

Вот, например, в конце мая при отходе от причалов главной Благовещенской пристани парохода «Москва» произошла авария буксируемой баржи № 231. По заключению инспекции судоходства Благовещенского участка установлено, что авария произошла из-за нарушения трудовой дисциплины шкипером Ковалевым. Пароход «Москва» не успел еще выйти на буксир, как шкипер Ковалев отдал швартовые концы, баржу расконтровало и при подерге пароходом на барже сломались

Такая массовая аварийность, причиняющая огромные убытки пароходству, государству и способствующая невыполнению плана грузоперевозок, крайне нетерпима. Руководящим работникам берега и плавсостава нужно навсегда запомнить определение роли командиров в предупреждении аварий, высказанное тов. Л. М. Кагановичем: «Крушение или авария подобны поражению отдельной воинской части в бою, и подобно ему, должны быть лично изучены командиром транспорта во всех деталях для того, чтобы уроки этого поражения были полностью усвоены для исправления недостатков и улучшения всей работы».

Систематически повышая
производительность труда, ра-

Так например в 1937 году уровень производительности труда в промышленности СССР достигал лишь 40,5 процента уровня производительности труда промышленности Америки и 97 процентов—промышленности Германии. В 1937 году среднегодовая выработка на одного рабочего составляла по угляю в Германии 435 тонн, а в СССР—370 тонн; по чугуну в Америке—1620 тонн, а в СССР—756 тонн. В 1937 году годовая выработка одного рабочего в среднем по промышленности у нас составила 11386 рублей, а в Германии—11726 рублей, в США—28107 рублей.

Обращение ВЦСПС ко всем членам профессиональных союзов и последовавший за ним указ Президиума Верховного Совета СССР о переходе на восьмичасовой рабочий день и семидневную рабочую неделю открывают громадные возможности дальнейшего роста производительности труда в стране. Рабочие и работницы, инженеры, техники, служащие обязаны использовать до дна эти возможности, и тогда наше советское государство получит больше угля, нефти, металла, самолетов, танков, пушек, паровозов, вагонов, больше продукции всех отраслей народного хозяйства.

Все, как один, месячный заработок дают займы государству и члены команды парохода «Большевик».

Доски показателей на заводе не имеется, нет лозунгов, агитирующих подписаться на заем

Нужно полагать, что руководители завода учтут те ненормальности, которые имеются на сегодняшний день, исправят их и размещение государственного займа закончат в ближайшие дни.

M. K.



Заведующий парткабинетом Закавказской железной дороги В. Н. Кикнадзе (справа) проводит групповую консультацию для рабочих, самостоятельно изучающих историю ВКП(б).

(Фото-клише ТАСС).

ПАРТИЙНО-КОМСОМОЛЬСКАЯ ЖИЗНЬ

ЛУЧШИЙ АГИТАТОР СУДНА

В начале навигации на комсомольско-молодежном пароходе «Профинтерн» для ведения агитационно-массовой и воспитательной работы среди команды партийной организацией для каждой вахты были выделены агитаторы. Раскрепление партийно-комсомольских сил между вахтами дает хорошие результаты. Команда всегда информируется о жизни страны, о ее важных действиях за ее рубежами и т. д.

Лучшей агитационной работой отличается агитатор вахты кочегаров молодой коммунист тов. Спицын. К каждой очередной беседе тов. Спицын ведет хорошую подготовку, составляет конспект, по отдельным вопросам консультируется у секретаря парторганизации тов. Рухлинского. Сначала агитационной работы на судне тов. Спицын в своей вахте разъяснил кочегарам постановление Совета Народных Комиссаров СССР № 398 «О работе водного транспорта», письмо Наркома речного флота тов. Шашкова «Итоги навигации водного транспорта за 1939 год и задачи навигации в 1940 г.», доклад тов. Исаа Молотова на VI Сессии Верховного Совета о внешней политике СССР, база роста тяжелой промышленности в Хабаровском крае и др.

Кроме агитационной работы в своей вахте тов. Спицын находит время для чтения пассажирам информационных сообщений, полученных по радио.

Одно, на что обижается тов. Спицын—это отсутствие географической карты, которая необходима при беседах на международные темы. Это требование агитатора судовой комитет профсоюза в ближайшее время удовлетворит.

ШУЙСКИЙ,
председатель парохода
«Профинтерн».

КОМСОМОЛЬСКАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ БЕЗ РУКОВОДСТВА

На предприятиях, в учреждениях, где нет партийной организации, разрешение всех производственных и хозяйственных вопросов и воспитательную работу проводит комсомол.

Но что же мы видим на пассажирском пароходе «Чирин»? Комсорг его тов. Колупанов отстранился от руководства комсомольской организации, с изучающими историю партии не беседует. Дело дошло до того, что председатель судкома тов. Фомин стал заменять комсорга в руководстве агитаторами. Когда комсомольцы попросили отчитаться на собрании Колупанов о своей работе, то она отказалась.

Слабая постановка агитационно-массовой работы на судне явилась следствием того, что там участились случаи пьянства, нарушения дисциплины. С 5 на 6 июля, например, кочегары тт. Давыдов и Рованов пьяные избили проводницу тов. Гольскову и механика тов. Икина. К тому же Рованов с 6 июля 6 июля не вышел на вахту.

Комсомольскому сектору политотдела необходимо обратить внимание на работу комсомольской организации парохода «Чирин».

Н. Шумилова.

„Что нужно для работы—всегда добьется“

Хорошая слава стахановца идет о бригадире котельщиков Благовещенской судовой верфи Алексея Васильевича Баскакова. Чтобы добиться такого высокого почта не только среди рабочих верфи, но и за ее пределами, нужно было упорно и терпеливо работать над собой, над процессом своей работы и кипеть в массе членов бригады, требуя от всех честного, социального отношения к труду.

Кандидат в члены ВКП(б) тов. Баскаков своей настойчивостью всегда добивается пересмотра своего материального положения для своей бригады. Секретарь партбюро, характеризует

его, заявил: «Он у нас такой, что если ему нужно для работы, так всегда добьется, не взирая на «ранги» административно-хозяйственного персонала».

Любовь к своей профессии, чувство большой ответственности за порученный участок бригады — большевик позволяет перевыполнять дневные нормы до 200 процентов, с большим мастерством проводить сборку судна.

Звание стахановца обязывает Алексея Васильевича также быть и хорошим общественником. И это условие он в полной мере оправдывает, проводя большую работу по воспитанию коллектива бригады. Любое

Заклепы можно делать на месте

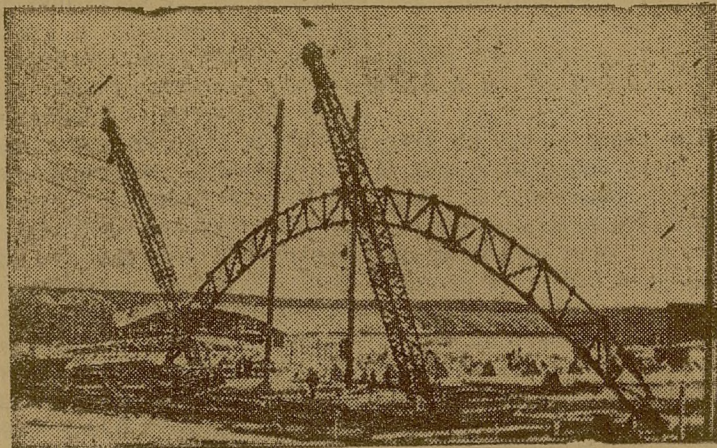
Благовещенская судовой верфь в настоящее время имеет большую нужду в заклепах размером в 13, 16 и 19 миллиметров, но хозяйственники ожидают их до сегодняшнего дня из центральных областей Советского Союза, в то время как изготовление можно было организовать на месте.

Мне в 1939 году приходилось работать на подделке этих деталей и я считаю, что сейчас нужно будет снова заняться их изготовлением.

Если для котельных работ, всякого ассортимента заклеп, при полной загрузке клепальных бригад необходимо до 8 тысяч штук в день, то я смогу делать только 500. Однако, если заранее взяться за заготовку лимитирующих, т. е. 13, 16, 19 миллиметровых, то обеспечить бригады в дальнейшем вполне возможно. Кроме этого, судостроение сейчас задерживается только из-за этих заклеп, а кузница не загружена, и мы вполне справимся с этой работой.

М. КАЛЧАНОВ,
кузнец Благовещенской
судовой верфи.

На строительстве Куйбышевского гидроузла приступили к сооружению сводчатого потолка зала русловой площадки в 7500 квадратных метров. На площадке будет располагаться модель, воспроизводящая в одну сотую натуральной величины Жигулевский узел, включающий гидростанцию, плотину и судоходный шлюз. Для перекрытия площадки Центральный мехзавод гидроузла изготовил и начал установку 25 двухмаршрутных параболических арок пролетом в 51 метр и высотой в 14 метров.



Установка первой арки на русловой площадке гидротехнической лаборатории.

(Фото-клише ТАСС).

ПЕРЕСТРОИТЬ ПРОФСОЮЗНУЮ РАБОТУ ВЕРФИ

Попрежнему плохая работа завкома Благовещенской судовой верфи безусловно влияет как на культурно-бытовые условия жизни рабочих, так и на выполнение производственных планов по сооружению новых судов.

Прежде всего нас поразило то, что задачи профорганизации сводятся только к получению членских взносов и посещению общих собраний членами союза. На вопрос: «Какие у вас недостатки в работе с группой?» тов. Макаров—профгруппорг котельного цеха ответил: «Да видите, вся «соль» в том, что задерживается уплата членских взносов».

Из этого ясно, что заместитель председателя завкома тов. Липков и профгруппорг верфи не поняли главных задач профсоюза, а партийная организация (секретарь тов. Куличков) не помогла завкому справиться с ними.

В настоящее время на верфи можно наблюдать и историю не проверенности соцдоговоров, заключенных в предмайское соревнование, стахановские школы бездействуют, работы по воспитанию огромного коллектива этого производства не видны. У руководителей профсоюзной организации также вошло в обычай не посещать общежитий рабочих, где творится ряд безобразных явлений—пьянство и хулиганство.

Становится ясным, что такую «общественную» деятельность нужно в корне перестроить и этим вывести производство из позорного отставания.

К. Степанов.

—А—

Дезорганизаторы трудовой дисциплины

Миллионы советских тружеников понимают и высоко ценят интересы общества. Они честным и самоотверженным трудом на своих предприятиях укрепляют мощь родины и поднимают экономику трудящихся. Но есть еще люди, которые недооценивают этого и наносят материальный ущерб государству. К числу таких можно отнести помощника старшины катера «Осетер» Нестерова М. И. и моториста этого же катера Круглова И. Д. Во время стоянки на пристани Константиновка, при перестановке створных знаков, они принесли из деревни вина, устроили на катере пьянку и напившись до опьянения, стали драться, разбили стекла, разбросали по каюте постель.

Такой поступок для дезорганизаторов трудовой дисциплины не должны пройти безнаказанно.

С. Путейский.

Зам. ответств. редактора
М. РАДЧЕНКО.

С. Кузнецов.