

Суббота

18 января 1941 г.

№ 5 (29)

Год издания 2-й

Выходит 2 раза в неделю.

ПРОЛЕТАРИИ ВСЕХ СТРАН, СОЕДИНЯЙТЕСЬ!

ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ МОРЯК

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

БОЛЬШЕВИСТСКАЯ ЗАБОТА О ПРОИЗВОДСТВЕ

Социалистическое соревнование за успешное проведение ремонта флота, погрузо-разгрузочных механизмов и складских помещений ознаменовалось новым размахом творческой инициативы трудящихся пароходства. Выросли новые стахановцы, появились новые возможности для более ускоренного и дешевого ремонта флота.

Инициатива стахановцев, их дерзновение ломают старые, отжившие методы работы, вызывают к жизни новые усовершенствования, облегчающие труд. Стахановец многостаночник т. Рябнин смело применил шлифовку параллелей на строгальном станке. Ранее шабровка параллелей производилась вручную, что влекло за собой большую затрату времени и большие денежные расходы.

По почину работников второго погрузо-разгрузочного участка начался саморемонт в порту. Своими силами складские работники проводят ремонт некоторых гидротехнических сооружений, складов и инвентаря.

Заслуживает самого серьезного внимания предложение сварщика т. Кузнецова, которое мы публикуем сегодня в номере. Тов. Кузнецов считает вполне возможным для котельщиков освоение несложных электросварочных работ. Предложение это представляет собой большую ценность для судоремонтных мастерских, даст большой эффект. Нельзя мириться с таким положением, когда квалифицированный электросварщик работает каких-нибудь 2-3 часа в день и то на так называемых прихватках.

В инициативе стахановцев находят свое выражение забота о производстве, беспокойство за ремонт флота, за его качество, за себестоимость.

Изыскивать дополнительные ресурсы, мобилизовать все имеющиеся внутренние резервы для подема работы пароходства—дело каждого работника Николаевского-на-Амуре бассейна. У нас имеются все возможности для образцового ремонта флота и складского хозяйства. Требуется большевицкая забота о производстве, внимание и добросовестное отношение к порученному делу от каждого.

Социалистическое соревнование за успешное проведение судоремонта

УСПЕХИ КАРАВАННОГО ЦЕХА

Караванный цех судоремонтных мастерских за первую декаду января выполнил план на 107 процентов. За этот период производительность труда по цеху составила 146,5 процента.

Мастер тов. Герасименко заранее подготавливает объекты, обеспечивает необходимым инструментом. На производственных совещаниях подводятся итоги проделанной работы. Мастер ясно и просто доводит до сознания каждого караванщика задания, намечает пути их выполнения.

Цех славится стахановцами. К ним относятся бригада выморозчиков т. Сизова. Она работает на самых ответственных участках—на выморозке винтов. В первой декаде января бригада т. Сизова добилась отличных результатов, за что получила переходящее бригадное красное знамя.

Включившись в социалистическое соревнование в честь XVIII Всесоюзной партийной конференции, караванщики добиваются производственных побед. В подарок конференции бригада т. Сизова в первой декаде января выморозку винтов буксира „Байкал“ закончила на 100 процентов. Выморозка винтов на роходах „Чапаев“, „Щорс“ и бота „Пилот“ закончена на 90 процентов, вместо 75 по графику.

Хорошо работают бригады т.т. Удовыдченко и Юрьева. Бригада т. Удовыдченко на выморозке буксира „Байкал“, барж „Покровка“ и 137 выполняет нормы на 156 процентов. Бригада т. Юрьева выполняет нормы на 136 процентов. Сейчас баржи „Покровка“ и 137 подняты на городки.

Ф. ШПРЕЧИТ,
агитатор караванного цеха.

Экономят остродефицитные материалы

Ремонт механизмов рейдового катера „Михеев“ производят судоремонтные мастерские. С начала ремонта полностью отремонтированы два двигателя и все вспомогательные механизмы. Сейчас собираем водяной трубопровод. Могли бы одновременно собирать и паропровод, но для этого нужны клингеритовые прокладки, а их на складе нет. Притирку арматуры на котле делаем на месте, не снимая ее. Таким образом мы сохраняем старые прокладки и сэкономим клингерит.

Сейчас нас держит центровка валов главной машины. Для того, чтобы процентровать валы дейдвуда, ко-

ридорный и коленчатый необходимо было выморозить и снять винт. Однако по вине судоремонтных мастерских сейчас работы приостановлены, что задержит центровку вала на 15—20 дней.

Несколько слов о качестве ремонта. Механический цех невнимательно относится к подбору материала для изготовления деталей. Так, например, кронбуксы для питательной помпы в цехе точили дважды, но во время обработки в металле оказывались раковины и детали браковались.

М. ГАЛИОС,
старший механик катера „Михеев“.

Декадный план перевыполнен

Производственными победами встречают механизаторы порта XVIII партконференцию.

В первой декаде января слесари отдела механизации намного перевыполнили свои декадные планы. Так, например, бригада Кротинского выполнила задание на 224 процента, Слабчука—на 192 процентов, Литко—на 169 процентов и Бурдинского—на 144 процента. Вместо 8 пластинчатых транспортеров они отремонтировали 24 транспортера, выполнив де-

кадный план на 330 процентов. Ремонт пластинчатых транспортеров в этой декаде закончен раньше срока, указанного в обязательстве.

Хорошо работали и электрики. По плану электроцех должен был отремонтировать один генератор—эта работа выполнена, кроме того отремонтирован и подготовлен к сборке второй генератор. Таким образом, декадный план электриками выполнен на 154 процента.



Стахановец В. Чиж, токарь судоремонтных мастерских, назначен мастером механического цеха.

ПАЛУБНИКИ ТЕПЛОХОДА „СЕРП“ ПОПРЕЖНЕМУ ВПЕРЕДИ

Палубная команда теплохода „Сerp“ успешно выполняет обязательства, взятые к XVIII партийной конференции. Бригада т. Алешкина план первой декады закончила с превышением на 20 процентов.

У этой бригады досрочное выполнение заданий входит в систему, достигнута самая высокая произво-

дительность труда на судне—310 процентов. Бригада закончила обивку ржавчины всего корпуса, причем на 210 часов раньше против графика.

Сейчас бригада Алешкина занята на ремонте спасательного инвентаря и окраске хозяйственных помещений.

СОРЕВНОВАНИЕ КУЗНЕЧНОГО ЦЕХА С МЕХАНИЧЕСКИМ

В социалистическое соревнование я включился первым в цехе. Вызвал кузнеца т. Масюкова и предложил к XVIII партийной конференции довести производительность до 130 процентов. Обязательство выполнено. Все мое внимание на производстве сосредоточено на том, чтобы полностью использовать рабочее время, достигнуть высокой производительности труда. На работу прихожу обычно на 20—30 минут раньше, готовлю рабочее место, дабы в процессе работы уже не пропадало ни одной минуты времени.

Но у меня плохо обстоит дело с учетом работы, работаю, можно сказать, без плана. Моя обязанность—

обеспечить всех рабочих инструментом. Приступив с утра к работе, через некоторое время смотришь—случилась где-нибудь поломка в станках, поломка резцов у токарей и т. д. Значит мне—срочная работа, и приходится переключаться на нее. Бывает это почти каждый день. Иной раз приходится выбрасывать из печи нагретые детали, чтобы избавить людей и станки от простоев.

Кузнечный цех включился в социалистическое соревнование полностью и вызвал на соревнование механический цех. Условием поставили—давать производительность не ниже 130 процентов.

А. БЕЛАНОВИЧ,
кузнец судоремонтных мастерских.

Партийная жизнь

БОЛЬШЕ ВНИМАНИЯ ПОЛИТИЧЕСКОМУ САМООБРАЗОВАНИЮ КОМСОМОЛЬЦЕВ

В уставе ВЛКСМ записано: „Члены ВЛКСМ обязаны изучать труды Маркса-Энгельса-Ленина-Сталина и разъяснять марксистско-ленинское учение широким массам молодежи“.

Однако некоторые комсомольцы, в том числе и отдельные руководители комсомольских организаций Николаевского-на-Амуре пароходства, не выполняют требований устава ВЛКСМ. Мало внимания политическому самообразованию комсомольцев уделяет секретарь комсомольской организации торгпредтранса. 12 из 15 комсомольцев до самого последнего времени не изучали „Краткого курса истории ВКП(б)“. Более того, некоторые комсомольцы, как например т. Гаврилова, даже не видели этой книги. Комсомольцы плохо знакомы и с международным положением. Беседы, политинформация на международные темы, по политической и хозяйственной жизни нашей страны почти отсутствуют. В беседе с комсомолкой Алексинной выяснилось, что она не знает постановления ЦК ВКП(б) о созыве XVIII Всесоюзной партийной конференции.

Становится ясным, почему дисциплина среди комсомольцев торгпредтранса стоит на низком уровне. 10 января комсомольское собрание в торгпред-

трансе началось с опозданием на 1 час, из 15 членов организации явилось на него только 10.

В последнее время в торгпредтрансе организован кружок по изучению „Краткого курса“. Если явка комсомольцев на первые два занятия была удовлетворительной, то этого нельзя сказать о последующих занятиях. На третье занятие из 8 слушателей явилось только 2 и то с опозданием.

Комсомольцы торгпредтранса на своих собраниях неоднократно принимали решения о необходимости повышать свое политическое образование. Но эти решения остаются на бумаге. Комитет комсомола и его секретарь т. Шпаков не осуществляют должного контроля за выполнением выносимых решений, не прививают комсомольцам чувства ответственности за выполнение своих собственных решений.

Партийная организация торгпредтранса и комсомольский сектор политотдела должны оказать помощь комсомольцам в деле налаживания политической учебы. Члены комсомола должны помнить, что обязанность каждого комсомольца — неустанно овладевать марксистско-ленинской теорией.

М. ПОЛИТОВ,
инструктор политотдела
по кадрам,

Актив должен показывать пример

Физическая культура является кровным делом комсомола. ЦК ВЛКСМ в постановлении о физической подготовке комсомольского актива обязал всех комсомольских руководителей сдать к XXIII годовщине РККА нормы на значок ГТО 1-й ступени.

Комсомольская организация ВОХР'а под руководством т. Евтушенко и организация ФЗУ под руководством т. Гладковского по деловому выполняют это указание ЦК ВЛКСМ. Низовой коллектив физкультурников ВОХР'а провел ряд занятий, принимает нормы на значок ГТО. Физкультурная организация оказалась подготовленной 15 новых значкистов ГТО 1-й ступени и вызвала на социалистическое соревнование физкультурную организацию управления пароходства.

Нужно вовлечь в занятия по физической культуре и спорту новые десятки людей. Но на этом участке не все благополучно.

Мало комсомольцев и не-союзной молодежи Николаевского пароходства за-

нимаются регулярно физкультурой и спортом. Комсомольская организация управления пароходства из 54 комсомольцев имеет только 5 человек сдавших нормы по ГТО, из 48 в порту — только 3, в судоремонтных мастерских из 62 — 5. Участвуют в комсомольском кроссе спортивного общества „Водник“ только 63 человек, в то время как одна комсомольская организация судоремонтных мастерских насчитывает 62 члена ВЛКСМ.

Нельзя умолчать об активе, который должен быть примером для остальных членов союза. Редко можно встретить руководящего комсомольского работника пароходства на лыжной базе, на катке.

Комсомольский актив должен стать застрельщиком в работе спортивного общества и своего физкультурного коллектива. Должен каждый комсомольца-активиста — стать активистом физкультурной работы.

Г. МИЗИЩ,
инструктор физкультуры
спортивного общества
„Водник“.

СВОЕВРЕМЕННО СДАТЬ ГОДОВОЙ ОТЧЕТ

Коллектив счетных работников судоремонтных мастерских 21 октября принял на себя ряд конкретных обязательств по ликвидации отставания в отчетности и подготовке к составлению годового отчета.

30 декабря коллектив на производственном совещании проверил выполнение своих обязательств и констатировал их выполнение. В соревновании впереди других оказались тт. Максимов, Вокар, Кокорина. Мы приняли на себя ряд новых обязательств и наметили срок сдачи годового отчета — 1 февраля.

Но сейчас выясняется, что годовой отчет судоремонтных мастерских к 1 февраля сдать не смогут ввиду того, что расчеты в системе пароходства на 1 января еще не выверены. Пароходство утвердило срок обмена последних авизо 25 января, а поэтому расчеты могут быть выверены не раньше 1 февраля. Следовательно, сдача годового отчета судоремонтных мастерских отодвинется до 15 февраля.

С трудом удалось мастерским выверить с портом, пароходством, коммунальным отделом порта и заготовкой расчеты на 1 октября 1940 года. Когда будет сделана выверка расчетов на 1 января — неизвестно.

Не хочу обойти молчанием такой факт: включась в соревнование по подготовке к составлению годового отчета, мы вызвали счетных работников порта, но последние вызова нашего не приняли.

Н. РОВКИН,
главный бухгалтер мастерских.

ЭКОНОМИТЬ ЭЛЕКТРОЭНЕРГИЮ

Всем хорошо известно, что из-за недостатка топлива единственная в системе пароходства электростанция (судоремонтных мастерских) работает на неполную мощность. Электростанция отдела механики порта остановлена на ремонт.

В силу изложенных обстоятельств в данный момент необходима самая строгая экономия электроэнергии, где это только возможно. Учитывая это, зам. начальника пароходства тов. Баранов отдал распоряжение о проведении некоторых мероприятий по экономии электроэнергии. Однако распоряжение не выполняется.

Приведу конкретные примеры. Суда зимующего каравана потребляют на освещение 20 киловатт, в среднем 4 киловатта на каждое судно. Почему расходуется такое большое количество электроэнергии? Это известно. На теплоходе „Серп“ в каютах старшего помощника капитана и старшего механика горят лампы по 200 ватт. То же самое имеет место и на других судах, несмотря на то, что старшие механики читали распоряжение о необходимости экономить энергию и сами обязаны сле-

дить за тем, чтобы мощность ламп в каютах не превышала 60 ватт.

В красном уголке ВОХР'а постоянно горит лампа в 300 ватт, горит и тогда, когда в красном уголке нет ни души. О жилых домах также говорить не приходится, мало найдется жилищ, имеющих лампы менее 100 ватт.

Не лучше обстоит дело и в судоремонтных мастерских. В цехах отдельные рабочие пользуются электрическим освещением даже в яркие солнечные дни, и дежурный электромонтер вынужден выключать его, мастера же не считают своей обязанностью предложить рабочим выключить свет.

За бесхозяйственное отношение к электроэнергии следует людей, не желающих выполнять распоряжения зам. начальника пароходства, наказывать путем наложения штрафов и лишения электроэнергии. Электроэнергия — социалистическая собственность и расхищать ее никто не позволит, тем более, что из-за недостатка электроэнергии страдает судоремонт.

Г. ТАРУТИН,
зам. электрохозяйства
порта и судоремонтных
мастерских.

Отличные показатели

Экипажи зимовавшего катера „Владивосток“ и баржи „Гражданка“ усиленными темпами проводят ремонт. План выморозки катера и баржи выполнен на 70 процентов. Успешно проходит заготовка дров в тайге. К началу нового года выполнение плана по заготовке дров составило 55

процентов. Полностью завершена заготовка привальных брусков.

По машине приведена в полный порядок арматура.

Н. ДИМИТРИУК,
капитан катера „Владивосток“.

В. КУРЛЮК,
щипер баржи „Гражданка“.
Богородск.

Заметки о нормировании

Токарь судоремонтных мастерских т. Клубиков получил задание проточить шатун крейцкопфа. Деталь очень ответственная и сложная. Для установки ее на станке было дано 4 часа. За эту работу т. Клубиков получил 26 руб. Спусти некоторое время ему же поручили проточить шейки вала якоря, — работа, не требующая особого напряжения. Деталь можно установить на готовых центрах. На проточку шеек нормировщиком было дано 17 часов. Зарплаток тов. Клубикова в этот раз составил 59 руб.

Это не единичный случай, когда в такарном цехе неправильно нормируют работы. Приведем еще один пример.

На шлифовку пальца диаметром в 100 мм. и длиной в 300 мм. по расценкам предусмотрено 6 руб. А на шлифовку двух пальцев

диаметром в 25 мм. и длиной в 120 мм — 13 руб. На первую работу т. Бендерский затратил 4 часа, а на вторую всего лишь 1 час.

Нормировщик объясняет это тем, что де, мол, палец большой и не цементирован. Это полное непонимание технологического процесса шлифовки.

Нередко нормы не выполняются потому, что рабочих не обеспечивают нужным инструментом и приспособлениями. Сказывается и незнание нормировщиком процесса и объема работ.

Характерен следующий факт. Слесарь Качулин производил шабровку рабочих плоскостей кулисы. Вместо 7 часов, он шабровал 18. В данном случае сказалось незнание нормировщиком технического состояния кулисы.

Можно привести еще много примеров, свидетельст-

вующих о неправильной постановке дела нормирования и тарификации работ в судоремонтных мастерских.

Можно без преувеличения сказать, что столь важная работа, как оплата труда, отдала на откуп нормировщикам. Мастер, лицо наиболее компетентное в этом вопросе, участия в нормировании не принимает. Вызывает удивление то обстоятельство, что в судоремонтных мастерских совершенно не производится хронометража работы, — метод, дающий возможность правильной установки норм и расценок.

Нормирование требует технически грамотного руководства со стороны командиров цехов и заводов. Этот ответственный участок работы заслуживает серьезного внимания.

А. ЛУГОВОЙ,
инженер судоремонтных
мастерских.



В библиотеке ремесленного училища № 7 при заводе „Динамо“ имени С. М. Кирова (Москва).

Фото В. Зунина.

В порту медлят с подготовкой кадров к навигации

Большое, ответственное дело

(Беседа с начальником учебного комбината т. Н. Бушковым)

Пароходство в навигацию 1940 года испытывало большой недостаток в квалифицированных кадрах. В беседе с сотрудником нашей газеты начальник учебного комбината рассказал, как идет подготовка кадров для судов, порта в этом году.

На курсах по повышению квалификации сейчас занимается 160 человек. Работают группы штурманов малого плавания, судоводителей 200-тонников, механиков по паровым и дизельным установкам, мотористов и радистов. Товарищи занимаются без отрыва от производства, ежедневно с 7 часов до 11 часов вечера.

К преподаванию на курсах привлечены инженерно-технические работники порта, пароходства и затора, а также педагоги городских школ. Наряду со специальными предметами слушатели изучают английский язык.

Контингент слушателей школы морского ученичества и курсов сможет удовлетворить потребность в кадрах службы связи, отдела механизации. Иначе обстоит дело с такими квалификациями, как грузо-

приемщики и таксировщики для порта. Кадры эти по сей день порт не готовит. Лишь 10 дней тому назад порт дал учебному комбинату заявку на подготовку складских работников. Отдел кадров порта (начальник т. Колченко) не имеет представления о потребности порта в работниках.

Безразличное отношение к подготовке кадров со стороны отдела кадров можно продемонстрировать следующим примером. Отдел кадров пароходства (начальник т. Бердников) лишь в конце декабря соизволил передать учебному комбинату анкеты слушателей курсов по повышению квалификации. Анкеты эти лежали в отделе кадров с середины лета.

В феврале по приказу Народного Комиссара развернется техническая учеба на судах, в порту и в заторе. Учебный комбинат подбирает литературу, методические пособия. По получении программ учеба развернется одновременно во всех хозяйствах пароходства. На нас, — сказал в заключение т. Бушков, — возложено методическое руководство техучебой.

После каникул

Учебный 1940—41 год в школе морского ученичества начался с опозданием на 40 дней. Это потребовало от учащихся до каникул большого напряжения, над уроками работали много.

Большинство учащихся впервые знакомились с такими предметами, как электротехника, навигация, морская практика, паровые машины, паровые котлы и другими не менее сложными предметами. Несмотря на это, школа добилась неплохих успехов в учебе. Общий балл школы выразился в 93,6 процента.

Каникулы учащиеся про-

вели хорошо. Некоторые из них уезжали домой. Отставшие в городе побывали в театре, в кино, катались на коньках, на лыжах. Группа из 11 человек приняла участие в лыжном переходе на пароход „Кингисепп“. Там проведена значительная политико-воспитательная работа.

13 января, после 10-дневного перерыва, отдохнув и набравшись свежих сил, учащиеся вновь пришли в школу, чтобы продолжить учебу.

А. ФАНДЕЕВ,
зав. учебной частью школы морского ученичества

Использовать каждую минуту рабочего времени для повышения темпов котельных работ

СЛОВО ПОДТВЕРДИТЬ ДЕЛОМ

Отставание ремонтных работ по пароходу „Ола“ вызвало законную тревогу у общественности пароходства. Нам, котельщикам, непосредственно занятым ремонтом судна, больно и тяжело переживать создавшееся положение.

Хочется еще раз высказать свое мнение о причинах образовавшегося прорыва. На мой взгляд, эти причины сводятся к следующему.

Дирекция мастерских не осуществляет оперативно-го руководства и повседневного контроля за ходом работ. В результате рабочее место бригады котельщиков никогда не находит подготовленным. Котельщики занимаются подноской досок, установкой козлов, уборкой палубы, выкидкой за борт стального троса, перетаскиванием якоря и прочими работами, не имеющими отношения к специальности котельщика.

Прораб тов. Овчинников (освобожденный в последние дни от этой работы) не имел полного представления об объеме и технологическом процессе ремонта

судна. Не было ясно, надо ли снимать все 4 комингса. Работали на авось потому, что главный инженер т. Шелученко не инструктировал прораба.

Безнаказанность и либерализм, укоренившиеся в затоне по отношению к нарушителям дисциплины, также сыграли свою роль в недовыполнении плана по ремонту парохода. неоднократно указывалось, что главный механик т. Вайсбрейт срывает сроки установки горна. Но недобросовестное отношение к работе не вызвало отпора и осуждения со стороны руководителей затона.

В затоне имеются отдельные работники, дающие обещания, но не выполняющие их. Полезно обратить внимание всех товарищей на передовую „Правды“ — „Слово большевика — серьезное слово“. В ней говорится о том, что давая слово необходимо всегда подтвердить его делом. Этого пора добиться и в судоремонтных мастерских.

М. ПОЛОМАРЧУК,
бригадир котельщиков.

Первые шаги

Полностью выполнить приказ директора затона

Из декады в декаду растет отставание по заводскому ремонту парохода „Ола“. За первую декаду января котельные работы недовыполнены на 8,2 процента.

15 января директор судоремонтных мастерских издал приказ о мероприятиях, рассчитанных на подъем работы котельного цеха. В приказе указаны конкретные сроки выполнения и исполнители.

Главному механику т. Вайсбрейту предложено сдать в эксплуатацию горно во временном цехе около парохода „Ола“ 16 января,

мастеру цеха т. Белолипову — провести временную световую линию в этот же цех и в твиндаки № № 3,4, а также наладить освещение барж 137 и „Покровка“, работы закончить к 20 января. Силовую линию к моторам цеха подвести 17 января.

Мастеру электросварочного цеха тов. Дзарасову и мастеру котельного цеха тов. Чашкову приказано сосредоточить внимание по сварочным работам на отступающих объектах (пароход „Ола“).

Т. Рудометову — мастеру ремонтно-инструментального цеха — изготовить необходимые инструменты.

Первые итоги выполнения приказа показывают, что исполнители правильно поняли свои задачи.

Во временном цехе парохода „Ола“ установлено, наконец, горно, проведены световые линии. На пароходе работают два электросварщика. Сейчас идет подготовка котельного инструмента из яблук железнодорожных рельс.

Впереди еще много работы. Дело чести работников судоремонтных мастерских — полностью выполнить приказ директора, в ближайшие дни ликвидировать отставание заводского ремонта на пароходе „Ола“.

П. ПАВЛОВ.

ПРИХВАТКУ ПРОИЗВОДИТЬ СИЛАМИ КОТЕЛЬЩИКОВ

Большая, а зачастую и основная часть работы в судоремонте ложится на электросварочный цех. В большинстве работа электросварщиков связана с работой котельщиков, — здесь обоюдная зависимость.

Неудовлетворительная организация труда в судоремонтных мастерских вызывает поочередные простои и задержки в работе то у одних, то у других. Как только бригада котельщиков получила задание — начинаются разговоры — нужен сварщик, так как по ходу работы нужно производить так называемую прихватку, что вызывает необходимость иметь сварщика.

Сварщик, сделав 2—3 прихватки продолжительностью в 5 минут, вынужден ожидать, когда котельщикам потребуется еще что либо прихватить. Эти ожидания иногда длятся целыми часами. Сварщик ходит с жалобами к мастеру. Тот — к начальнику котельного цеха, а дело от этого обычно не меняется.

В мастерских это положение считают безвыходным. Правда, сварщику иногда удается урывками и варить, но с такой практикой пора расстаться, ибо всякая работа требует системы и порядка, а сварка — особенно. Варить где попало и как попало недопустимо. Кроме того работая урывками портишь зрение и мешаешь работающим рядом. Избавиться от этого „безвыходного“ положения все же необходимо и возможно. Нужно только в каждой котельной бригаде иметь своего сварщика — прихватчика.

Чтобы получить такую квалификацию (всего 3 разряда) особых трудов и затрат не требуется. Из среды котельщиков найдутся люди, желающие овладеть второй профессией, чтобы работая котельщиком, уметь заменить сварщика. Повышение разряда по квалификации будет служить в этом случае стимулом. Это заметно изменит как количественные так и качественные показатели обоих цехов. Котельщики не будут простаивать в ожидании сварщиков, и сварщики будут избавлены от вынужденного безделья.

И. КУЗНЕЦОВ,
сварщик.



Столица Эстонской ССР — г. Таллин, Ратушная площадь.
Фото Н. Янова.

Письма о клубе

МНОЖИТЬ РЯДЫ АКТИВИСТОВ

Решения X пленума ВЦСПС говорят о широком вовлечении актива в работу клубов, об организации культурного отдыха рабочих и служащих. Клуб моряков этим еще не занялся. Клуб работает с маленькой группой актива в 13 человек. Кружки самостоятельность свою развертывают слабо, за исключением одного только оркестра.

Клуб переведен на хозяйственный расчет. Заведующий клубом тов. Сорокин занялся коммерческими делами. Массово-политическая работа на последнем месте. Лекции на общественно-политические темы сейчас стали редким явлением. Порткоммор совершенно не руководит работой клуба.

И хозяйственные организации уделяют клубу очень мало внимания. Начальник коммунального отдела т. Могилюк лошадей для подвозки дров не дает. „Клуб находится на хозяйственном расчете, значит и дрова возите сами“, — говорит т. Могилюк.

Клуб обслуживает моряков. Почему же к нему такое отношение — непонятно. В культурном обслуживании моряков пароходства должны быть заинтересованы все.

Портовому комитету моряков и партийным организациям следует поставить работу клуба так, чтобы

рабочий, придя в клуб после работы, мог отдохнуть, почитать газету, послушать концерт, лекцию. Нужно в самое ближайшее время открыть библиотеку. А самое главное — помочь правлению клуба организовать клубный актив.

Е. Ш.

Мои предложения

Правлению нашего клуба мне хочется высказать такое пожелание. Хорошо бы провести несколько бесед с родителями на темы о коммунистическом воспитании детей, о коммунистической морали. Беседы на эти темы очень интересны. Они, несомненно, принесут пользу.

Для детей школьного возраста в выходные дни неплохо бы проводить концертные отделения или постановки. Концертные отделения желательны и для взрослых. Клуб нужно отопить, сделать его привлекательным, уютным. Рабочие лишены возможности пользоваться клубом, там чаще бывают танцы. За хорошее концертное отделение, за культурный отдых трудящиеся будут благодарны.

З. ТИТОВА.

КНИГИ ЛЕЖАТ НА ЧЕРДАКЕ

В навигацию 1940 года мы получили от Тихоокеанского баскоммора из передвижного фонда библиотеку. Экипаж судна прочел все книги.

В Николаевске предсудкома обратился в портовый комитет с просьбой обменять их. Там ответили, что книги находятся на чердаке в клубе моряков и достать их невозможно, занесло снегом. Пожалуй, ожидать придется мая, пока снег растает. А потребность в книгах растет с каждым днем. Не лучше ли сейчас снять книги с чердака и обменять морякам библиотеку.

ГУБАРЕВ,
матрос парохода „Ола“.

В приписном порту Москальво

(П О Р А Д И О)

Команды катеров порта Москальво в подарок XVIII Всесоюзной партийной конференции ремонтируют своими силами машину Цанко. К 1 февраля машина должна быть готова.

Одновременно производится капитальная переделка кубриков 30-й баржи.

АРЕФЬЕВ,
начальник порта.
КОЧАНОВСКИЙ,
председатель месткома.

ПО НИКОЛАЕВСКОМУ-НА-АМУРЕ ПАРОХОДСТВУ

ПОЛИТИЧЕСКАЯ УЧЕБА КОМАНДНОГО СОСТАВА СУДОВ

Политотдел пароходства организовал для командного состава зимующих судов кружок по изучению „Краткого курса истории ВКП(б)“. В кружке занимаются капитаны и стар-

шие механики судов „Амур“, „Ола“, „Терек“ и других.

Кружком руководит помощник военного прокурора пароходства пропагандист т. Дудин.

Расширение кондитерского цеха столовой № 1

Торгречтранс приступил к переоборудованию кондитерского цеха столовой № 1. В цехе устанавливаются русская печь и плита.

Пропускная способность

кондитерской увеличится в 4 раза.

Будет производиться выпечка булочек, ватрушек, сдобных калачей, пирожков и других кондитерских изделий.

Строительство новой больницы

Вновь строящийся дом вблизи порта по распоряжению начальника пароходства отдан под больницу. В новой больнице организуется хирургическое

отделение, клиника, лаборатория, терапевтический кабинет. Воздвигнут отдел заготовляет необходимые материалы для оборудования больницы.

Хоккеисты спортбщества „Водник“ впереди

Завтра на катке спортбщества „Водник“ состоятся хоккейные игры — 3 тура на городское первенство. В 12 часов хозяева катка встретятся с хоккеистами спортбщества „Прибой“.

В 2 часа будут играть команды „Динамо“ и „Буревестник“.

В 2 первых турах команда хоккеистов „Водник“ идет впереди. Все игры она провела без поражений.

По следам выступлений „Дальневосточного моряка“ „НОЧНЫЕ ТРОФЕИ“

В номере газеты от 4 января 1941 года в заметке „Ночные трофеи“ указыва-

лось, что вахтенные у проходных ворот порта и затона не проявляют достаточной бдительности при проверке пропусков.

Начальник военизированной охраны порта т. Зубарев сообщил нам, что материалы газеты обсуждались на общем собрании ВОХР'а порта. Вахтенным указано на небрежное выполнение своих обязанностей, они предупреждены о том, что при повторении подобных фактов будут привлечены к строгой ответственности. Введен новый порядок выдачи пропусков в порт.

Поправка

В № 4 нашей газеты от 15 января 1941 года в заметке „По следам выступлений „Дальневосточного моряка““ вкралась ошибка. Следует читать — 18 декабря 1940 года.

Ответственный редактор
Я. М. ГЕЛЬФЕР.

Сегодня и завтра в клубе моряков вечер танцев.
Касса открыта с 3 часов дня.

РАССКАЗ ДЛЯ ДЕТЕЙ

ТРУСИШКА ВАСЯ

М. Зощенко.

Васин отец был кузнец. Он работал в кузнице. Он там делал подковы, молотки и топоры.

И он каждый день ездил в кузницу на своей лошади.

У него была ничего себе, хорошая черная лошадка. Он запрягал ее в телегу и ехал.

А вечером он возвращался.

А сын его, шестилетний парнишка Вася, был любитель немножко покататься. Отец, например, приезжает домой, слезает с телеги, а Васютка туда моментально влезает и едет до самого леса.

А отец, конечно, ему не позволял это делать.

И лошадь тоже не очень позволяла. И, когда Васютка влезал в телегу, лошадь косо на него глядела. И хвостом махала: дескать, сойди, мальчишка, с моей телеги! Но Вася стегал лошадь прутом, и тогда ей было немножко больно, и она тихонько бежала.

Вот однажды вечером

отец вернулся домой. Вася влез в телегу, стегнул лошадку прутом и выехал со двора покатайся.

А у него было сегодня боевое настроение — ему хотелось подальше прокатиться.

И вот он едет через лесок и хлещет своего черного конька, чтоб он пошибче бежал.

Вдруг, знаете, кто-то как огрет Васю по спине!

Васютка так и подскочил от удивления. Он подумал, что это отец его догнал и хлестнул прутом — зачем без спросу уехал.

Вася оглянулся. Видит — никого нету.

Тогда он снова стегнул лошадь. Но тут, во второй раз, кто-то опять как ахнет его по спине!

Вася снова оглянулся. Нет, смотрит, никого нету! Что за чудеса в решете!

Вася думает: „Ой, кто же меня по шее бьет, если никого кругом нет!“

А надо вам сказать, что когда Вася ехал через лес, в колесо попала большая

ветка от дерева. Она крепко зацепилась за колесо. И, как только колесо обернется, ветка, конечно, хлопает Васю по спине.

А Вася этого не видит, потому что уже темно. И, вдобавок, он немножко испугался. И не захотел по сторонам глядеть.

Вот ветка ударила Васю в третий раз, и он еще больше испугался.

Он думает: „Ой, может быть, меня лошадь бьет! Может быть, она как-нибудь мордой схватила пруток и тоже меня, в свою очередь, стегает!“

Тут он немножко даже отодвинулся от лошади.

Только он отодвинулся, а ветка хлещет Васю уже не по спине, а по затылку!

Вася бросил вожжи и как закричит от страха!

А лошадь, не будь дура, повернула назад и как пустится со всех ног к дому!

А колесо как завертится еще сильнее! А ветка как начнет хлестать Васю еще чаще!

Тут, знаете, не только маленький, но и большой может испугаться.

Вот лошадь скачет. А Вася лежит в телеге и орет изо всей силы. А ветка его

лупит то по спине, то по ногам, то по затылку.

Вася кричит: — Ой, папа! Ой, мама! Меня лошадь бьет!

Но тут вдруг лошадь подехала к дому и остановилась во дворе.

А Васютка лежит в телеге и сходить боится. Лежит, знаете, и кушать не хочет.

Вот пришел отец распрягать лошадь. И тогда Васютка сполз с телеги. И тут он вдруг увидел в колесе ветку, которая его била.

Вася отцепил ветку от колеса и хотел этой веткой ударить лошадь. Но отец сказал:

— Оставь свою глупую привычку бить лошадь. Она умней тебя и сама хорошо понимает, что ей надо делать.

Тогда Вася, почесывая спину, пошел домой и лег спать.

А ночью ему приснился сон, будто приходит к нему лошадь и говорит: „Ну что, трусишка, покатайся?“

Утром Вася проснулся и пошел на речку ловить рыбок.