

# ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ МОРЯК

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

Суббота  
11 января 1941 г.  
№ 3 (27)  
Год издания 2-й  
Выходит 2 раза в неделю.

## ВНИМАНИЕ ОТСТАЮЩЕМУ УЧАСТКУ

В декабре заводской ремонт флота как по судам пароходства так и по судам порта сильно отстал. Затон не сдержал своего обязательства, взятого в соревновании с речниками Нижне-Амурского речного бассейна — выполнять план из декады в декаду.

Больше всего отстают котельные работы по пароходу „Ола“. Темпы котельных работ на этом судне внушают законную тревогу, ибо под угрозой своевременный ввод парохода в эксплуатацию.

На примере ремонта парохода „Ола“ видны крупные недостатки затона, организационные и производственные. К трудоемкому, большому объему работ руководство затона готовилось несерьезно. Осваивая новую работу, о новых методах не подумали.

Как показывают факты, по переоборудованию жилых помещений на судне „Ола“ не имеется полностью чертежей. Из-за этого бригады теряют время, неизбежны переделки.

Составлению чертежей до последнего времени не уделялось серьезного внимания. Работу эту возложили на инженера Овчинникова, являющегося одновременно и проабом по производству работ на пароходе „Ола“. Механико-судовая служба не оказала нужной помощи, не обеспечила ремонта необходимой технической документацией.

Успех дела решает правильная организация труда. К сожалению, нельзя сказать, что в котельном цехе своевременно готовят рабочее место, создают условия для полной загрузки всех 480 минут. В ныншнем номере газеты, котельщики рассказывают о беспорядках, вызывающих простои, переделки и брак.

Главным сейчас является преодоление отставания котельных работ. Сюда должно быть приковано внимание руководителей затона и механико-судовой службы.

Всемерно усиливая темпы котельных работ на „Оле“, не допуская ослабления в ремонте других судов, имеется полная возможность в первой половине января ликвидировать отставание и покрыть декабрьский прорыв.

## Социалистическое соревнование на успешное проведение судоремонта

# Преодолеть отставание котельных работ

## О ЧЕРТЕЖАХ И ТЕХНИЧЕСКОМ ИНСТРУКТАЖЕ

На пароходе „Ола“ необходимо произвести увеличение пассажирских помещений. На эту работу с 20 ноября 1940 года поставили нашу бригаду в количестве 9 котельщиков.

Осмотрев объект, я посоветовал убрать лебедки, так как после расклепки комингсов снятие их будет затруднено. Нужно было убрать с палубы винт, якорь и др. Дирекция мастерских обещала это сделать, но про обещание скоро забыли.

Давно уже закончена расклепка комингсов нижнего твиндека, а также и некоторых других деталей. Но, чтобы все это снять, требуется предварительно разрезать автогенным резаком. Резак есть, но работать им нельзя, так как он неисправен.

Сильно влияет на успешную работу отсутствие чертежей. Работать приходится вслепую.

Сейчас нам поручили исправить и выставить ют. Но я считаю, что сначала нужно было настлат палубу, потому что при выставленном юте клепка палубы сопряжена с большими трудностями. На про-

странстве в полуметр шириной негде будет развернуться.

Рабочий день у нас полностью не загружен. Обратились мы к инженеру тов. Шелученко, с просьбой помочь организовать труд котельщиков. Но улучшений не видно.

В процессе работы попадает много деталей, с которыми приходится сталкиваться впервые. Здесь необходима техническая помощь, советы. Но этого мы не получаем. Главный инженер мастерских на пароходе бывает редко.

Сейчас уже можно производить выемку комингсов твиндека. Одновременно можно заготавливать косынки, угольники, обрезать бимсы, стлат палубу. Но эта работа пока не производится из-за отсутствия чертежей. Чтобы не было простоев, нас перевели в цех и поручили мелкие работы для парохода „Амур“ и судов, зазимовавших в Маго.

В результате наша бригада на пароходе „Ола“ не работала два дня.

К. ПОЛОМАРЧУК,  
бригадир.

## ВРЕМЯ УХОДИТ ВПУСТУЮ

Второй месяц мы работаем на переоборудовании пассажирских помещений на пароходе „Ола“. Времени прошло много, но сделан еще незначительный объем работы.

Не было ни одного дня, чтобы бесперебойно подвозили материал. Нехватает и инструментов. Недавно дали наряд на установку наборного бимса, а железом не обеспечили. Пришлось потратить много времени, пока его разыскали.

Поручили нам сделать в

кормовом отсеке 6 кают, а чертежей не дали. В результате на дело потрачено в два раза больше положенного времени, ибо приходилось искать инженеров и расспрашивать.

Много раз говорили, чтобы в котельном цехе около парохода установили наждак для заправки инструментов. Наконец, наждак установили, а электроэнергией обеспечить не побеспокоились.

И. ВАСИН, бригадир.

## Бесхозяйственное использование компрессора

К 8 часам котельщики собираются на пароход „Ола“. Но не всем сразу после гудка удается начать работу.

Давно уже прогудел заводской гудок. Взоры котельщиков устремлены туда, откуда из-за поворота дороги должен появиться компрессор. Прошел час, машина не показывалась. Время подходит к обеду. Наконец, появляется машина.

Пока включают шланги, наступает обеденный перерыв.

„Вот так каждый день простаиваем в ожидании компрессора“ — с обидой говорят котельщики. Из-за компрессора котельщики ежедневно теряют около 20 рабочих часов.

В результате такого использования компрессор не дает нужного эффекта.

Компрессор отдан на откуп мотористу Румянцеву. Работу моториста никто не контролирует. С 8 часов он только начинает разогреть мотор, удивительно, что котельщики простаивают.

П. ПАВЛОВ.

## Так возникают простои

Рабочий день в котельном цехе начинается с естественной беготни бригадиров. Разыскав мастера, они получают задания на день, а в это время в цехе котельщики сидят без дела.

Но и получив задание, не так уж просто приступить к работе. Сегодня, например, нужно было собрать сектор руля 137-й баржи, потребовались болты 7/8 дюйма. В цехе их не оказалось. Наконец, принесли болты, но... на 2 сантиметра больше. Контрольный мастер заставил спилить концы. Но в нашем цехе не так-то легко спилить болты. Имеющиеся тиски настолько ветхи, что не держат зажатых деталей, болт то и дело выпадает. Не оказалось в цехе и хорошей ножовки. Она не столько пилила, сколько перетираала металл за счет мускульных усилий человека. Легко себе предста-

вить, какова была при этом производительность.

Плохо обеспечен цех и необходимым набором заклепок. Недавно нужно было произвести клепку баржи. Требовались 30-миллиметровые заклепки, а выдали 40-миллиметровые.

Часто бывает так: пошлют на караван работать совместно с электросварщиками, а рабочее место не подготовлено, электросварочный агрегат не работает. Приходится терять время в ожидании подготовки агрегата.

В цехе работает много новичков. У них нет необходимых знаний, но о росте их не заботятся.

Так легко устранимые организационно-производственные неполадки срывают план.

П. ЖИТКОВ,  
котельщик

## МОРЯКАМ ТЕПЛОХОДА „СЕРП“ ВРУЧЕНО ПЕРЕХОДЯЩЕЕ КРАСНОЕ ЗНАМЯ

(НА СОБРАНИИ РАБОЧИХ, СЛУЖАЩИХ МАСТЕРСКИХ И ПЛАВСОСТАВА)

9 января в помещении красного уголка судоремонтных мастерских состоялось собрание судоремонтников моряков Николаевского пароходства. С сообщением об итогах социалистического соревнования за декабрь 1940 года выступил начальник механико-судовой службы т. Вольский. Он рассказал о работе передовых коллективов — теплохода „Серп“, караванного цеха затона и отстающих — котельного и механического цехов затона.

По поручению управления пароходства, политотдела и порткоммора переходящее красное знамя экипажу теплохода „Серп“ — передовому коллективу, за воевавшему первенство в соревновании, вручил заместитель начальника политотдела т. Панин. Он поже-

лал морякам теплохода „Серп“ крепко держать знамя в своих руках и добиться еще больших успехов в феврале.

Принимая знамя, капитан теплохода „Серп“ т. Симановский заверил присутствующих, что моряки судна еще выше поднимут знамя социалистического соревнования и первыми завоеуют паспорт готовности к навигации.

Капитан парохода „Амур“ т. Клименко закончил свое выступление заверением от имени моряков своего судна, что, ликвидировав в январе имеющиеся недочеты, стахановской работой они завоеуют переходящее красное знамя пароходства.

На этом же собрании было вручено переходящее знамя затона передовой бригаде тов. Сизова.

## ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ

## Трибуна опыта

## О чем умолчал докладчик

Строительный отдел порта провалил план 1940 года. Глубокий и объективный анализ допущенных ошибок — необходимое условие улучшения работы в текущем году. Этого и ждали коммунисты порта от начальника отдела т. Розума, слушающего его доклад на партийном собрании.

Но т. Розум не дал правильной, большевистской критики недостатков работы отдела. Положение дел на стройке было изложено поверхностно. Увлечшись цифрами о количестве освоенных средств, о количестве построенных жилых помещений, докладчик упустил главное — причины, приведшие стройотдел к глубокому прорыву.

На самом деле на стройке положение неприглядное, качество строительства низкое, так как в употреблении идет сырой материал, рабочие — низкой квалификации.

Неудовлетворительно осуждается в стройотделе Указы от 26 июня и 10 июля 1940 года. В небольшом коллективе строителей насчитывается 6 нарушителей трудовой дисциплины. На вопрос, как поставлен контроль явки рабочих на производство т. Розум ответил: «Бригадиры и прорабы контролем не занимаются, все лежит на совести рабочих».

Обратимся к финансовому положению строительного отдела. Финансовая деятельность запущена, нельзя

установить, сколько израсходовано на каждый объект. Об этом докладчик умолчал.

Выступавшие в прениях дополнили доклад т. Розума примерами и фактами, продемонстрировав явное неблагополучие в стройотделе. Тов. Вирюлия указал на отсутствие контроля за выполнением норм. Кадры строителей плохо воспитывались, не помогали им повышать свои деловые качества и политическую грамотность.

Тов. Тенчер обратил внимание присутствующих на то, что в стройотделе не велась борьба за повышение производительности труда и внедрение стахановских методов работы. Несерьезное отношение к выполнению плана привело к невыполнению постановления бюро краевого комитета партии.

О множестве переделок, о недоброкачественном строительстве говорил т. Савищев. Жилые помещения, недавно введенные в эксплуатацию, сейчас уже требуют ремонта.

План этого года во многом превышает план 1940 года. Обязанностью работников стройотдела является освоение целиком средств, отпущенных на строительство.

Уже сейчас необходимо в полном объеме развернуть ремонт складов и причалов.

В КРОПОТОВ,  
агитатор порта.

## Отчет комитета комсомола на партийном собрании

На очередном собрании коммунистов затона был заслушан отчет комитета комсомола. На собрании присутствовали и члены комсомольской организации.

Комсомольская организация слабо участвует в хозяйственной жизни затона. Среди комсомольцев 7 нарушителей Указа Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня 1940 г.

Выступавшие в прениях указали на недостатки в работе комитета комсомола. Тов. Кокорина критиковала комитет комсомола за недостаточное внимание к производственным вопросам. Больше всего, — сказала она, — комитет комсомола занимался конфликтными вопросами, упуская из поля зрения важнейший

участок работы — коммунистическое воспитание комсомольцев и несоюзной молодежи.

Тов. Шестопалова указала, что комитет не проявлял инициативы, ждал указаний от горкома ВЛКСМ. Многие комсомольцы не привлечены к участию в комсомольской работе.

Другие товарищи, выступавшие по отчетному докладу секретаря комитета т. Калачева, отметили оторванность комитета от организации, слабое состояние внутрисоюзной работы.

Партийное собрание вынесло решение об освобождении тов. Калачева от обязанностей секретаря комитета комсомола. Разработаны мероприятия по подьему комсомольской работы в затоне.

## Лекция о книге В. И. Ленина «Две тактики социал-демократии в демократической революции»

13 января в клубе моряков для изучающих «Краткий курс истории ВКП(б)» состоится лекция о книге Ленина «Две тактики,

социал-демократии в демократической революции». Лекцию читает секретарь обкома партии т. Степаненко.

## Советы молодым токарям

Имея большой стаж работы на токарном станке, хочу поделиться своим опытом.

Токарем в затон я поступил в 1939 году. Узнав, на каком станке придется работать, начал с подготовки рабочего места. Внимательно ознакомился со станком, изучил управление, приступил к заготовке инструмента, — основной упор взял на режущий инструмент. Исходя из возможностей инструментальной кладовой, заготовил по несколько штук резцов разного профиля и размера, несколько ходовых сверл разного диаметра — от 3 до 15 мм., пару сверл большого диаметра — 35-40 мм., исходя из того, что иногда выгодней и быстрее просверлить отверстие сверлом большого диаметра, чем сверлом малым сверлом, а потом растачивать до нужного диаметра. Заготовил несколько пил, хомутиков (причем головки болтов у хомутиков делал одинаковыми, под один ключ), полный набор ключей для станка, некоторые болты и гайки у станка поставил новые, все с головками одинакового размера, чтобы пользоваться минимальным количеством ключей. Заготовил достаточное количество одинаковых по длине и ширине, но разных по толщине (от 0,2 до 5 мм) подкладок под резцы, учитывая, что на поиски пужкой толщины подкладки зачастую приходится затрачивать довольно много времени.

Весь заготовленный инструмент разместил в инструментальном шкафу так, чтобы с первого взгляда было видно, что где лежит, — на одной — пилы, шабера, сверла и т. д. Шкаф поставил у станка так, чтобы открытая дверь шкафа

не мешала и в то же время достаточно обернуться и протянуть руку, чтобы взять нужный инструмент.

Станок, на котором я работаю, не имеет насоса для подачи охлаждающей жидкости, я изготовил бак, повесил его на стену, а от него протянул резиновый шланг с краном к станку и во время работы пользовался водой для охлаждения, так как это охлаждение повышает скорость резания и сохраняет резцы.

Подготовив основательно, до мелочей в течение двух дней рабочее место, я приступил к работе. Результаты хорошей подготовки рабочего места сказались: дневную норму я выполнял на 250-300 процентов.

Получая работу и чертеж, прежде всего знакомлюсь с чертежом. Если приходится делать по образцу, то выясняю у мастера — какие изменения необходимо сделать в новой детали, так как образцы обычно старые и изношенные.

Изготавливая деталь, я за полчаса или час до ее окончания предупреждаю мастера о подготовке следующей работы, чтобы избежать простоя. При массовой работе зажимаю в резцедержатель все необходимые резцы сразу, а не переставляю их по мере надобности, так как на перестановку затрачивается лишнее время. Кроме того раз установленные резцы дают возможность пользоваться конусами на рукоятках суппортов.

При массовой работе на центрах при проточке валков, в то время как одна деталь обрабатывается, я зажимаю следующую в хомут и, как только резец доходит до конца, сразу устанавливаю следующий валок. Центры смазываю маслом с толченым мелом, —

мел предотвращает стекание масла с центра.

Во время работы стараюсь держать на полочке станка инструмент, необходимый только для обработки данной детали и ничего лишнего. Площадь вокруг станка очищаю от всяких обрезков и готовых деталей, чтобы не загромождать подхода к станку со всех сторон.

Регулярно каждое утро и после обеденного перерыва производю полную смазку всех трущихся поверхностей станка.

По окончании работы тщательно сметаю стружки со станка. Начинаю сметание сверху вниз. Вытираю станок насухо и протираю тряпкой, смоченной в керосине. Заливать станок после работы маслом не рекомендую, лучше лишний раз смазать станок во время работы.

Смотря по классу точности изготавливаемой детали, во время работы необходимо производить промеры тем или иным измерительным инструментом — циркульем, штангельциркулем, или микрометром. Если производю промер последними двумя инструментами, стараюсь вытереть руки, чтобы на них не было масла и стружек, так как, помимо загрязнения точного и дорогого инструмента, попадающие на ланки масло или незначительная металлическая пыль мешают показаниям конуса.

Я работаю токарем по 7 разряду с 1937 года. На этом не останавливаюсь, стараюсь всячески повышать свои знания путем чтения разной технической литературы по холодной обработке металла. Имею свою небольшую техническую библиотечку, которую все время пополняю.

Н. БЕНДЕРСКИЙ,  
контрольный мастер.

## САМОРЕМОНТ НА ВТОРОМ УЧАСТКЕ ПОРТА

Опыт саморемонта на морских судах блестяще себя оправдал. Саморемонт приносит большую экономию средств и обеспечивает высокое качество работ. Саморемонт с успехом можно и нужно распространить и на ремонт складов, причалов, такелаж. Своими силами, не прибегая к помощи строительного отдела, складские работники могут произвести текущий ремонт. В условиях Николаевского пароходства, где ощущается острый недостаток в строительных рабочих, особо ценна самостоятельность.

Коллектив работников второго погрузочного участка уже приступает к делу. Взвесив возможности,

мы наметили своими силами произвести перекладку настила на втором причале, замену причальных брусьев, ремонт дверей всех складов, в состоянии произвести ремонт старого и изготовление нового такелажка.

Понятно, что нам нужна помощь. Желательно, чтобы стройотдел выделил для руководства нами, как малоопытными работниками, 2-3 специалистов-плотников и необходимый инструмент. Если стройотдел пойдет в этом отношении навстречу, хозяйство второго участка может быть быстро, дешево и своевременно подготовлено к навигации.

В данный момент мы за-

няты перевалкой грузов с причалов в склад, очисткой их от снега. Эту работу намерены закончить к выходному дню, затем приступить к саморемонту.

Возможность провести ремонт причалов, складов и изготовить такелаж своими силами имеют и другие погрузо-разгрузочные участки порта. При соответствующем инструктаже они также могут привести свое хозяйство (причалы, склады, такелаж) в должный порядок. Для этого требуется только проявить инициативу, мобилизовать внутренние ресурсы, смелее и решительнее распространить саморемонт на погрузо-разгрузочные участки.

По поручению работников второго разгрузочного участка порта:  
И. ДОВЖЕНКО, И. ОКСЕНКО, В. НАСОНОВ,

# ПЕРЕДАЕМ ОПЫТ МОРЯКОВ ТЕПЛОХОДА „СЕРП“

## ЗАБОТА О ПРОИЗВОДСТВЕ

Решением жюри теплоходу „Серп“ присуждено переходящее красное знамя пароходства, политотдела и порткоммора.

Успехи коллектива моряков теплохода неслучайны. С первых же дней включения в социалистическое соревнование на успешное завершение ремонта экипаж нашего судна, в частности машинная команда, по-серьезному, по-деловому взялся за выполнение взятых на себя обязательств.

С первых же дней обратили внимание на лучшую организацию рабочего места. Это дало свои положительные результаты.

До минимума были сведены перекуры и бесцельные хождения. Прекратились и посторонние разговоры и беседы во время работы.

Правда, этот перелом наступил не сразу, но привив-

шись, он повысил производительность труда и дал таких стахановцев, как тт. Чабан, Романов и другие, ежедневно выполняющих нормы на 170—175 процентов. Следует отметить и высокое качество работы.

Это стремление — как можно полноценней использовать рабочее время — характеризуется и таким фактом. В период, когда на судне продолжительное время отсутствовало электроосвещение и работ в машине производить было невозможно, 3-й механик т. Чабан вытаскивал из машинного отделения поршень компрессора (весом 70 килограмм) и пригонку поршневых колец производил у себя в каюте. Этот факт является характерным для многих членов экипажа.

**Б. ДИЦ,**  
старший механик.

## Задания выполняются досрочно

На теплоходе я работаю около года. За время плавания изучил устройство и работу механизмов. Это помогает мне сейчас при производстве ремонтных работ.

Выполняю работы без задержки. С вечера, получив наряд, подготавливаю инструмент, проверяю его годность, заправку. Располагаю его так, чтобы чаще требующийся инструмент всегда иметь под руками.

На пригонку бронзовых индикаторных клапанов мне было дано 40 часов, закончил работу за 16 часов. Время сэкономил благодаря тому, что подготовил различные номера наждака и битого стекла в требующемся количестве. Во время обработки клапанов пользовался соответствующим притирочным материалом, смотря по степени их сработки. Придель у стальных клапанов компрессора закончил досрочно на 13 часов.

Особенно хороших успехов мы с бригадиром добились на разборке компрессора.

Зная заранее объем работы, мы подготовили необходимый инструмент и приспособления. Все это распределили по объектам работы с таким расчетом, чтобы производить разборку не отрываясь. Главное, детально ознакомились с технологическим процессом разборки, что и решило успех дела. Разборку аварийного компрессора мы закончили за 36 часов вместо 180 по заданию.

Успехи машинной команды могли быть значительнее, если бы мастерские во-время давали детали и бесперебойно обеспечивали электроэнергией.

**М. РОМАНОВ,**  
моторист первого класса.

## ВПЕРЕДИ БРИГАДА АЛЕШЕЧКИНА

Команда теплохода „Серп“ ответила на обращение парохода „Ола“ — успешно провести судоремонт — стахановской работой.

Вот как работает на палубе бригадир Алешечкин. День у него рассчитан по плану. Он встает раньше всех, подготавливает рабочее место для своей бригады, заготавливает инструмент, и когда бригада выходит на работу — у нее все готово и ни одна минута не пропадает зря.

Спрашиваешь Алешечкина: „Почему ты так рано встаешь?“ „Я, — говорит, — хочу делом ответить на вызов „Олы“, хочу, чтобы моя бригада не имела простоя ни одной секунды“. Несмотря на сильные морозы, бригада греться не ходит. Алешечкин говорит, что на работе не одежда греет человека, а человек одежду.

В бригадет. Алешечкина самые лучшие члены — тт. Усынин, Шишкин. По очистке балластных цистерн бригада выполнила план на 310 процентов. Многие наряды выполняются задолго до срока. И в технику бригады т. Алешечкина относятся серьезно. После работы все собираются и коллективно, во главе с бригадиром, готовятся к сдаче технициума. У людей чувствуется бодрость, подъем, которые сказываются и на работе и на учебе.

**Э. ЛИТВИНОВ,**  
старший помощник капитана теплохода „Серп“.

## Заранее готовим рабочее место

Рабочий день нашей бригады начинается точно в 8 часов, без затраты времени на подготовку. Инструмент и рабочее место мы готовим с вечера. В это же время делаем уборку у своих верстаков.

Организуем работу так, чтобы не сталкиваться и не мешать друг другу. Если моторист первого класса т. Кузнецов протирает клапаны масляной помпы главных машин, в это время Логинов, моторист 2 класса, очищает крышки от нагара, я разбираю пусковую коробку и т. д. Вместе работаем когда этого требует дело.

Между собой соревнуемся, поэтому у нас всегда высокая производительность труда. Норму выполняем до 120 и выше процентов.

**П. ТОЛПЕКИН,**  
второй механик.



В парткабинете Канибадамского райкома КП(б) Таджикистана. НА СНИМКЕ: Пропагандист Ф. Халимов проводит занятия комсомольского кружка по истории ВКП(б). Фото Л. Выборнова.

## ПОМОЩЬ СУДОВОГО КОМИТЕТА АДМИНИСТРАЦИИ ТЕПЛОХОДА

После того, как моряки парохода „Ола“ обратились ко всем экипажам зимующих судов с призывом вернуть соревнование на образцовое и высококачественное проведение судоремонта, наш судовой комитет собрал профсоюзное собрание. Мы обсудили обращение экипажа парохода „Ола“. Каждый моряк взял конкретные обязательства на обеспечение досрочного и высококачественного проведения судоремонта. Бригады заключили социалистические договоры между собой. В соревнование вступили бригады второго механика т. Толпекина и третьего механика т. Чабан.

Палубники организовали внутрибригадное соревнование. На производственных совещаниях мы разбирали вопросы ремонта судна. Здесь же намечались конкретные мероприятия по подтягиванию отстающих работ.

Социалистическое соревнование значительно помогло повысить производительность труда. Если раньше, в первые дни начала судоремонта, нормы выполнялись на 110—115 процен-

тов, то после вступления в соревнование производительность стала быстро расти. Сейчас мы имеем производительность труда по машинной команде 175 процентов и по палубной — 310 процентов.

Занимался судовой комитет и вопросами трудовой дисциплины. Мы разъяснили каждому члену экипажа Указ Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня. После этого трудовая дисциплина у нас значительно поднялась. За последние 2 месяца нарушений трудовой дисциплины на судне нет.

Росту производительности труда способствует и техническая учеба моряков. Она проводится регулярно 2 раза в неделю. Многие товарищи учатся и в учебном комбинате.

Коллектив у нас дружный. Каждый старается умножить успехи судна. И нет сомнения, что, развертывая и дальше социалистическое соревнование, мы добьемся еще лучших результатов.

**И. ЧАБАН,**  
председатель судового комитета.

## Лучшие люди судна

Приказом капитана теплохода „Серп“ за отличное выполнение заданий по саморемонту механизмов и палубным работам объявлена благодарность 8 товарищам. Благодарность получили: третий механик И. Чабан, моторист первого класса Т. Романов, четвертый механик И. Матвеев, матросы первого класса К. Алешечкин, М. Шишкин, матросы второго класса К. Усынин, В. Савельев и повар Е. Криводедова.

## НОВЫЕ РАДИОУСТАНОВКИ

В этом году служба связи Николаевского пароходства проведет большие работы на судах по установке новейшего радиооборудования и ремонту старого. Будут оборудованы 5 новых радиостанций.

На теплоходе „Серп“ уже приступили к установке новой радиостанции.

В отличие от старой новая радиоаппаратура обеспечивает бесперебойную связь при работе нескольких радиостанций.



Комсомольцы-командиры Н-ской части Московского военного округа возглавляют в части социалистическое соревнование и сами являются передовиками в боевой и политической подготовке. НА СНИМКЕ: Младшие командиры-комсомольцы В. Папуша (слева) и В. Боев готовятся к занятиям с бойцами.

Фото Д. Чернова.

## ЛЫЖНЫЙ ПОХОД УЧАЩИХСЯ ШКОЛЫ МОРСКОГО УЧЕНИЧЕСТВА

С 4 по 8 января учащиеся школы морского ученичества совершили 140-километровый лыжный поход по маршруту Николаевск—Н-Прогги—Николаевск.  
Ниже мы публикуем материал отдельных участников похода.

## Вклад в комсомольский лыжный кросс

Мысль совершить лыжный поход на зимовавший пароход „Кингисепп“ зародилась у нас в середине декабря. Начиная со второй половины месяца, мы по выходным дням выходили на лыжные тренировки. Тренировки совершали на расстояние 13 километров.

1 января все приняли участие в городском военизированной походе. Надо сказать, что такая подготовка принесла большую пользу.

4 января тронулись в поход. Стял сильный мороз, ветер сопутствовал нам. До Астрахановки шли по хорошей дороге. За Астрахановкой приходилось преодолевать перепады, и это к лучшему.

Население встречало нас радушно. Принимали как своих близких, предоставляли ночлег, питание. И в долгу мы не остались. Струнный оркестр и хоровой кружок несколько раз выступали перед нами.

На пути среди нас не было отстающих. Все чувствовали себя бодрими.

Надо сказать о недостатках похода. Обувь для лыжников была подобрана неудачно, часть товарищей шла в валенках, что представляло для лыжников большие неудобства. Кроме того ботинки не были достаточно смазаны.

После похода лыжных тренировок не прекращаем, готовимся к сдаче норм по лыжам. Все, как один, примем участие в комсомольском кроссе имени XXIII годовщины РККА.

**В. ПРОХОРИХИН** — командир похода, **М. ГИШАЕВ**, **П. БИНЕГИНА** — участники похода.

## Из дневника

4 января. Закончили последние приготовления к походу. После напутственного слова помощника начальника политотдела по комсомолу т. Фельдмана вышли строить для отправки в поход.

С выходом на реку Амур определили сильных и слабых лыжников. 7 человек вырвались вперед, в конце колонны шла подвода. Примерно на 12 километре, догоняя головных, даю приказание идти тише. Гишаев ушел вперед. Ребята жалуются на потертость ног. Сломаны 3 пары палок.

В 17-00 подошли к селу Астрахановке. Ребята устали сильно проголодались, решили просить разрешения на ночлег.

От имени всего коллектива поблагодарил за оказанный нам прием. Гишаева нет.

5 января в 9-00 нам сообщили, что мороз 44 градуса, рекомендовали с выходом подождать. Но, патроневи томляно, мы вышли. До пережатка дороги нас провожает верховой. Подтвердив температуру — 44 — и пожелав счастливого пути, он вернулся.

Не прошли и 500 метров — участница похода П. Пенигина обморозила лицо. Сегодня идем гораздо быстрее. Причина этого, вероятно, — сильный мороз.

В селе Рождественском встречаем Гишаева. Он оказывается немало путешествовал.

Председатель сельсовета и заведующий клубом просят выступить у них в концерте. Подчиняясь плану маршрута, решаем выступить сначала на Н-Проггах. Обещаем выступить в Рождественском на обратном пути.

На Н-Прогги прибыли в 8 часов. Нам обещали гораздо позже. Клуб закрыт и не топлен. Решили ночевать здесь.

6 января в 11 часов направились к пароходу „Кингисепп“.

Перевалив через сопку и выйдя на Амур, мы увидели метрах в 800 от берега зимующий пароход. Участники похода напрямик, без дороги, бросились вперед, каждый стараясь первым достичь борта парохода.

Со стороны экипажа парохода нам была оказана самая теплая встреча, за что мы выразили благодарность капитану и всему составу парохода.

По просьбе колхозников села Алеевки, которое находится в 500 метрах от парохода, решили вечер провести там. За отсутствием клубной помещения концерт устроили в доме одного колхозника. Хозяйка дома очень много расспрашивала о современной войне, о мероприятиях правительства, об укреплении трудовой дисциплины на производстве и т. д.

Судя по отзыву присутствовавших, в том числе экипажа парохода, концерт прошел успешно. Особенным успехом пользовались выступления хорового кружка. Вечер закончился далеко за полночь. Здесь же остались ночевать.

7 января. Выполняя обещание устроить концерт в селе Рождественском, задерживаемся в Алеевке до 15 часов. В 15 часов, прощившись с командой парохода и колхозниками, направляемся в обратный путь.

В село Рождественское прибыли в 17-20. Готовясь к выступлению, выяснили, что две гитары и балалайка вышли из строя, пришлось играть уменьшенным составом.

8 января из села Рождественского вышли в 9 часов. Перед выходом последний раз пытаюсь дозвониться в город, но безрезультатно.

Итти тяжело, местами дорога занесена сугробами снега, дует сильный встречный ветер.

Подходим к рыбозаводу № 1. Впереди переливаются радостные городские огоньки. Через 35 минут вошли в город.

Поход закончен.

**С. ГЛАДОВСКИЙ**, политрук лыжного похода.

## Благодарность

Экипаж парохода „Кингисепп“ благодарит агитбригаду школы морского ученичества за проведенный вечер самодеятельности. Моряки парохода надеются, что до конца зимовки судна его еще раз посетят учащиеся школы морского ученичества.

По поручению экипажа — капитан **ВАСИЛЕВСКИЙ**.

## Не выполняют приказ начальника пароходства

В октябре 1940 г., на основании распоряжения начальника пароходства т. Перельгина и приказа по судоремонтным мастерским от 23 октября 1940 г. для погрузо-разгрузочных работ в распоряжение порта было выделено 100 рабочих.

Работа производилась с 23 октября по 30 октября. За время выгрузки заработок рабочих составлял от 6 до 15 рублей в смену.

При переводе рабочих в порт между начальником пароходства и директором мастерских была договоренность, что всем работникам, занятым на погрузке, будет сохранен средний заработок (путем доплаты).

По окончании погрузки согласно договоренности бухгалтерией судоремонтных мастерских в порт были представлены списки с указанием среднего заработка каждого рабочего, работавшего на погрузке, и с визой начальника пароходства. Однако до сего времени рабочие мастерских причитающегося им среднего заработка не получили.

Бригадир т. Чашков не менее 15 раз обращался к начальнику порта т. Татаренко и в бухгалтерию порта с просьбой об оплате. Но точного ответа т. Чашков от начальника порта не получил.

Почему т. Татаренко игнорирует распоряжение начальника пароходства?

**М. МАКСИМОВ**, бухгалтер мастерских.

## СОЗДАТЬ БЛАГОПРИЯТНЫЕ УСЛОВИЯ ДЛЯ РАБОТЫ

Взятые обязательства в честь XVIII партконференции службой эксплуатации Николаевского пароходства выполняются неудовлетворительно потому, что людям не были обеспечены нормальные условия для работы. Нас окружала неприглядная обстановка: за отсутствием дров комната не отапливалась, стоял холод и люди работали „по возможности“, короче говоря, налицо был вынужденный проул. Свет недостаточен, с частыми перерывами, работа прекращалась с наступлением темноты, целый час девять человек не работали, к тому же электроосвещение не оборудовано.

Во время напряженной работы вздумали производить ремонт печей. Почему этого не было сделано летом или осенью — неизвестно. В полутемном коридоре рассыпали песок, разлили воду и грязь разносилась по всем комнатам. В довершение всего до настоящего времени нет плана работы на январь.

**С. КАДНИКОВ**, сотрудник управления пароходства.



В киностудии „Союздетфильм“ закончены съемки историко-биографического фильма „Яков Свердлов“. Режиссеры — заслуженный деятель искусств — орденносец Сергей Юткевич и М. Итина. Оператор орденносец И. Мартов.  
НА СНИМКЕ: Кадр из фильма. Ленька Сухов (артист А. Кадочников) привез подарок Якову Свердлову.

## По Николаевскому-на-Амуре

## пароходству

## Энтузиасты оборонной работы

За образцовую организацию команд ПВО и обеспечение 100-процентной явки на курсы ПВХО начальнику порта приказом № 6 от 14 января 1941 года вынес благодарность А. Глотову — начальнику аварийно-восстановительной команды и Р. Кузовкиной — начальнику медико-санитарной команды.

Эти команды показывают пример дисциплинированности в проведении всех мероприятий ПВО и ПВХО.

## Прилив вкладов в сберкассу

Прилив вкладов в сберегательную кассу при управлении Николаевского пароходства в декабре сильно вырос. Сумма вкладов за месяц возросла на 20000 рублей.

Первая декада января дает дальнейший рост вкладов.

## В клубе моряков

11 и 12 января — вечер танцев. Начало в 8 ч. 30 м. Касса открыта с 3 ч. дня.

14, 15, 16 января демонстрируется звуковой художественный фильм „Василиса прекрасная“. Начало сеансов в 6—8—10 ч. вечера. Принимаются заявки на культпоходы в кассе клуба, с 2 до 3 часов дня.

Продажа билетов с 3 часов дня.

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



Отличники учебы Пензенской школы № 1 имени Белинского, активисты оборонной работы, имеющие по два оборонных значка. Слева направо: ученики 10 класса А. Назарова и Т. Воробьев и ученик 9 класса В. Алымович.

Фото Н. Павлова.