

ВО ВСЕОРУЖИИ ВСТРЕТИТЬ ЗИМНИЙ СУДОРЕМОНТ

Нет надобности доказывать какое громадное значение в успешном проведении зимнего судоремонта играет заблаговременная, хорошо продуманная подготовка к этой важнейшей кампании. Вся работа флота в эксплуатационный период целиком и полностью зависит от того, в какие сроки и с каким качеством флот был отремонтирован зимой. Первые дни нынешней навигации показали, что зимний судоремонт 1939-40 гг. прошел заметно лучше, чем в сезон 1938-39 г., но все же он желал лучшего. Судоремонтные базы Верхне-Амурского пароходства в прошлую зиму не справились полностью с возложенными на них задачами, много судов, особенно самоходных, оставили залоны с большим опозданием, тем самым было допущено грубое нарушение установленного Наркомом графика ремонта флота.

Несвоевременный выход отдельных судов в плавание и низкое качество их ремонта объясняется рядом причин. Большая вина в этом ложится, прежде всего, на судоремонтные предприятия и на самих капитанов и механиков судов. Например, в прошлом году в начале судоремонта из-за несвоевременного оформления и сдачи ремонтных ведомостей станики механического цеха завода им. Ленина простаивали, почти половину рабочего времени, тогда как к началу весны цех был перегружен заказами и не справлялся с работой. В крайне тревожном положении находился и литейный цех этого же завода. Беззаботность к подготовке литейки к судоремонту, отсутствие постоянного технического контроля над литейными процессами, необеспеченность коксом и другими необходимыми материалами и приборами привели литейный цех к тому, что к выполнению производственных заказов он приступил только в середине судоремонтной кампании.

Не лучше была проведена подготовка к зимнему судоремонту и судостроению на Суражеской и Благовещенской верфях. Лесозавод Суражеской верфи им. Куйбышева, в результате плохого ремонта, в течение всей зимы не справлялся с предъявленными к нему требованиями, грозил срывом плана по

его судостроению. Плохо был отремонтирован здесь и сушильный цех. Закладываемый в него лесоматериал не сушился, а наоборот впитывал влажность. Общим бичом для всех предприятий бассейна явилось отсутствие топлива судостроительных и ремонтных материалов, инструментов и измерительных приборов. Особенно возросла потребность на эти вещи сейчас, когда ремонт флота проводится с помощью плавающего состава.

Чтобы во-время и с высоким качеством провести зимний судоремонт 1940-41 г. нужно к нему готовиться уже сейчас. Правда, на некоторых судоремонтных предприятиях составлены ремонтные ведомости и сметы, спущены чертежи и заказы на ремонт и оборудование цеховых помещений, но разворот ремонтных работ идет очень медленно. Главной причиной этому послужило то, что руководители судоремонтных и судостроительных баз начали подготовительную ремонтную кампанию неорганизованно, без обсуждения этого важного вопроса на производственных совещаниях, не посоветовавшись с передовыми людьми своего предприятия — стахановцами о путях лучшей и быстрее подготовки всех участков к зиме.

На заводе им. Ленина начался ремонт отдельных станков и оборудования механического цеха, но сами ремонтники-стахановцы с неудовольствием заявляют: «Как же ремонтировать, когда нет инструмента, не хватает материалов, даже нечем смазать детали станков». Подобные возмущения можно встретить среди стахановцев и по другим предприятиям бассейна. Эти факты говорят о том, что руководители судорембаз не извлекли еще уроков с прошлогодней подготовки и проведения зимнего ремонта флота, не серьезно развернули подготовку к предстоящей зиме, поручили это важнейшее дело только начальникам и мастерам цехов.

Времени для устранения всех этих недостатков достаточно. Следует только по-настоящему, по-хозяйски взяться за постоянное руководство ремонтом всех участков, решающих судьбу судоремонта.

«МЫ СМОЖЕМ РАБОТАТЬ ЕЩЕ ПРОДУКТИВНЕЕ»

Грузчики Сретенской пристани, где бригадир тов. Тищенко, взятые на себя социалистические обязательства—не допускать простоя судов по причинам погрузки и выгрузки—оправдывают на деле.

Они ежедневно намного перекрывают дневные нормы выработки, давая производительность труда 159-215,5 процентов. «Мы,—говорит бригадир тов. Тищенко,—сможем работать еще продуктивнее, если будут

изжиты некоторые ненормальности, как: несвоевременная подача судов под погрузку и перевод с причала на причал, неразворотливость команд некоторых судов, отсутствие спешдежды и неимение при пристани своей столовой».

Нужно отметить и то, что среди грузчиков партийной и профсоюзной организациями слабо проводится политико-массовая работа.

В. Метелкин.

Дружный коллектив

Живой, спаянный коллектив парохода «Пролетарий» отличился своей работой в 1939 году — он один навигационный план Верхне-Амурского пароходства выполнил на 14 процентов.

И в эту навигацию каждый член команды от матроса, кочегара до капитана, механика своим энтузиазмом в труде стремится сделать свое судно передовым в соревновании с пароходом «Красная звезда». Хорошо отремонтированная машина в зимний судоремонт дает ей в этом все гарантии осуществить свои замыслы.

Побывавшему на «Пролетарии» нельзя не заметить, что там каждое движение члена экипажа проникнуто социалистическим соревнованием, что безусловно позволило сделать рейс Благовещенск-Хабаровск подлинно стахановским: задание с 26 мая по 2 июня выполнено на 275,2 проц., плот в 9496 кубометров проведен безаварийно.

Круглосуточное движение, борьба с простоями и использование судна с наибольшей эффективностью—никогда не становится на промывку котлов, а совмещать ее с погрузкой дров, банка дымогарных труб на ходу при уменьшенном горении в одной из топок, что делается не на всех судах, — позволяет команде выиграть в месяц пароходу более двух суток ходового времени.

Но, главное, от чего это все зависит, — люди, их желание снова быть победителями и завоевать вымпел Наркома, сделать свое судно флагманским— вот что особенно хочется здесь подчеркнуть.

Старейший лоцман пароходства Илья Кузьмич Пермин отлич-

но изучил плес среднего Амура и водит уже 2 года это судно безаварийно. Илья Кузьмич является неплохим общественником в своем экипаже. Он учит молодого рулевого тов. Горева, который неплохо осваивает реку и ее особенности. Тов. Горев председатель судкома, прекрасный общественник, сумевший добиться 100 процентного охвата соревнованием команды и периодического выпуска стеноидной газеты.

Не отстает от него и другой рулевой комсорт тов. Будаев, который дисциплинированностью и прилежностью в работе воспитывает молодежь экипажа в духе социалистического отношения к труду.

Машинная команда, возглавляемая механиком Василием Никитичем Ланкиным, в зимний судоремонт вложила много труда в любимое детище—машину и, как результат, работа механизмов восхитительна.

Под руководством тов. Ланкина, осваивая котлы и механизмы, стахановцы-кочегары тт. Васильев и Серов добились того, что пар держат всегда на марке.

Кандидаты в рулевые, матросы тт. Хасанов и Ибрагимов, демобилизовавшись из Красной армии остались работать на пограничной реке. Отдавая своему судну молодую энергию они получают знания судовой практики и навигационные навыки.

Вся команда «Пролетария» закрепила за своим пароходом до конца Третьей Сталинской Пятилетки, что позволяет ей хорошо освоить особенности работы на наших, дальневосточных реках.

С. КУЗНЕЦОВ.

ВРУЧЕНЫ ПАСПОРТА „ЗА ОТЛИЧНОЕ КАЧЕСТВО“

Подводя итоги зимнего ремонта технического флота и работы за первый месяц навигации, администрация, партийная и профсоюзная организации второго технического участка пути за честный труд и высокое качество ремонта судов вручили 27 стахановцам паспорта «За отличное качество».

Среди передовиков зимнего судоремонта и навигации получили паспорта: моторист-стахановец, досрочно закончивший ремонт катера «Осетер», тов. Круглов, судходный старшина обстановочного района р. Амур тов. Фадеев, плотник этого же района тов. Алексеев, судходный старшина Верхнего Амура тов. Дорофеев, Баранов, механик парохода «Погодаев», баггермейстер землесоса «Амурский 1-й» тов. Фокин, механик и его помощник этого же землесоса тт. Косицын, Гудин и другие.

11 июня на собрании в Бурхановском затоне, получившие паспорта «За отличное качество» заверили руководителей техучастка пути, что они не сдадут своего первенства до конца навигации, поведут всемерную борьбу с авариями и простоями флота.

На этом же собрании экипаж катера «Осетер» вызвал на социалистическое соревнование коллектив катера «Селемджи-нец».

СОКОЛОВ,

зам. нач. 2 техучастка пути по политчасти.

ВОЙНА В ЗАПАДНОЙ ЕВРОПЕ

ОБЪЯВЛЕНИЕ СОСТОЯНИЯ ВОЙНЫ МЕЖДУ ИНДИЕЙ И ИТАЛИЕЙ

По сообщению из Нью-Йорка, вице король Индии лорд Линлитгоу объявил о состоянии войны между Индией и Италией. (ТАСС).

ПОЛОЖЕНИЕ В ПАРИЖЕ

Из Нью-Йорка сообщают, что французские военные власти приняли на себя управление Парижем, так как по слухам, германские танки приблизились к окраинам города. Всю ночь жители Парижа слышали шум моторов германских самолетов, летающих над городом и случайные орудийные выстрелы. Бегство гражданского населения из Парижа продолжается.

Город окутан густым дымом. Часть Парижа в огне. Горят нефтехранилища, которые подожжены властями, чтобы создать дымовую завесу. (ТАСС)

Утерянное
равновесие.



Рисунок В. Лисевича.

(Фото-клише ТАСС).

БОМБАРДИРОВКА ШВЕЙЦАРСКОЙ ТЕРРИТОРИИ

РИМ, 12 июня (ТАСС). Агентство Стефани передает сообщение генерального штаба швейцарской армии, в котором говорится, что «сегодня на рассвете в районе Женевского озера произошло нарушение границы иностранными самолетами, которые сбросили бомбы. Пять бомб упало в Женеве. Убиты один солдат и одна женщина. 12 человек ранены и отправлены в госпиталь. Ведется техническое следствие для определения происхождения бомб».

НЬЮ-ЙОРК, 12 июня (ТАСС). Как сообщает агентств во Ассошиэтед Пресс из Женевы, над городом пролетел бомбардировщик, как полагают итальянский, и сбросил груз бомб над Каруж Женевы. Каруж расположен вблизи французского форта Салев. В результате бомбардировки убит 1 человек, ранено, разрушено много домов.

ПАРТИЙНО-КОМСОМОЛЬСКАЯ ЖИЗНЬ

Контроль над политическим
самообразованием комсомольцев

Многочисленные факты показывают, что теоретическая учеба поставлена неплохо и проводится на высоком идейно-политическом уровне в тех комсомольских организациях, где сами секретари комитетов по-большевистски овладевают теорией, организуют постоянный контроль над политическим самообразованием комсомольцев.

Секретарь комитета ВЛКСМ первичной организации управления пароходства тов. Корнеев хорошо изучал теорию марксизма-ленинизма, беседовал с комсомольцами, выяснял, как они усваивали теоретические вопросы. В результате все комсомольцы этой организации изучали историю партии самостоятельно и 5 человек — в кружке среднего звена. Но стоило только за последнее время тов. Корнееву ослабить руководство пропагандой, замкнуться исключительно в узкий круг производственной работы и результаты не замедлили сказаться. Кружок по изучению истории партии занимается редко, посещаемость снизилась. Такие комсомольцы, как тов. Кабанова, под видом самостоятельного изучения, ушла из кружка, и так как ее перестали контролировать, совсем перестала изучать историю ВКП(б), остановившись на 3-й главе. Товарищеские собеседования там совсем не проводятся.

Секретарь комсомольской организации завода им. Ленина тов. Старовойт не изучает историю ВКП(б). Естественно, что здесь партпропаганда в комсомоле находится на низком уровне. Члены комитета тт. Илькухин, Дзюба и др. тоже, по примеру тов. Старовойт, совсем не изучают историю ВКП(б). Лекции, организуемые парткабинетом политотдела, комсомольцы этой организации не посещают. В списках у тов. Старовойт числится примерно 40—50 комсомольцев самостоятельно изучающих историю ВКП(б), а фактически из них действительно изучают только 10—11 человек. Остальные же, благодаря отсутствию контроля за политическим самообразованием со стороны комитета ВЛКСМ, не изучают истории партии и прикрываются самостоятельным изучением.

Не лучше дело обстоит и на Благовещенской судовой верфи, во 2-м техническом участке пути, где руководители комсомольских организаций не являются примером для комсомольцев в

деле изучения марксистско-ленинской теории. Почти во всех комсомольских организациях бассейна существует практика самотека и упрощения, а не настоящего контроля над комсомольцами, самостоятельно изучающими историю ВКП(б). Эту практику самотека следует заменить действительным контролем, проверкой, как комсомольцы овладевают марксистско-ленинской теорией, почаще устраивать товарищеские собеседования с самостоятельно изучающими историю ВКП(б), проводить индивидуальные и групповые беседы по обмену опытом, заслушивать отдельных комсомольцев как они повышают свой идейно-политический уровень на заседаниях комитета, на комсомольских собраниях и т. д. Все это помогает лучше руководить партпропагандой в комсомоле и выяснять, кто действительно повышает свой идейно-политический уровень и кто только разговаривает об этом.

Устав ВЛКСМ требует от каждого комсомольца систематического повышения своего идейно-теоретического уровня и к тем, которые пренебрегают изучением истории, нужно создавать общественное комсомольское мнение, критиковать отлынивающих от политического самообразования.

Большевистский контроль — важнейшее средство руководства политическим самообразованием комсомольцев. Но нужно предупредить руководителей комсомольских организаций против компанейщины в этом деле, против несерьезного, поверхностного подхода. Бывший секретарь комитета ВЛКСМ тов. Гришко долго не интересовался как идет учеба комсомольцев, затем перед отчетом в политотделе и на комсомольском собрании он поручил члену комитета тов. Барышникову опросить всех комсомольцев, как они изучают историю ВКП(б).

Большевистский контроль нельзя подменять компанейщиной.

Нужно, чтобы комсомольские руководители вопросами пропаганды занимались систематически, чтобы они вникали в существо учебы комсомольцев и практически помогали им овладевать марксистско-ленинской теорией.

Т. ЗАБЕЛИНА,
инструктор политотдела по пропаганде среди комсомола.

Студенты не изучают
историю партии

В школе медсестер при больнице водников числится 33 комсомольца. Большинство из них являются передовиками в общественной работе и в быту. Студентки тт. Кривошеева Л., Заседателева М., Смирнова Г., Волкова П., Садовская и другие за весь учебный год не имели ни одной плохой оценки и помогли отстающим. Нарушители школьной дисциплины разбирались на комсомольских собраниях и эти меры давали хорошие результаты. Тов. Голобородько часто уходила без разрешения администрации с уроков в кино, театр. Комсомолки-студентки не могли переносить такого возмутительного факта. На общем собрании, обсудив поведение тов. Голобородько, комсомольцы сделали ей замечание.

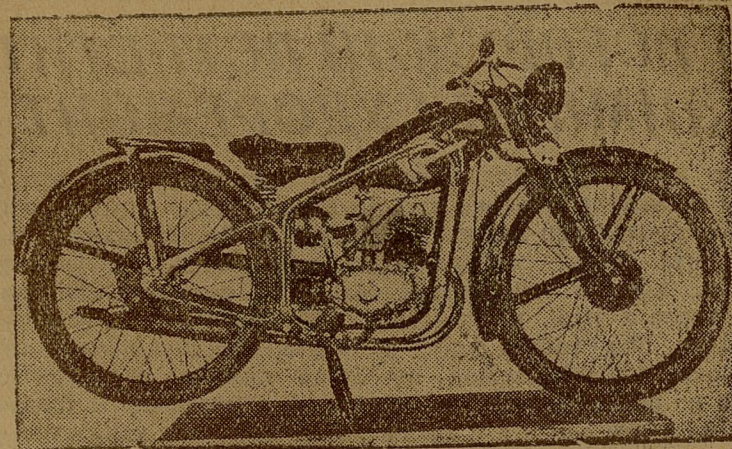
Однако, самым важным делом — повышением своих идейно-политических знаний комсомольцы, а по их примеру — и несоюзная молодежь, не занимались. «Краткий курс истории ВКП(б)» никто не изучал. Правда, на втором курсе в порядке программного материала было изучено 2 главы, но дальнейшая учеба прекратилась. Развалилась там и кружковая форма изучения истории партии. Комсорг тов. Садовская не сумела составить план работы кружка, а, обратившись за помощью к инструктору политотдела по комсомольской работе тов. Тимофеевой, не получила никакой помощи.

После роспуска кружка, комсомольцы решили приступить к самостоятельной работе над книгой. Но и этот метод не дал никакой пользы. Комсомольская политическая учеба никем не контролировалась, беседы, совещания по обмену опытом самостоятельной учебы не практиковались. Вопрос о повышении идейно-политических знаний комсомольцев на заседаниях комитета и общих собраниях не обсуждался.

В результате такой постановки партийной пропаганды в комсомольской организации, студентки-будущие специалисты медицинского дела не знают героического пути нашей партии.

Ф. ТАРАСОВ.

Серпуховский мотоциклетный завод (Московская область) приступил к производству малолитражных мотоциклов «МЛ-3». Вес мотоцикла — 70 кг., максимальная скорость 65 км. в час, расход горючего на 100 км. 2,5 литра



Новый мотоцикл «МЛ-3».

220 километров лишних

Почтовая линия Благовещенск — Николаевск в большинстве случаев обслуживается судами Верхне-Амурского пароходства.

Каждому пароходу дается план грузоперевозок, даются тоннокилометровые, которые учитываются командами и которые ведут борьбу за быструю доставку груза в Николаевск.

Пароходу дается по расписанию совершать до Николаевска 1948 километров. Но если подсчитать, то получается иная картина. Так, в расписании между Поярково и Чесноково указано расстояние 14 кило-

метров, а фактически — 25 километров, т. е. заход идет кругом острова, тем самым увеличивается расстояние на 11 километров. Таким образом пароход за 1 рейс делает лишних 22 километра, а в течение навигации при 10 рейсах — 220 километров.

Спрашивается, почему же до сих пор отдел эксплуатации (нач. тов. Шалашов) не может поставить вопрос перед Наркомсудом о поправке в расписании? А это сделать давно бы следовало.

ЧАШИН,

помполит парохода «Дзержинский».

Халатность и саботаж механизатора
БОГДАНОВА

Все условия для того, чтобы хорошо была налажена работа механизации Благовещенской пристани имеются. Здесь есть своя передвижная электростанция, в достаточном количестве моторов, квалифицированные рабочие и т. д. Но беда в том, что механизацией управляют люди, халатно относящиеся к своим обязанностям, нежелающие поставить это дело на должную высоту, и как результат — там участились случаи простоя, аварий.

На днях, по своей личной неосторожности, техник-механизатор тов. Богданов подъемным краном оборвал сеть электропроводов, а 8-го июня он в электросеть механизации включил два тока: городской и пристанской, от чего сгорел мотор, что также грозило более серьезной аварией.

9 июня, когда пароход «Дзержинский» подошел к причалу для погрузки, оказалось, что механизация неисправна. Для того, чтобы пустить ее в действие, нужно было перенести

электромотор от транспортера 2 склада к 5-му, но этого Богданов заранее не сделал и спокойно заявил: «Механизация не работает» — и с тем ушел домой. От этого «Дзержинский» под ручной погрузкой простоял лишних 9 часов.

Халатность и саботаж Богданова отражался на работе пристани и раньше.

Работать, как этого от него требуется, Богданов, видимо, не хочет и сейчас. Он начальнику пристани тов. Шунтаковой заявляет: «Заниматься работой механизации — это не мое дело. Я должен только чертить проекты».

Военной прокуратуре более подробней следует заняться работой механизации пристани, и людей, как Богданов, явно саботирующих выполнение государственного задания по перевозкам грузов, привлечь к ответственности.

К. ПРИХОДЬКО.

Зам. ответств. редактора
М. РАДЧЕНКО.

ОБЪЯВЛЕНИЕ

Жилчасть управления Верхне-Амурского пароходства предлагает всем, занимающим квартиры ВАУРП'а погасить задолженность по квартирной плате по июнь месяц включительно.

К лицам, непогасившим задолженность по квартплате, будут приняты административные меры вплоть до выселения.

Контора жилчасти находится по Ленинской улице, № 109, ЖИЛЧАСТЬ ВАУРП'а.

В ВОЕННОМ ТРИБУНАЛЕ
РАСХИТИТЕЛИ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЙ СОБСТВЕННОСТИ

29 мая с. г. по приходу с очередного рейса шкипер баржи «Самара» Шенгер и матрос Смирнов похитили из привезенного груза 4 мешка пшеницы. Из них три мешка они продали кладовщику склада и шоферу вагонтонеры Киселеву и Поддубному.

13 июня 1940 г. расхитители социалистической собственности Шенгер и Смирнов предстали перед военным трибуналом Верхне-Амурского пароходства. Рассмотрев дело обвиняемых, трибунал приговорил: Шенгера к двум, а Смирнова к полутора

годам лишения свободы. Оба вора заключены под стражу.

Покупатели краденой пшеницы Киселев и Поддубный военным трибуналом привлечены к уголовной ответственности. Дело на их передано военному прокурору бассейна для расследования.