

Среда

16 апреля 1941 г.

№ 31 (55)

Год издания 2-й

Выходит 2 раза в неделю.

# ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ МОРЯК

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

ОБЯЗАТЕЛЬНЫЙ ЭКЗЕМПЛЯР

## КОМСОМОЛЬЦЫ, АКТИВНЕЕ УЧАСТВУЙТЕ В ХОЗЯЙСТВЕННОЙ ЖИЗНИ ПАРОХОДСТВА

Комсомольские организации Николаевского пароходства объединяют в своих рядах несколько сот человек. Это — большая сила.

Как комсомольские организации пароходства участвуют в подготовке к навигации 1941 г.? Какую инициативу проявили комсомольцы в улучшении эксплуатации флота, погрузо-разгрузочных механизмов?

Ценный опыт комсомольцев Сталинградского завода по экономии и борьбе с расточительством не нашел распространения в комсомольских организациях пароходства. Бся энергия свелась лишь к вынесению резолюции. Работы по экономии горючего, электроэнергии, бережливости инструмента и т. д. не было развернуто.

Комсомольцы судоремонтных мастерских предприняли попытку навести чистоту в цехах. Они вышли на воскресенье и убрали цех. Спустя два дня цех снова оказался захлапленным.

Борьбу за чистоту восприняли как случайную кампанию. Провернули, убрали один раз мусор и решили, что проблема о чистоте разрешена.

В пароходстве отстает ремонт флота. Даже на отстоящих судах комсомольские организации не реагируют на это. В нашей газете сообщалось, что комсомольская организация теплохода „Серп“ стоит в стороне от производства, занимающая позицию наблюдателя.

Руководить комсомольской работой пароходства призван комсомольский сектор политотдела (помощник начальника политотдела по комсомолу т. Попенков). Директивы, накачивания, совещания — вот что характеризует стиль руководства комсомольского сектора политотдела.

На отчетно-выборном собрании коммунистов управления пароходства партийное бюро критиковало за негодное руководство комсомольской организацией. Этот упрек можно адресовать и т. Черенкову — секретарю партбюро судоремонтных мастерских и т. Андрееву — секретарю партбюро порта.

Комсомольцы пароходства энергичны и настойчивы. Энергию комсомольцев надо направлять на разрешение задач, стоящих перед пароходством в 1941 году.

## ВСТРЕТИМ ПЕРВОМАЙСКИЙ ПРАЗДНИК ПРОИЗВОДСТВЕННЫМИ УСПЕХАМИ

Ко всем морякам Советского Союза  
Обращение моряков Азовского пароходства  
(Передано по радио)

Дорогие товарищи!

Приближается международный пролетарский праздник — 1 мая. В то время, когда весь капиталистический мир охвачен войной, у нас в стране социализма под руководством великой непобедимой партии большевиков, вождя народов, любимого друга советских моряков мудрого Сталина процветает творческий, созидательный труд. Под солнцем Сталинской Конституции народы Советского Союза спокойно, уверенно, смотря в будущее, еще крепче сплываются ряды вокруг партии и правительства.

Великий праздник 1 мая мы отмечаем борьбой за выполнение исторических решений XVIII Всесоюзной партийной конференции, которая поставила перед советскими моряками огромные задачи. Выполнить решение конференции — это значит работать без простоев, равномерно, перевозить груз быстрее и дешевле, работать рентабельно, вывести морской флот в первые шеренги народного хозяйства.

Моряки наших судов, всего Азовья, учти допущенные в прошлом году ошибки, по-большевистски взялись за реализацию решений конференции, добились первых успехов. План первого квартала текущего года выполнен досрочно.

Мы обращаемся к вам, моряки советской страны, с призывом продлить соревнование, проводившееся в честь XVIII партконференции, до конца 1941 года. Развернуть предмайское социалистическое соревнование на досрочное выполнение и перевыполнение суточных, декадных, месячных и полугодичных планов грузоперевозок. Помните, что выполнение плана второго квартала решает успех первого полугодия.

Мы, экипажи теплоходов „Анастас Серов“, „Полина Осипенко“, со своей стороны обязуемся перевезти в апреле сверх плана по пять

тысяч тонн грузов, увеличить скорость хода на полмили в час, сэкономить во втором квартале по двадцать девять тонн жидкого топлива, 500 килограммов масла.

Экипаж парохода „Красный моряк“ в развитие заключенного договора по социалистическому соревнованию обязуется: перевыполнить апрельский план по пассажирским перевозкам на 20 процентов, по грузам — на 15 процентов, понизить расходы на 1500 рублей и повысить доходность судна на 15 процентов, сэкономить в апреле пять процентов топлива и восемь процентов смазочного материала.

Экипажи теплоходов „А. Серов“, „П. Осипенко“ и парохода „Красный моряк“ обязуются работать безаварийно, без простоев, привести в образцовый порядок свои суда и содержать их в отличном техническом состоянии, сделать весь экипаж стахановским, работать только по-стахановскому графику.

Товарищи моряки! Шире развернем предмайское социалистическое соревнование. Выполнение взятых в этом соревновании обязательств будет лучшим ответом на решение XVIII конференции ВКП(б).

Да здравствует наша славная партия Ленина — Сталина!

Да здравствует наша непобедимая Красная Армия и Военно-Морской Флот!

Да здравствует лучший друг моряков, наш Сталин!

Вперед, к новым победам!

От теплохода „П. Осипенко“ — РУДНЕВ, МОТИН, СЕРДЮК, БУШИН, ЗАДЕРЕНКО, ПЛЮЖНИКОВ, ВАСИЛЬЧЕНКО, РУДЕНКО, ЛЕГКОСТУН.

От теплохода „А. Серов“ — ПИСЬМЕННЫЙ, ВАЛЮЙСКИЙ, ЗВОНАРЕВ, СЕРЕБРЕННИКОВ, КОНИКОВ, ГЕЛЬДЕНБЕРГ, КИСС, ПУШИЛИН, ФЕДЮШКИН, ЖЕЛЯЕВ.

От теплохода „Красный моряк“ — БЕЛОКОНЕНКО, СТЕПАНЕНКО, ВИГЕЛИС, РУДНЕВ.

## 220 человек — на уборке снега

13 апреля, в выходной день, на уборку снега вышло 220 работников Николаевского пароходства.

На молу бойцы ВОХР'а расчистили площадку под строительство

причалов. На строительстве дома пароходства были заняты учащиеся школы морского ученичества.

Работ по уборке снега не следует прекращать.

## РЕМОНТ ПАРОХОДА „ТЕРЕК“ ПОД УГРОЗОЙ СРЫВА

### 1. „Будет время — сделаем“

Отношение мастерских к ремонту парохода „Терек“ вызывает опасение, что судно в эксплуатацию вовремя не вступит.

Выполнение плана по заводскому ремонту на 10 апреля составляет по пароходу всего лишь 27 процентов.

Не могу не привести примера, характеризующего деление пароходов и команд на „наших“, „ваших“. Главный инженер т. Шелученко, узнав, что для „Терек“ сделано „порядочно“ отливков из латуни, предложил

мастеру цеха — давать „им“ поменьше, так как „они“ владивостокские, поэтому пусть дают свой материал.

Когда старший механик или старший помощник обращаются к главному инженеру с просьбой ускорить ремонт, тов. Шелученко неизменно отвечает — всем нужно быстро, будет время — сделаем.

Пора кончить с пренебрежительным отношением к пароходу „Терек“.

В. Ф.

### 2. Игнорируют интересы судна

Чтобы соблюсти последовательность в ремонте механизмов, механики в заказах судоремонтным мастерским указывают очередность изготовления деталей. Но мастерские не пожелали считаться с требованием механиков и изготовляли в первую очередь то, чего легче и выгоднее. Это отразилось и не могло не отразиться на ремонте и сборке механизмов.

Инжекторная допка на пароходе „Терек“ нужна будет не раньше как через месяц, но мастерские уже давно изготовили все детали для ее ремонта. А вот выточить соединительные болты валов, боккаутую

и сальниковые втулки, валик для центробежного насоса — это мастерские откладывают со дня на день.

4 поршневых кольца к питательной допке начерно механический цех обработал, их даже уже спаяли, осталось работы на два часа, но их почему-то не делают.

Для того, чтобы проверить качество ремонта, необходимо опробовать механизмы, по механический цех мастерских задерживает изготовление 6 гаек для питательных клапанов, штока питательных клапанов, а также шпильки и гайки для фланцев. Все это тормозит сборку котлов.

С. МАРКОВ.

## График составили, а за выполнением его не следят

Умиленные первыми успехами месячной работы по новому, инженер т. Овчинников и прораб т. Большаков перестали следить за неуклонным выполнением суточного графика. Пользуясь этим, бригады тт. Васин и Поломарчук стали нарушать график.

В первые дни второй декады апреля все чаще стали оставаться невыполненные по графику работы. Прораб т. Большаков объясняет это так: видите ли, некоторые работы трудно вато выполнить в течение дня, вот и остаются „хвосты“ (на пароходе „Ола“).

Это „трудновато“ стало крылатым аргументом и у бригадиров, когда требуется объяснить отступления от графика.

Возьмем один день работы бригад котельщиков — 14 апреля. В этот день котельщики были расставлены непродуманно. Так, бри-

гадир т. Васин поставил 5 человек на клепку во втором трюме, тогда как здесь с успехом справились бы трое. В ходу был всего-на-всего один пневматический молоток.

Без учета особенностей работы были расставлены котельщики на срубке сварки у главных стыков угольников люка, на постановке полубимсов и карлингсов на нижней палубе.

В итоге график не был выдержан. Бригада т. Поломарчука не выполнила 5-й пункт задания, бригада т. Васина — второй и четвертый пункты, заменив их другими работами.

И как ни странно, эти вольности сходят бригадиром. Ни прораб т. Большаков, ни инженер т. Овчинников не предъявляют необходимой требовательности к нарушителям производственного процесса.

Б. ЛЕБЕДЕВ

# Усилить партийное руководство подготовкой к навигации

## Главное — в полной готовности встретить навигацию

18 апреля состоится отчетно-выборное собрание у коммунистов порта.

Партийная организация порта за последнее время несколько больше стала заниматься нуждами хозяйства. Умело поставленная партийно-массовая работа в отделе механизации и на строительстве дома № 7 дала свои результаты. Строительство домов продвигается успешно.

Тем более нетерпимо, что партийная организация не распространяет своего влияния на все хозяйство порта. Третий участок, коммунальный отдел, портовый флот — хозяйства, и играющие большую роль в порту — не пользуются вниманием у партийного бюро.

В экономику производства партийная организация начинает только вникать. Партийный контроль в этой области крайне недостаточен. Этим следует объяснить перерасходы фондов заработной платы по участкам и отделу механизации.

Действенность партийно-массовой работы определяется тем, насколько она влияет на разрешение хозяйственных задач. А задач, связанных с подготовкой к навигации, в порту остается еще много неразрешенных — ремонт паровых кранов, строительство грейферов, строительство причалов, специализация складов, оборудование общежитий.

Парторганизация должна добиться быстрее завершения всех работ, связанных с подготовкой к навигации.

Подбор и расстановка кадров, ремонт складов и причалов, строительство жилья для рабочих, ремонт и изготовление погрузо-разгрузочных механизмов, подготовка коммунального отдела к приему грузчиков — таков неполный перечень участков работы, которым уделяла внимание партийная организация порта.

Выполнение своих решений парторганизация контролирует через коммунистов, работающих на участках, заслушивает тех, кому даны поручения. Проверка исполнения помогает нам во время предупредить прорывы.

Проверка показала, что не все коммунисты по-серьезному относятся к партийным решениям, не все их одинаково выполняют. Начальник отдела механизации т. Шалаев решение партбюро от 28 января выполнил полностью и в срок. А вот другой пример.

В декабре 1940 года парторганизация слушала доклад о работе отдела кадров. Решение парторганизации коммунисты т.т. Татаренко и Насонов не выполнили. Только после того, как парторганизация вторично обязала их, была организована учеба грузоприемщиков, таксировщиков, прорабов, стивидоров. Недавно организован техникум для складских работников.

Для того, чтобы хорошо руководить, надо знать экономику производства. С помощью политотдела для командного состава порта был проведен цикл лекций по экономическим вопро-

сам. Эти лекции во многом помогли нам. Они привили вкус к вопросам экономики, заставили наших командиров задуматься над тем, как нужно по-хозяйски работать.

Сейчас основная задача — глубоко изучить экономику порта, повысить рентабельность его хозяйств. Выделенная партбюро инициативная группа в составе тт. Гаркуши, Белоновича, Тенчера, Бережного и Шалаева доказала возможность прибыльной работы. Порт в 1941 году вместо запланированного убытка может дать государству прибыль. Здесь непочатый край работы для парторганизации.

Осталось меньше месяца до открытия навигации. Ход подготовки к ней оставляет желать много лучшего. А это требует от партийной организации значительного улучшения руководства хозяйством.

Нам нужно сейчас заняться проверкой готовности всех отделов, всех единиц, вплоть до самых мелких. Чрезвычайно важный вопрос — сохранность грузов. На каждый участок должен быть спущен план работы. План — закон, на выполнение плана надо мобилизовать всех портовиков. Каждый коммунист обязан оказать в этом помощь хозяйственнику.

Главное для парторганизации порта — в полной готовности встретить навигацию 1941 года. Этому должна быть подчинена деятельность парторганизации.

А. АНДРЕЕВ,  
секретарь бюро парторганизации порта.

## АГИТАТОРАМ — ДЕЛОВУЮ ПОМОЩЬ

Целеустремленная, боевая агитация приносит свои результаты. Агитатор т. Шалаев в отделе механизации добился того, что из месяца в месяц выполняются производственные планы, совершенно нет случаев нарушения трудовой дисциплины.

Тов. Шейко, руководя коллективом коммунальной бани, точно также оказывает влияние на производительность труда членов коллектива, там нет нарушений трудовой дисциплины.

Но не все агитаторы и руководители агитколлективов относятся одинаково к делу агитации. Руководитель агитколлектива порта т. Мисюра не помогает агитаторам. За все время он выдал агитаторам по две брошюры, — этим помощь и ограничилась. Тов. Мисюра не был ни на одной беседе. Агитаторы просили т. Мисюру достать им географические карты — не удовлетворена и эта просьба.

Член бюро парторганизации т. Берчук забросил работу с коллективом работников коммунального отдела. Неслучайно там имеют место нарушения трудовой дисциплины, брак в работе. Правда, у т. Бер-

чука свой метод „воспитания“ — административные взыскания. За брак в работе штукатурщикам Колдаеву и Романенко объявлен выговор, Сомову за некачественную работу — предупреждение, коменданту Кишинскому за невыполнение распоряжения — выговор, подсобная работница Бондарева 11 апреля за нарушение дисциплины отдана под суд. Все это происходит потому, что не проводится предупредительных мер, бездействует агитатор.

О методических указаниях агитатору. Руководители агитколлективов этим вопросом не занимались, не занималось и партбюро. Между тем это очень важное обстоятельство. Агитатору нужно рекомендовать материал, а иногда и снабдить цифрами, фактами, имевшими место на производстве. Цифры о простоях, материалы о их причинах дали бы агитатору возможность опереться на конкретные примеры, на реальные факты, сильнее воздействовать на слушателей.

Новый состав партбюро должен учесть недостатки агитационной работы и выправить их как можно быстрее.

И. МАРКОВ, Г. ГРИГОРЕНКО,  
агитаторы порта.

## Новый состав партбюро управления пароходства

На закончившемся 11 апреля отчетно-выборном партийном собрании управления пароходства избрано партбюро в составе тт. Иванова, Терятева, Бушкова, Ермакова и Вольского. Из

старого состава в партбюро вошел только один человек.

Секретарем партбюро управления пароходства избран т. Иванов, заместителем т. Бушков.

## Улучшить руководство партийной пропагандой и агитацией

На отчетно-выборных собраниях внимание коммунистов пароходства должны привлечь вопросы партийной пропаганды и агитации.

Наши партийные организации добились некоторых успехов в организации политического самообразования коммунистов. Сравнительно неплохо организовано изучение „Краткого курса“ коммунистами в парторганизациях порта и судоремонтных мастерских. Секретари бюро этих организаций тт. Андреев и Черников систематически занимаются вопросами пропаганды, контролируют учебу коммунистов путем периодических индивидуальных бесед с коммунистами, оказывая им помощь. В парторганизации порта коммунисты тт. Марков, Бородин, Балашевич, Волошенко, Шалаев, Тенчер, Григорен-

ко и Доготарь серьезно работают над повышением своего идейно-политического уровня.

Если в указанных организациях дело политической учебы поставлено неплохо, то в парторганизациях управления пароходства, ВОХРа и торгмортранса она находится на очень низком уровне.

В этих организациях до сих пор продолжают заниматься разговорами о пропаганде, об организации контроля и помощи коммунистам в изучении истории партии, а вот и ныне там.

В управлении пароходства тт. Руденко, Дриссен, Эпов, кандидаты в члены ВКП(б) тт. Сорокин, Фандеев, Ковальский — не изучают истории партии, лекций и консультаций не посещают.

Еще хуже в парторгани-

зациях ВОХРа и торгмортранса. Коммунисты этих организаций все еще продолжают „изучать“ третью и лишь кое-кто четвертую главы.

Все это происходит потому, что секретари этих организаций тт. Кошкин, Заварзин и бывший секретарь партбюро управления пароходства Гелнер, не изучая сами истории партии, не контролировали учебу коммунистов, не помогали им.

Подобное положение дальше терпимо быть не может. Равнодушное отношение к вопросам политической грамотности должно стать предметом обсуждения парторганизаций. Надо создать вокруг этих людей общественное мнение.

Второй, не менее важный вопрос, которому на собраниях должно быть уделено внимание — агитационная работа.

В парторганизациях пароходства работают четыре агитколлектива; 48 агитато-

В парторганизациях, где политическая учеба коммунистов-агитаторов поставлена хорошо, там и состояние агитационной работы хорошее. И, наоборот, там где коммунисты не учатся, там и агитационная работа идет плохо.

Большинство агитаторов порта и затона, разъясняя рабочим решения XVIII партконференции, добились улучшения работы в тех цехах и участках, в которых они работают.

Примером могут служить агитаторы порта тт. Шалаев, Григоренко, Марков, Шейко, Георгиев, Бородин, агитаторы затона тт. Вайсбрейт, Шпренит, Белонович. Эти товарищи с чувством партийной ответственности выполняют порученное им большое дело — нести в массы большевистское слово.

В совершенно ином свете выглядит работа агитколлективов при парторганизациях управления пароходства и торгмортранса.

Здесь агитационная работа проводится от случая к случаю и носит отвлеченный характер.

Вот пример. В ряде отделов управления пароходства решения XVIII партконференции агитаторами не изучались. Укоренилось мнение, что служащие — люди грамотные, сами прочтут, сами разберутся. Это неправильно.

Особенно плохо работает агитколлектив парторганизации мортранса. Секретарь парторганизации т. Кошкин и руководитель агитколлектива т. Смолин не собирают агитаторов, не инструктируют, не контролируют их. Только за последнее время здесь наблюдается некоторое оживление агитационной работы.

Все эти недостатки в деле пропаганды и агитации должны быть на собраниях подвергнуты суровой критике.

И. МАКАРЕВИЧ,  
отв. инструктор политотдела по пропаганде и агитации.

## Увеличить межпромывочный период

Одним из практических мероприятий для лучшей и более рациональной эксплуатации механизмов судов, намеченных механико-судовой службой на предстоящую навигацию, является сокращение количества промывок судовых котлов, увеличение межпромывочного периода за счет регулярного питания котла антидепоном и регулярных верхних и нижних его продувок.

Центральным теплотехническим институтом был произведен опыт нижних продувок котла без снижения давления („Судостроение“ № 6 1940 г.). Такой способ дает возможность производить нижнее продувание при любой обстановке работы судна.

Для уменьшения потери воды при этом за краном нижнего продувания устанавливается дроссельная шайба, расчетный диаметр внутреннего отверстия которой должен уменьшать скорость выходящей воды, примерно, в 3 раза.

При систематическом питании котельной воды антидепоном вся образующаяся там накипь в виде шлама скапливается в низу бочки

котла, откуда свободно выдувается нижним продуванием.

Этим способом можно добиться увеличения межпромывочного периода котлов до 5—6 месяцев.

Недостатком описанного метода являются частые продувки и связанные с ними потери питательной воды, достигающие 2 процентов от часовой производительности котла за одну продувку.

Однако правильно выработанный режим продувок, выбранный для котла, может сократить этот расход. Целесообразность же такого метода с точки зрения экономии средств на очистке котлов и сокращения простоев судна очевидна.

Механико-судовой службой сейчас изготовлены такие шайбы для буксирных пароходов „Щоре“ и „Чапаев“. В том случае, если опыт даст положительные результаты, продувание без снижения давления начнет применяться и на пароходе „Ола“, короткие рейсы которого позволят пополнять запас питательной воды без ущерба для приема грузов.

**В. ГУСАК,**  
инженер механико-судовой службы пароходства.

## БАРЖА „ВОЛОЧАЕВКА“ ИСПОЛЬЗУЕТСЯ НЕ ПО НАЗНАЧЕНИЮ

В навигацию 1940 года на барже „Волочаевка“ был установлен кран для перевозки малотонных грузов. Но эксплуатировался он не так, как нужно, будучи приспособлен под склад горючего. Кран не работал

15 дней. Затем его поставили на обработку рыбы.

По моему, кран нужно использовать на всех грузах и не использовать как склад.

**С. БУРДИНСКИЙ,**  
крановщик.

## НАКАНУНЕ ВВОДА В ЭКСПЛУАТАЦИЮ

На катере „Воевода“ заканчивают отделочные работы

Рейдовому катеру „Воевода“ предстоит работа по очистке бухты от льда. Команда деятельно готовится к поднятию пара.

На катере идут последние отделочные работы. Заканчивается покраска кубрика и кают командного состава. До блеска начищаются медные части машины. Насухо протираются механизмы.

Палубная команда приступила к очистке палубы и к окраске фальшборта. Началась погрузка угля в бункер.

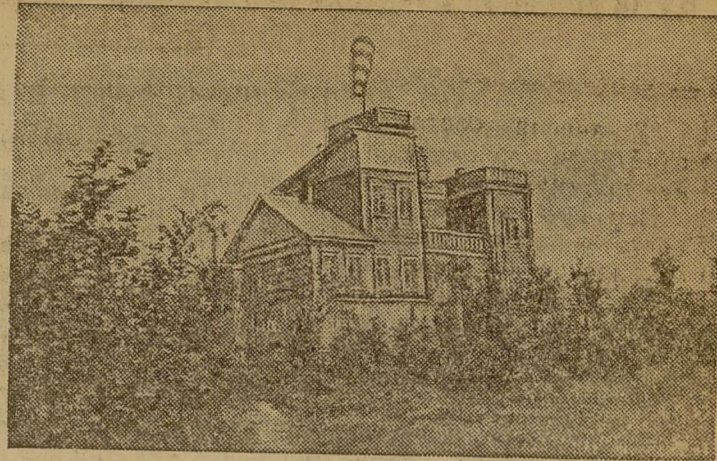
В машинном отделении есть небольшие недоделки. До сих пор по вине мастеровских не обработан кран продувания главной машины и не сменены щетки динамомашин. Заказ на эту работу был дан давно. Краник отливается несколько раз, но получался брак. А заказ на замену щеток мастер электроцеха т. Белолипов утерял.

Судоремонтные мастера обязаны в ближайшие дни — два закончить все недоделки и закрыть заказы по ремонту катера.

Команда обязалась к 23 апреля привести катер в полную готовность и первой получить паспорт готовности к навигации.

**В. ВОРОНИН,**  
капитан катера „Воевода“

**В. ГУЛЯЕВ,**  
старший механик



Новый гидропорт полярной авиации Главсевморпути в г. Игарке (Красноярский край). Фото А. Погосова.

## ПЕРЕД НАЧАЛОМ НАВИГАЦИИ

### УСКОРИТЬ ЗАБРОСКУ МАТЕРИАЛОВ НА МОЛ

По распоряжению начальника пароходства стройотдел приступил с 11 апреля к постройке причальных линий на молу. Строительство производится главным образом на льду. Вода ежедневно прибывает. Работы много, рабочих мало, стройматериалов недостаточно, имеющиеся — низкого качества, да и тех скоро не будет. Лимитируют главным образом поковочные материалы. Нет строительных скоб, ершей. На подделку их отделу механизации дан заказ, но он не выполнен. А без скоб и ершей строительства продолжать нельзя.

На молу занята бригада плотников т. Казанцева — 8 человек. Имеет хорошие показатели. 13 апреля в стройотделе был рабочий день. Согласно приказа начальника пароходства с постройки дома пароходства на мол была переброшена бригада плотников т. Фатеева. И эта бригада дала хорошие результаты.

Нужно добавить на постройку людей, доставить скобы и ерши. Если вода успеет затопить, подводные работы не будут выполнены, а этого допустить нельзя.

**Г. ИСАЕВ,**  
прораб стройотдела.

## ЕЩЕ РАЗ О ВОКЗАЛЕ

Общий зал вокзала занимают ученики школы фабрично-заводского ученичества, комнату матери и ребенка — грузчики, санкомнату — уборщицы, комнату военнослужащих — одиночки, буфет — отдел кадров пароходства, три комнаты — водная милиция (из трех пужна им всего одна).

Таким образом, вокзал занят. Через 25—30 дней придут первые пассажиры, а к ремонту вокзала не только не приступили,

но и неизвестно — когда приступят. Между тем на ремонт потребуется 25—30 дней.

С тем, что вокзал нужно освободить — все согласны, но слова превратить в дело некому. Разговоры с тт. Волощенко, с Берчук, с Андреевым ни к чему не привели.

Освободить вокзал нужно не медля.

**Г. БОЛОТОВ,**  
начальник вокзала.

## Учеба прорабов проходит с перебоями

При учебном комбинате порта с 15 марта открыты курсы сменных прорабов-стивидоров. Курсы краткосрочные — 2-месячные. Тем не менее они много могут дать, но на учебе в значительной степени отражаются некоторые недочеты.

С первых дней учебы не было расписания занятий, оно было составлено только через неделю. Нередки случаи срыва занятий по вине преподавательского состава (по математике, русскому языку, организации погрузо-разгрузочных работ, по устройству судна и т. д.). По математике 20 марта было сорвано два урока (т. Мисюра). 1 апреля и 25 марта на 4 уроках

не было т. Татаренко (устройство судна). Часть уроков были заменены другими предметами, остальные проводились без преподавателей. Очень часто преподаватели опаздывают на занятия. Состав курсантов по общеобразовательному уровню разношерстный. Имеются люди со средним образованием и с образованием не более 2 групп. Естественно, что преподаватели не в состоянии удовлетворить всех в одинаковой степени.

Учебных пособий, за исключением учебника „Организация грузовых работ в морских портах“ — Бакаева, у слушателей нет.

**П. БЕРСЕНЕВ,**  
слушатель курсов.

## Технологический процесс со слов

### Упражнения мастера Жукова

Неполное знание своего дела, плохое понятие о технологическом процессе, путаница с нарядами и много других причин серьезно тормозят работу слесарного цеха, пагубно сказываются на выполнении плана.

Приведу ряд примеров. 2 апреля я и слесарь 3 разряда т. Сугатов получили от мастера слесарного цеха т. Жукова задание произвести монтажные работы по установке динамомашин на пароходе „Ола“. Получив чертежи, мы приступили к подготовке рабочего места. Работа предстояла ответственная. Понятно, что руководствоваться мы должны чертежами. Когда же размеры с чертежа были сняты, перенесены на фундамент детали и мы приступили к сверловке дыр, т. Жуков работу приостановил. Он заявил, что чертеж может подвести, а поэтому лучше работу делать по образцу.

Переключились делать

по образцу, но оказалось, что нет нужных деталей. 8 часов драгоценного времени было затрачено впустую. Работу отложили до изготовления деталей, а нам дали новое задание.

Фактов недоверия чертежам со стороны мастера очень много. И получается, что технологический процесс начинается со слов мастера. Причем словесная инструкция не всегда грамотна, на протяжении работы дополняется и изменяется.

Любопытно знать, за чей счет будет оплачено потерянное время.

Работа часто принимается мастером на глазок. Вот факт. Стойки леерного ограждения для парохода „Амур“ были сделаны недоброкачественно, мастер их принял, а нам пришлось переделывать, затрачено 8 часов.

Одна и та же работа производится 2 раза, а следовательно и оплачивается

2 раза, потому что принимается на „авось“.

Нет строгого учета работы. Об этом говорят следующие факты. На плавкране мы работали 2 дня впустую потому, что не было колец для поршней. В ожидании этих колец мы выполняли внеплановую, постороннюю работу. Кстати, кран не вышел из ремонта потому, что непрофрезированная шестерня вальется вторую пятидневку около станков механического цеха. Шестерня могла быть сделана месяц тому назад и плавкран был бы выпущен из ремонта.

Бывает, что на одну и ту же работу выписываются по 2 наряда. Много и других ненормальностей, которые тормозят, тянут слесарный цех назад.

Хуже всего, что т. Жуков не умеет извлекать уроков из опыта работы.

**П. МАТВЕЕВ,**  
слесарь.

## В УПРАВЛЕНИИ ПАРОХОДСТВА ОКЛАДЫ ВЫШЕ, ЧЕМ НА ПРОИЗВОДСТВЕ

Штатное расписание административно-управленческого аппарата судоремонтных мастерских регистрируется в горфинотделе. Месячные оклады не изменялись с 1937 года. Лишь на 1941 год согласно приказа Народного комиссара морского флота за № 536 (об улучшении работы с кадрами на морском флоте) мастерские получили возможность незначительно увеличить оклады мастерам и другим инженерно-техническим работникам. Изменение должностных окладов было сделано в строгом соответствии с фондом зарплат, спущенным планово-экономическим отделом Наркомморфлота. По группе служащих изменений в отношении увеличения должностных окладов нет.

В статье о незаконных доплатах, помещенной в газете за 2 апреля, автор, т. Лебедев, дал примеры завышенных окладов по мастерским неудачно.

Тов. Мякин на данном предприятии работает с 1935 г., его основной оклад 750 р. (а не 1174, как указано в статье), северные и за выслугу лет — 424 руб.

Согласно штатного расписания за 1940 г. по занимаемой должности техника, сметчика, калькулятора ему в течение 6 месяцев переплачивали 100 рублей в месяц. С 1 июня 1940 г. тов. Мякин переведен на штатную должность прораба, где ему не переплачивали, а наоборот недоплачивали.

Оклад в 750 руб. т. Мякину установлен в 1938 г., когда он занимал должность плановика. Оклад

секретаря т. Евреевой — 450 руб. (а не 525, как указано в статье), северные — 75 руб. За выполнение по совмещению обязанностей статистика Евреева получала дополнительно 200 руб., выполняя работу в большинстве случаев вечерами.

Совмещение в данном случае было вызвано тем, что штатным расписанием 1940 г. статистик предусмотрено с окладом 350 руб. в месяц, хорошего работника на эту ставку было трудно подобрать. Выплачивал Евреевой дополнительно 200 руб., предприятие имело 150 руб. в месяц экономии.

Незаконно в 1940 году выплачивался должностной оклад — 750 руб. — бухгалтеру расчетной группы т. Иванову. По штатному расписанию было зарегистрировано 500 рублей в месяц. Переплата объясняется тем, что грамотного работника на оклад в 500 руб. для расчета прямой сделки подобрать не удалось.

Незаконно выплачивалась инспектору по кадрам тов. Широких северные в сумме 200 рублей, возникшие ранее, в другой организации. Эта незаконная выплата вызвала той же причиной.

Как правило, оклады на производстве должны быть выше на 15 процентов, чем в управлениях. Характерно, что у нас получается обратное, — у начальника кадров пароходства оклад 1300 руб. в месяц, у работника т. Луженко — 1050 руб., у т. Викетова — 825 руб. в месяц.

**М. БРОННИКОВА,**  
плановик-экономист судоремонтных мастерских.

**ОТ РЕДАКЦИИ.** Ссылка т. Бронниковой на то, что трудно подобрать работников на установленные оклады, — не выдерживает никакой критики. Тем более это не является оправданием для установления завышенных окладов.

Факты неопровержимо говорят о том, что в судоремонтных мастерских нарушают штатную дисциплину. Незаконно получает 700 руб. т. Широких вместо установленных 500 рублей, кассиру выплачивается 450 рублей при ставке в 400 рублей. Всего незаконно за первый квартал выплачено, как это явствует из акта горфинотдела, 2711 рублей.

Тов. Бронникова указывает, что т. Евреева получает 200 рублей сверх оклада за работу по совместительству. Работы по совместительству в одном учреждении правительством категорически запрещены.

Справедливо замечание т. Бронниковой о том, что работники производства, как правило, должны получать больше сотрудников аппарата.

## Комсомольцы наводят чистоту на судне

6 апреля день выдался солнечный. Во время завтрака экипажу было сообщено, что по инициативе комсомольской организации с утра состоится воскресник по наведению порядка на судне. Команда приветствовала инициативу комсомольцев.

Члены экипажа, живущие на берегу, пришли к началу воскресника.

Закидела работа. Палубная команда наводила порядок на палубе. Машинная спустилась в машину и приступила к работе под руководством четвертого механика т. Матвеева.

На судне стало значительно чище.

**С. КАЧКИН,**  
комсорг теплохода „Серп“.



В одесском портовом клубе моряков имени Октябрьской революции работает ИЗО-коллектив, в котором занимаются 16 работников порта.

НА СНИМКЕ: Машинист парового крана П. Н. Корчевой пишет натюр-морт.

Фото М. Рыжак.

## День в детских яслях

День в детских яслях начинается с 8 часов.

В приемной маленькие граждане проходят медицинский осмотр, переодеваются и идут завтракать. А затем детей старшей группы идет масса развлечений — занимаются легкими играми, декламируют стихотворения, поют песенки.

Валя Шарылова знает стихотворение „Мы дети заводов и пашен“, Эдик Степаненко — „Испанский мальчик“, Ира Черкасова — „Ленин в Кремле“. А стихотворение „Письмо Ворошилову“ знают все.

Коллективно исполняют песенки „Шли по степи“, „Октябрята“, „Мы готовимся к параду“.

Разнообразные игры, музыка — у детей после дневного сна. Дети занимаются лепкой. Эдик Степаненко и Ира Черкасова очень быстро и довольно правильно лепят птичек. Все дети очень внимательно следят при лепке за движениями воспитательницы.

Ребята приучаются и к труду, к порядку. Они сами убирают за собой игрушки, складывают их на место.

Ребенка приносят в детский сад ежемесячно, воспитывается он там до трехлетнего возраста.

У нас есть „старички“, это Валя Шарылова, Вова Тютюев. Их в ясли принесли месячными и двухмесячными, а теперь им уже 3 года, наступила пора перейти в детский сад.

С начала открытия ясель в детский сад переведены 63 ребенка. В яслях заведен порядок — уходящим детям дарить подарки.

День маленьких граждан в яслях кончается в 5 часов вечера.

**М. ГРЕБНЕВА,**  
мелдестра

## ГРЯЗНО И НЕУЮТНО В ОБЩЕЖИТИЯХ, ПОДВЕДОМСТВЕННЫХ ТОВ. БЕРЧУК

У уборщицы Саблиной грязно в комнатах, у т. т. Косых и Сбродиной чисто

Комната № 6 в общежитии № 1 самая грязная. В ней живет 10 человек. Уборщица т. Саблина одновременно работает и в кипятилке. Но и там порядок не лучше. Нет ковша, ведра закопченные.

Посмотрим состояние других комнат. Стены давно не белены, шторы неизвестно когда менялись и уже почернели. Ни одной табуретки. В комнате № 1 стол расшатан. Грязная рабочая одежда висит здесь же, потому что нет шкафов. В пятой комнате неис-

правна печь (запломбирована), холодно.

В общежитии нет никаких игр, чтобы можно было заняться на досуге.

Нужно отметить, что там, где работает уборщицей т. Косых, в комнатах чисто, прибрано. В общежитии № 5 тоже видно, что приложена заботливая рука. Полы моются через день. Кроме кухни, в остальном помещении тепло. Уборщица т. Сбродина — хорошая работница.

**Н. ЛЕГАЧЕВА,**  
**К. НАСОНОВА,**  
домашние хозяйки.

## Неуютно в общежитии по Читинской улице

В общежитии по Читинской улице вечером нет света, нет и керосина. Большинство комнат заселили, ремонта же до конца не довели. Так, в комнате № 7 стены оштукатурены, но не побелены. На 12 человек — 5 тумбочек. Штор на окнах нет. Их вообще нет ни в одной комнате общежития. В 5 и 6 комнатах штукатурка осыпалась, требуется затирка стен.

В комнате № 4 живут 3 семьи с детьми и трое холостяков. Комната только оштукатурена, печь не сложена. Стоит железная печь, но ее не топят. В помещении холодно.

Коммунальный отдел не принимает никаких мер для устранения безобразий.

**А. КОРЖАВИНА, А. ШОРНИКОВА,**  
домашние хозяйки.

## Нет заботы о сохранении жилого фонда

За коммунальные услуги с жильцов домов пароходства взимается соответствующая плата. Но услуг фактически нет. Зимой снег удачно скрывал мусор, копившийся во дворах. С весной, правда, несколько подбодит солнце. К помойным ямам и уборным стало трудно подступиться (например, во дворе дома № 63 по Советской улице), все растаяло.

Коммунальный отдел не

заботится о сохранении жилого фонда. Подаете, скажем, заявление о ремонте, — проходят месяцы, пока дождешься комиссии, а потом идут годы. Случаев ремонта квартир очень мало.

Советуем санинспекции за запущенность дворов и домов воздать коммунальному отделу должное.

**К. ПОМАЛЕИКО,**  
старший механик буксирного парохода „Чапаев“.

## По следам неопубликованных писем

В редакцию газеты „Дальневосточный моряк“ поступила заметка, в которой указывалось, что кассир судоремонтных мастерских т. Филиппова недобросовестно относится к выполнению своих обязанностей. В частности, по халатности т. Филипповой произошла поломка несгораемого шкафа.

Редакция направила

письмо в судоремонтные мастерские для принятия мер.

Бухгалтер мастерских т. Ровкин сообщил нам, что Филиппова приказом от 1 апреля 1941 года по судоремонтным мастерским с должности кассира снята. Стоимость ремонта кассы будет отнесена за счет Филипповой.

## Консультации по истории ВКП(б)

Политотделом пароходства разработано расписание дежурств внештатных консультантов по „Краткому курсу истории ВКП(б)“.

16 апреля по третьей главе дает консультацию т. Лозовский.

18 апреля по восьмой главе — т. Макаревич.

21 апреля по девятой главе — т. Гельфер.

23 апреля по седьмой главе — т. Вольский.

26 апреля по пятой главе — т. Бушков.

Консультанты дежурят в парткабинете с 20 часов.

Ответственный редактор  
**Я. М. ГЕЛЬФЕР**