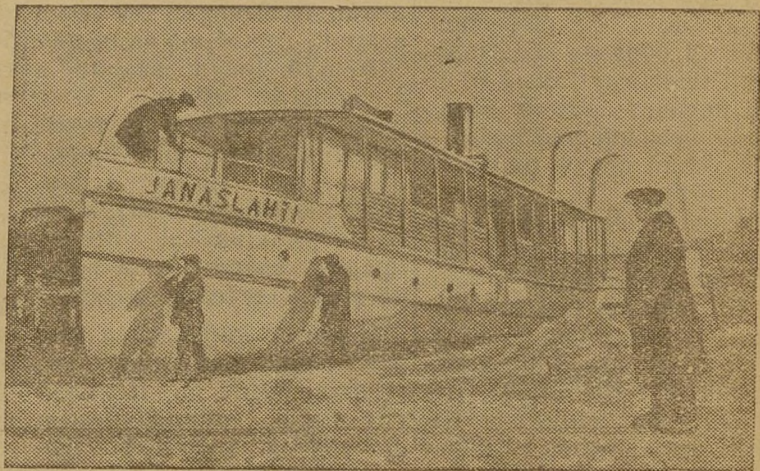
Установка вновь прибывшего дизеля будет выполняться силами мастерских. Своевременно установив дизель, можно будет вывести мастерские и порт из вечной нужды в электроэнергию. Дизель уже находится в Николаевске.

Судоремонт 1941-42 года не может быть успешно проведен без тщательной и надлежащей подготовки. Однако, с этим не совсем благополучно. Мастерские до сих пор не имеют кредитов на капитальный ремонт оборудования и зданий цехов. Выделены парходством 70 тыс. руб. на капитальный ремонт—недостаточно.

На приобретение нового оборудования и инструмента средства также отсутствуют. Завозка материала желает лучшего. С открытием навигации кроме сортового железа, почти ничего не завезено. Завоз такими темпами внушает опасение, что мастерские могут остаться без некоторых материалов для предстоящего судоремонта. Возможно было бы целесообразным, предварительно, конечно, продумав и подсчитав, отправить баржу в Хабаровск, и там ее загрузить нашими материалами.

Коллектив судоремонтных мастерских крепкий и спаянный, нет сомнений, что с честью выполнит стоящие перед ними задачи.

В. ШЕЛУЧЕНКО,
главный инженер судоремонтных мастерских.



На Соргавальском судоремонтном заводе (Карело-Финская ССР).

Фото Я. Роскина.

ВО ЧТО ОБХОДИТСЯ ТОННА ПЕРЕВЕЗЕННОГО ГРУЗА?

Барже „Совгавань“ отдел эксплуатации дал план на июнь. По этому плану за месяц нужно перевезти не многим больше 2000 тонн груза. В плане предусмотрено 9 пробегов за месяц. Баржа может брать 1000 с лишним тонн груза, становится ясным, что работать в течение месяца мы будем непроизводительно.

С начала навигации мы сделали 2 рейса. За это время перевезли более 2000 тонн груза. Сказать, во что обошелся каждый из рейсов, принес ли он прибыль пароходству — неизвестно. Из июньского плана нельзя узнать, во что обходится тонна перевезенного груза, сколько производится затрат на содержание штата, на топливо и другое.

Обычно на каждый рейс отдел эксплуатации дает приказ наряд. В нем кроме заданий по скорости, времени стоянки под погрузкой и выгрузкой должно быть указано в специаль-

ных графах экономические показатели рейса. Но диспетчеры не считают нужным заполнять эти графы.

К этому надо еще добавить, что диспетчеры, не всегда во-время дают приказ-наряд на рейс. Сейчас баржа „Совгавань“ третий день стоит под погрузкой грузов для рыбных заводов Рыбновского района. Приказа-наряда на этот рейс мы не имеем. Тов. Мишин говорит, что даст его в конце погрузки.

Такое положение типично и для других барж. Наш экипаж взял обязательство по-стахановски провести навигацию 1941 года. Изыскав внутренние ресурсы, мы пришли к выводу, что на барже можно перевозить более 1300 тонн груза. Пропешие рейсы показали, что отдел эксплуатации не учитывает наших возможностей.

Я ДЬЯЧЕНКО,
шкiper баржи „Совгавань“.

Рейсовые отчеты составляются безграмотно

Отдельные капитаны и шкiperы несвоевременно представляют отчеты по законченным рейсам. Пароход „Двина“ не сдал рейсовый отчет за май. Баржа „Гражданка“ сделала несколько рейсов, но ни одного отчета не сдала в отдел эксплуатации. Рейсовые отчеты по барже „Русалка“ составлены неграмотно. Не отражено время перехода, количество груза указано 405 тонн.

По этому же рейсу в отчете парохода „Чапаев“, буксировавшего баржу 420 тонн, а по поступившим отчетам в группу контроля доходов значится 417 тонн. Зачастую не указывают, где и сколько груза взято и куда перевезено. Такое отношение вносит путаницу и дезорганизует работу.

В. ШУЛЬГА,
сотрудник планового отдела пароходства.

Не замазывать недостатки

14 июня на бюро горкома ВКП(б) обсуждался вопрос о состоянии погрузо-разгрузочных работ в порту. Руководство порта проделало большую работу по организации погрузо-разгрузочных операций в 1941 году. Но это не должно скрыть большие недостатки, обнаруженные в первый месяц навигации.

К сожалению, т. Волощенко (начальник порта) и (секретарь партбюро) т. Андреев не вскрыли недостатков, а остановились главным образом на отсутствии тоннажа. Самый главный недочет состоит в том, что не создано еще боевого настроения среди работников порта.

Возьмем несколько примеров из работы порта. Механизмы используются плохо. Причин тут две. Во-первых, нет постоянно и регулярно подаваемой электроэнергии. Во-вторых, неполадки зависящие от самого порта. За счет неисправности механизмов было уже 310 часов простоя. План механизированной об-

работки грузов выполнен только 62,5 проц. К выгрузке судов механизмы часто бывают неподготовленными.

Есть простои бригад грузчиков из-за нераспорядительности. Начальник участка т. Бобровский справедливо жалуется, что к нему прислали бригады на выгрузку баржи „Русалка“, когда баржа к погрузке была не подготовлена.

За месяц работы только один катер „Михеев“ — капитан т. Коперин сделал 6 аварий, примерно на сумму 5000 руб. Были аварии и с другими судами. Есть даже случаи, когда точно не установлено, кто произвел аварию. Повести решительную борьбу с авариями и аварийщиками, предупредить аварии — вот задача руководителей порта.

Имеются сигналы о том, что отдельные пароходы, направляемые на Сахалин грузились неправильно. Легкий и хрупкий груз грузился на дне трюма, на них кровати, а мешковый груз сверху. Ясно, что

ПО МОРСКИМ БАССЕЙНАМ СТРАНЫ

БАЛТИЙСКИЙ. Начальник механизации угольного района Ленинградского порта тов. Наумов, автор многих рационализаторских предложений, закончил конструирование оригинальной машины для разгрузки вагонов. Специалисты в области портовой механизации, профессора ЛИИВТа дали положительную оценку предложению тов. Наумова. Машина состоит из транспортера и двух лопаточных устройств, подгребающих массовый груз на ленту.

КАСПИЙСКИЙ. Развод вахт на судах. На всех судах Рейдтанкера, за исключением несамостоятельных барж, введен развод вахт. За 15 минут до вступления на дежурство все подвахтенные палубной и машинной команд выстраиваются на палубе. При появлении вахтенного начальника или капитана дается команда „смирно“. Каждое подразделение вахты — рулевые, матросы, машинисты, кочегары получают твердое задание на предстоящие 4 часа, знакомятся с планом, который судно должно выполнить за вахту.

ЧЕРНОМОРСКИЙ. В живописных окрестностях Одессы — на Хаджибеевском лимане и в Люстдорфе — открылись пионерские лагеря завода имени Марти и баскоммора. В течение летнего сезона здесь отдохнуть более 900 детей моряков, портовиков и судоремонтников.

при такой погрузке будет порча грузов.

Надо уяснить всем работающим в порту, что портить народное добро, это самое тяжелое преступление перед государством. Надо сурово наказывать виновников.

Бюро парторганизации порта и его секретарь тов. Андреев, баскоммор т. Терентьев не достаточно оперативно еще руководят массово-политической работой, не сделали агитационно-боевой, наступательной против всех нарушений и против конкретных виновников беспорядков.

Политотдел пароходства, бюро парторганизации порта и баскоммор должны неустанно работать над воспитанием рабочих, служащих в духе сознательного отношения к труду и бережного отношения к народному имуществу. Тогда незамедлят сказаться и положительные результаты.

А. ДМИТРИЕВ,
зав. орготделом горкома ВКП(б)

ПРОСТОИ ПО ВИНЕ ОТДЕЛА МЕХАНИЗАЦИИ

18 июня в ночную смену на втором участке производилась разгрузка баржи „Ястреб“. Работало 3 бригады тт. Рубцова, Глухова и Вишневецкого.

Бригада т. Глухова и Вишневецкого выгружала груз из трюма № 2 в плечевую, что снижает производительность труда.

Только благодаря настойчивости бригады прораб участка т. Серков согласился поставить транспортеры. На установку транспортеров в № 1 и 2 механизаторы (бригадир т. Литвинцев) затрачено 1 час времени, и бригада тт. Глухова и Вишневецкого вынуждены были простаивать. К

2 часам механизмы были установлены, и бригады приступили к работе.

За 2 часа работы бригада тов. Глухова дала около 50 тонн кулевого груза. Но каково было разочарование бригадира и грузчиков, когда одна секция транспортера поминутно останавливалась из-за буксовки вала. И это продолжалось около часа, в результате чего бригада т. Глухова не выполнила сменного задания.

Простои по вине отдела механизации не единичны. Они наблюдаются почти ежедневно.

П. БЕРСЕНЕВ.

Соревнование на досрочную погрузку парохода „Красноармеец“

19 июня к 3 участку припартовался пароход „Красноармеец“. Командование судна заблаговременно подготовило трюмы и лебедки к погрузке.

Занятые на погрузке судна бригады тт. Рыбова и Хлебалина вступили в социалистическое соревнование, каждый грузчик обя-

зался погрузить за смену 11,5 тонн груза при норме 10,6 тонны.

Погрузка шла бесперебойно. Вчера к 5 часам дня было погружено 1750 тонн груза, к 10 часам вечера судно было погружено досрочно на 20 часов.

Е. ЭПОВ,
инструктор политодела.

Спасибо за заботу (Письмо пассажира)

13 июня пароход „Амур“ (грузовой) в 20 часов отчалил из Александровска с пассажирами и грузом. Пассажиры очень рады, что едут на материк. Продуктов взяли всего на один-два дня, зная, что пароход идет всего 18-20 часов.

Пароход „Амур“ глубоко осел в воду. При выходе из Татарского пролива стали попадаться перекаты и мели. Командование, боясь посадить пароход на мель, решило отстаиваться. При каждом приливе воды судно „перескакивало“ опасные места.

Рейс затянулся до четырех дней. Продукты у большинства пассажиров кончились. Командование всем, чем могло помогало пассажирам. Следует отметить добросовестную и самоот-

верженную работу отдельных членов экипажа парохода „Амур“. Старший помощник тов. Белокопский был поставщиком и продавцом продуктов. Всего 2 часа он отдыхал в сутки. Пекарь т. Курбанов и повар т. Осбищев, не считаясь со временем, попеременно пекли хлеб. Повар варил суп, кашу для пассажиров.

Помполит судна т. Честной целыми днями был среди пассажиров, объяснял им причины вынужденной стоянки и успокаивал людей.

Большое спасибо старпому т. Белокопскому, повару т. Осбищеву, помполиту т. Честному за проявленную заботу о пассажирах.

А. КОРЯВКО,
пассажир.

Командный состав парохода „Кингисепп“ подает дурной пример

Отдельные командиры парохода „Кингисепп“ ведут себя развязно, недисциплинированно. Старший механик т. Семенюк подрывает авторитет капитана, дискредитирует его в глазах экипажа.

В машинном отделении, которым руководит т. Семенюк развал трудовой дисциплины. 2 кочегара Брянцев и Булатов отданы под суд за хулиганство. Третий механик Козлов совершил прогул.

Старший механик т. Семенюк долго укрывал про-

гул Козлова и лишь под нажимом капитана Семенюк подал рапорт о нарушении дисциплины третьим механиком.

Разболтанность и расхлябанность приводят к тяжелым последствиям. Машина работала с перебоями. И в этом надо искать одну из причин того, что рейс парохода „Кингисепп“ из Александровска в Николаевск затянулся.

Г. ИВАНОВ.

Ответственный редактор
Я. М. ГЕЛЬФЕР.