



РАБОТАТЬ ПОЛНОСТЬЮ 8 ЧАСОВ

Обращение ВЦСПС и Указы Президиума Верховного Совета Союза ССР о переходе на восьмичасовой рабочий день, семидневную неделю, непримиримой борьбе с дезорганизаторами трудовой и производственной дисциплины и о судебной ответственности за выпуск недоброкачественной продукции с огромным подъемом и дружным одобрением были встречены рабочими завода им. Ленина. Новый закон о труде создает все необходимые условия для улучшения работы предприятия, увеличения выпуска продукции, перевыполнения планов. Восьмичасовой, самый короткий в мире, рабочий день должен стать и самым высокопроизводительным. Это прекрасно понимают передовые люди завода — стахановцы и ударники производства. Уже первые дни работы по-новому дали хорошие результаты. Лучшие стахановцы, как токарь тов. Бурдуковский, фрезеровщик тов. Галактионов, кузнец тов. Жариков, слесари бригады тов. Мамаева и другие дневные задания стали перекрывать в полтора—два раза.

Планы и трудовая дисциплина в цехах. Меньше стало опаздывающих и без дела стоящих по заводу.

К сожалению, несмотря на солидный срок, прошедший после выхода правительственного постановления об удлинении рабочего дня, на заводе установленные 8 часов полностью пока что не используются. Положение с подготовкой рабочего места, обеспечением материалами до сих пор не изменилось. Отдельные рабочие попрежнему простаивают по часу-два в день. «Прошло 25 дней с тех пор, как новый трудовой закон вошел в силу, но в нашем цехе почти не произошло никаких изменений», — рассказывают столя-

ры тт. Яценко и Левицкий, — на завод мы приходим к 8 час., а к работе приступаем в полдевятого — в девять. Получается это потому, что при выдаче наряда, материал, как правило, никогда не дается, его приходится разыскивать самим. Неблагополучно у нас и с выдачей инструмента. Работавший кладовщиком — инструментальщиком тов. Филатов ушел в отпуск, на его место никого не поставили, ключи взял мастер цеха тов. Соколов. Вот и получается: если нужно, например, взять стамеску или другой какой-либо инструмент, приходится полчаса ждать прихода мастера, а потом 10—15 минут точить полученный инструмент».

Точно такое же положение с подготовкой рабочего места, как рассказывает молотобоец тов. Аникеев, — наблюдается и в кузнечном цехе. Недоброкачественный уголь, недостаток материала, особенно на мелочные заказы, также отбирает много времени и отражается на производительности кузнецов.

Не чувствуется перелома и в снижении брака в литейном цехе. Только за 15 дней июля забраковано 624 кг. чугуна и 29 кг. медного литья.

Все эти нарушения правительственных постановлений не безизвестны как директору завода тов. Данильченко, так и партийной и профсоюзной организациям. Но к устранению недостатков никаких мер пока не намечается.

Новый порядок работы предъявляет повышенные требования к руководителям предприятий и учреждений, и они, забывавшие этого, должны принять все меры к максимальному использованию восьмичасового рабочего дня, повести решительную борьбу с браком и бракоделами.

ДВУХСОТТЫСЯЧНАЯ ДЕМОНСТРАЦИЯ ТРУДЯЩИХСЯ РИГИ

РИГА, 18 июля. Сегодня по окончании работы трудящиеся латвийской столицы вышли на улицу продемонстрировать блестящую победу блока трудового народа, одержанную на выборах, народную любовь и преданность латвийского народа Советскому Союзу, великому Сталину. Около 200 тысяч металлургов, ткачей, кожевников, железнодорожников, ремесленников, служащих, солдат рижского гарнизона участвовало в демонстрации.

Колонны рабочих и служащих заводов Вефаирого, Квадрат, Кузнецовска и других предприятий со всех концов города шли на площадь к зданию правительства. Впереди колонн портреты товарищей Сталина, Молотова, Ворошилова. На огромных полотнищах народ начертал свои требования: «Просим присоединить нас к Советскому Союзу!», «Дайте нам Сталинскую Конституцию!», «Да здравствуют Сове-

ты в Латвии!», «Да здравствует подлинно народный сейм!», «Да здравствует вождь народов всего мира великий Сталин!».

С балкона дома правительства демонстрантов приветствовали премьер министр Латвийской республики профессор Кирхенштедт, секретарь Центрального Комитета коммунистической партии Латвии Спуре и другие. Ораторы говорили о силе латвийского народа, о его несокрушимом желании жить свободно, крепить тесную братскую дружбу с народами СССР.

Начинается грандиозное шествие. Демонстранты поют «Интернационал». Раздаются приветствия в честь Советского Союза, доблестной Красной армии, товарищей Сталина, Молотова, Ворошилова.

До поздней ночи продолжалась грандиозная волнующая демонстрация свободного латвийского народа. (ТАСС).



Жители окрестностей гор. Черновицы радостно приветствуют части Красной армии. (Фото-клише ТАСС).

О ПОДГОТОВКЕ К ЗИМНЕМУ СУДОРЕМОНТУ 1940-41 г.

П Р И К А З

Народного Комиссара Речного Флота Союза ССР

10 июня 1940 г.

№ 227

г. Москва.

Закончившийся судоремонт 1939—40 года показал, что в тех пароходствах, где подготовке к зимнему судоремонту уделялось максимум внимания, где обеспечен был своевременный и полный разворот работ в первый период после постановки судов в ремонт, где руководители пароходств и предприятий смогли правильной расстановкой людей и организацией подготовки предприятий и рабочих-стахановцев обеспечить необходимые темпы выполнения судоремонтных работ, а квалифицированным техническим контролем высокое качество ремонта, — в этих пароходствах своевременно и качественно закончен зимний судоремонт и обеспечен выпуск флота в первые дни после открытия навигации.

Указанные мероприятия способствовали некоторому улучшению в проведении судоремонта в 1939—40 г. по сравнению с прошлыми годами.

В прошедший судоремонт силами судовых команд отремонтировано в порядке саморемонта 800 единиц самоходного и 840 несамоходного флота. Опыт проведения ремонта силами судовых команд показал, какие значительные людские резервы могут быть использованы при выполнении зимнего судоремонта путем подготовки из плавсостава квалифицированных рабочих судоремонтных специальностей.

Значительное количество судов отремонтировано силами плавсостава досрочно и высококачественно (завод «Красный Флот» — директор Зубарев; нач. МСС Доно-Кубанского пароходства т. Бурмак; завод имени Ленина — Благовещенск, директор Новиков, главн. инж. Данильченко; завод «Лименда», директор Квасков).

Производство текущего ремонта судов в порядке саморемонта силами судовых команд при условии заготовки в летний период сменных деталей дает возможность освободить заводы от мелких работ и сосредоточить их внимание на основных, трудоемких работах.

Стахановцы — многостаночники в числе свыше 450 человек обеспечили максимальное использование оборудования при сокращенном числе дефицитных специалистов-станочников. Свыше 9 тысяч женщин было привлечено к работе на судоремонтных предприятиях, что в значительной степени восполнило нехватку рабочей силы на промпредприятиях НКРФ.

Инициативные рационализаторы заводов и пароходств, выполняя указания СНК СССР о всемерной экономии цветных металлов, сэкономили в течение зимнего судоремонта тонны высококачественного баббита, десятки тонн бронзы и дефицитной олифы путем замены их малооловянистыми баббитами, пластмассами, антифрикционным чугуном и кузбаслаком. Только применением рационализаторских предложений в ряде заводов и пароходств удалось полностью выполнить намеченные работы и обеспечить своевременный выпуск флота в эксплуатацию.

В результате умелой организации судоремонта, ряд пароходств и заводов обеспечили досрочный выпуск судов из ремонта при высоком качестве работ, отмеченных в актах приемочных комиссий (Бельское пароходство — нач. т. Фролов, нач. политотдела т. Кукин, нач. ОПП т. Платунов; завод имени Ульянова — Ленина — директор т. Шубин, завод «Красный Дон» — директор т. Кандаков, главн. инженер т. Ростковский;

завод имени Ленина в Благовещенске — директор т. Новиков, гл. инж. т. Данильченко; Семипалатинский завод — директор т. Ларькин; завод имени Карла Маркса — дир. т. Карташев; завод им. Нацфлота — директор т. Лучников, гл. инж. т. Макарычев; завод им. Куйбышева — дир. т. Тютин, завод Лименда — дир. т. Квасков).

Одновременно, несмотря на конкретные указания, данные в моем приказе № 150—1939 г., ряд пароходств и заводов не обеспечили подготовки к зимнему судоремонту 1939—40 г., что отразилось на разрыве в и ходе зимнего судоремонта. В результате, имел место несвоевременный выпуск судов в начале навигации (Ленское пароходство — нач. т. Орехов, Днепровское пароходство — нач. т. Коваленко, Верхне-Волжское пароходство — нач. т. Вахуров).

Ряд пароходств и директоров заводов не обеспечили завоз материалов для судоремонта водным путем (з-д Вознесенье), что вызвало резкое удорожание ремонтных работ. Отмечаю явно неудовлетворительный разворот ремонта на заводах Цупромречфлота в г. Астрахани: им. Ленина (б. директор т. Захаров), имени Сталина (директор т. Алексеев), руководители которых не обеспечили своевременную подготовку к ремонту, а пароходство Волготанкер (нач. пароходства т. Ромашенко, нач. политотдела т. Долбин) и Нижн.-Волжск. пароходство (нач. т. Коченин, нач. политотд. тов. Кулагин) своевременную постановку судов в ремонт, что резко замедлило разворот работ еще в начальный период зимнего судоремонта и задержало выпуск их к началу навигации.

О ПОДГОТОВКЕ К ЗИМНЕМУ СУДОРЕМОНТУ 1940—1941 года

ПРОДОЛЖЕНИЕ ПРИКАЗА НАРОДНОГО КОМИССАРА РЕЧНОГО ФЛОТА СОЮЗА ССР.

★ ★ ★

Верхне-Волжское пароходство (нач. т. Вахтуров, нач. политедела т. Баринов), закончив судоремонт, не обеспечило подготовку судов к выпуску в эксплуатацию, в результате чего к открытию навигации из 270 готовых судов было сдано лишь 138 единиц.

Своевременная и качественная подготовка к зимнему судоремонту в значительной степени определяет успех его проведения.

Подготовка к зимнему судоремонту 1940—1941 г., как указывалось в моем приказе № 498—1939 г., должна начинаться уже в процессе зимнего судоремонта предшествующего года.

В настоящем году подготовка к судоремонту 1940—1941 г. начата значительно раньше прошлого года.

Последнее обязывает начальников пароходств и директоров заводов, планомерно проводя подготовку к зимнему судоремонту, повседневно руководить этой работой, обеспечив тем самым выполнение намеченного графика подготовительных работ.

Многие заводы раньше прошлого года заключили договора на изготовление в летний период сменных деталей по чертежам, составленным в течение зимнего судоремонта.

Все же ряд пароходств и заводов явно недооценивают значения своевременного изготовления сменных частей, значення подготовки производства заводов в деле успешного проведения предстоящего зимнего судоремонта.

Значительная часть судов капитального и восстановительного ремонта 1940—1941 г. еще не имеют утвержденных технических проектов и смет.

В целях обеспечения своевременной подготовки и производства зимнего судоремонта 1940—1941 г., при каз ы в а ю:

I.

1. Начальникам пароходств и бассейновых управлений пути, руководствуясь сроками межремонтных периодов (согласно приложения № 1 и 2) по каждому виду флота, к 10-му июля 1940 г. представить в технический отдел Наркомречфлота перспективный план ремонта флота на пять лет, считая первым годом ремонтный период 1940—1941 г.

План должен предусматривать категории ремонта и время поступления судов в ремонт.

2. В основу составления перспективного плана положить:

а) уточненные учетные данные по наличному составу флота;

б) техническое состояние и возраст судна.

II.

3. Начальникам центральных управлений Наркомречфлота к 20-му июня с. г. рассмотреть и утвердить планы расстановки

флота по ремонтным пунктам и направить их для руководства пароходствам и заводам не позднее 1 июля 1940 г.

4. При составлении и утверждении плана расстановки флота придерживаться проведенного ранее закрепления флота по судоремонтным предприятиям, недопуская перестановки судов из затона в затон. Расстановку деревянного несамоходного флота производить по группам судов, указывая общее количество и тоннаж.

5. Начальникам пароходств и бассейновых управлений пути, руководствуясь моим приказом № 498—1939 г., не позднее 5 июля с. г. довести до сведения администрации судов и заводов утвержденный план расстановки и намеченные лимиты ремонта по отдельным единицам.

6. Отделу труда и рабочих кадров Наркомречфлота не позднее 20 июня 1940 г. разослать пароходствам, бассейновым управлениям пути и заводам пересмотренные единые нормы судоремонтных работ.

7. Установить следующий порядок составления калькуляции и утверждения ремонтных ведомостей и заключения договоров на текущий и средний ремонт флота 1940—1941 г.:

а) главным инженерам пароходств и бассейновых управлений пути организовать дополнительную проверку основных ведомостей ремонта самоходных и металл. несамоходных судов до начала их калькуляции со сроком окончания проверки к 20-му июня 1940 г. и лично утвердить эти ведомости;

б) отменить в 1940 г. систему представления первой части дополнительной ведомости ремонта в период навигации, оставив одну дополнительную ведомость с объемом работ до 20 проц. от основной, представляемую по окончании навигации через 10 дней по приходе судна в ремонтный пункт;

в) отменить в 1940 году для текущего и среднего ремонта деревянных несамоходных судов представление заводам для калькуляции основных ремонтных ведомостей и обязать начальников пароходств составить ремонтные ведомости по этим типам судов к сроку постановки их в затоны;

г) обязать начальников пароходств и бассейновых управлений пути представить к 1-му июля заводам заявки на работу и основные материалы с указанием количества по типам несамоходных деревянных судов, предназначенных к постановке в ремонт на каждый завод; после прихода судов этого вида флота в затоны в течение 10 дней начальники пароходств должны обеспечить уточнение ремонтных ведомостей по каждому судну в отдельности с тем, чтобы объем ремонта по ним не превышал 120 проц. заявленного объема;

д) техническому отделу НКРФ к 1-му октября 1940 г. разработать типовые ремонтные ведомости для различных категорий ремонта деревянных несамоходных судов;

е) главным инженерам заводов и мастерских лично проверить полученные от пароходств и бассейновых управлений пути ремонтные ведомости до передачи их в калькуляцию;

ж) директорам заводов и мастерских немедленно приступить к калькуляции ремонтных ведомостей самоходного флота и металлических барж, закончив таковую со сдачей ремонтных ведомостей пароходствам и бассейновым управлениям пути к 25 июля 1940 г.;

з) главным инженерам пароходств и бассейновых управлений пути организовать проверку калькуляции и утвердить их по основным ведомостям к 20-му августа 1940 г., по дополнительным не позднее 15 дней со дня постановки судов в затон.

8. Начальникам пароходств и бассейновых управлений пути, согласно прокалькулированных заводами и тщательно проверенных основных ведомостей ремонта, не позднее 1 сентября 1940 г. уточнить ассигнования на ремонт каждого судна и составить годовую программу и план судоремонта.

При составлении плана зимнего судоремонта выделить суда, ремонт которых будет производиться в порядке саморемонта силами судовых команд, приняв меры к максимальному выполнению станочных работ для этих судов в летний период.

9. К 10-му сентября представить в центр. управления сводные годовые программы и планы ремонта флота, составленные по установленной НКРФ форме и программы зимнего докования судов.

10. Начальникам центральных управлений НКРФ не позднее 20 сентября рассмотреть и утвердить представленные пароходствами и бассейнов. управл. пути сводные планы судоремонта и немедленно уведомить об этом пароходства и бассейновые управления пути.

11. Начальникам пароходств и бассейновых управлений пути на основании утвержденной программы приступить к заключению договоров с судоремонтными заводами на текущий и средний ремонт флота и закончить эту работу к 15-му октября с. г.

III.

12. Установить следующий порядок утверждения проектов и смет на капитальный и восстановительный ремонт флота в 1940—41 г.:

а) начальникам пароходств и бассейнов. управ. пути закончить составление проектов на суда капитального и восстановитель-

ного ремонта в соответствии с приказом № 498 от 23 декабря 1939 г.;

б) рассмотрение и утверждение проектов закончить к 20-му июля 1940 г.;

в) составление смет по утвержденным проектам закончить к 1-му октября 1940 г.;

г) утверждение проектов и смет производят:

начальники пароходств и бассейновых управлений пути при общей сметной стоимости одного судна до 500 тыс. руб.;

начальники центральных управлений НКРФ при общей сметной стоимости одного судна от 500 тыс. до 1 млн. руб.;

проекты и сметы при общей стоимости ремонта одного судна свыше 1 млн. руб. утверждаются мною или моим заместителем по представлению Экспертного Совета;

д) утверждение титульных списков производят:

начальники пароходств и бассейнов. управл. пути в пределах выделенных лимитов на капитальный и восстановительный ремонт при общей сметной стоимости ремонта одного судна не свыше 100 тыс. руб.;

начальники центральных управлений при общей сметной стоимости ремонта одного судна от 100 до 300 тыс. руб.;

при сметной стоимости капитального и восстановительного ремонта свыше 300 тыс. руб. титульные списки утверждаются мною или моим заместителем по представлению Планового отдела НКРФ;

е) утверждение титульных списков закончить к 10-му сентября 1940 г.;

ж) рассмотрение и утверждение смет закончить к 20-му октября 1940 г.

13. Начальникам пароходств, бассейнов. управ. пути и директорам заводов закончить заключение договоров на капитальный и восстановительный ремонт к 1-му ноября 1940 г.

14. Начальнику планового отдела НКРФ т. Мирзояну к 20 июня сообщить центр. управлениям контрольные лимиты по капитальному и восстановительному ремонту, а начальникам центр. управлений к 1 июля сообщить распределение указанных лимитов по пароходствам и бассейнов. управл. пути.

15. Категорически запретить начало работ по капитальному и восстановительному ремонту судов до утверждения проекта и сметы и заключения договора.

16. В случае необходимости постановки новых котлов и крупных деталей машин при капитальном и восстановительном ремонте судов воспретить производство таковых без обеспечения указанными механизмами к моменту начала ремонта судна.

Техническому отделу НКРФ к 15-му июля разработать списки указанных деталей для различных типов механизмов.

17. Начальнику планового отдела НКРФ т. Мирзояну к 1-му июля 1940 г. сообщить центральным управлениям контрольные лимиты на работы по модернизации судов.

18. Начальникам пароходств и бассейнов. управ. пути в соответствии с контрольными лимитами разработать и утвердить план мероприятий по модернизации судов пароходств, бассейнов. управ. пути к 15-му июля 1940 г. Разработку проектов закончить к 10-му августа 1940 г. и дать заказы заводам.

19. Выполнение работ по модернизации судов проводить одновременно и в сроки, установленные для текущего и среднего ремонта.

IV.

20. Начальникам пароходств и бассейнов. управ. пути при уточнении ассигнований на судоремонт, согласно основных ремонтных ведомостей, выявить потребность в необходимых материалах, о чем сообщить к 1-му июля 1940 г. в центральные управления НКРФ с указанием завозных пунктов и количества, подлежащих заводу.

21. Начальникам центр. управлений НКРФ проверить сведения о потребных материалах, оборудовании и инструментах, представленные пароходствами, бассейнов. управл. пути и промпредприятиями и не позднее 15 июля 1940 г. направить в ЦУС в порядке уточнения поданных годовых и квартальных заявок.

22. Начальнику ЦУС'а т.в. Кудрявцеву к 1-му августа 1940 г. представить мне на утверждение сводный план снабжения промпредприятий материалами, инструментом, оборудованием и механизмами, обеспечивающий выполнение судоремонта 1940—41 г.

23. Начальнику ЦУС'а, нач. центральных управлений и нач. пароходств в течение 3-го квартала и октября месяца 1940 г. обеспечить завод по утвержденному мною плану основных материалов, особенно тяжеловесов на заводы и мастерские, в первую очередь, в глубинные пункты, водным путем.

24. Начальнику ЦУС'а снабдить к 15 июля судоремонтные предприятия инструментальной сталью для изготовления инструмента силами завода. Обеспечить выделение в 3-м квартале фондов на инструменты, в первую очередь на сверла, режущий и контрольно-измерительный инструмент.

25. Директорам заводов внедрить и широко применять электронаплавку резцов легированными составами, для чего начальнику ЦУС'а обеспечить снабжение заводов к 1-му сентября необходимыми электродами.

(Окончание на 3 стр.)

О ПОДГОТОВКЕ К ЗИМНЕМУ СУДОРЕМОНТУ 1940—1941 года

★

★

★

ОКОНЧАНИЕ ПРИКАЗА НАРОДНОГО КОМИССАРА РЕЧНОГО ФЛОТА СОЮЗА ССР.

★ ★ ★

VIII.

Организовать химическое восстановление изношенных напильников на заводах: памяти Парижск. Коммуны, имени Сталина в Астрахани, имени Сталина в Омске, Красноярском, Хабаровском, имени Ленина в Благовещенске; имени Коминтерна, имени Сталина в Киеве, имени Ульянова-Ленина, в Лиминде и Московском в Натане.

26. Техническому отделу НКРФ разработать технологический процесс и инструкцию по наплавке резцов легированными составами и восстановлению напильников химическим способом к 15-му июля 1940 г.

27. Начальнику центрального лесного отдела НКРФ т. Кочурову в течение июля 1940 г. выделить промышленным предприятиям фонды на лесоматериалы для ремонта судов.

28. Начальникам пароходств и бассейновых управлений пути и директорам промпредприятий обеспечить реализацию всех фондов, доставку водным путем лесоматериалов на заводы, их выкатку, просушку и подготовку к судоремонту.

29. Начальникам пароходств включить в план перевозок и обеспечить буксировку лесоматериалов для судоремонта, а также дров и топлива вне очереди.

30. Центр. лесному отделу (т. Кочурову) обеспечить в 1940 г. судоремонтные предприятия отделочными материалами (дуб, бук, орех и др.), требующими длительной естественной сушки, с запасом на 3 года.

31. Начальникам центральных управлений взять под особый контроль поставку лесоматериалов на заводы.

32. Начальнику топливно-энергетической инспекции т. Зубинову выделить в 3-м квартале авансовые фонды на топливо судоремонтным предприятиям, обеспечить доставку последнего водным путем.

33. Начальнику центр. финансового отдела т. Крупину в плане III квартала предусмотреть кредиты на заготовку материалов для зимнего судоремонта сверх нормативов по заявкам центр. управлений НКРФ.

34. Техническому отделу в целях дальнейшего внедрения заменителей в судоремонте не позднее 15-го июля пересмотреть существующий номенклатурный список судовых деталей, по которым установлена замена дефицитных металлов другими, разработать более расширенную номенклатуру и представить мне на утверждение к 25-му июля.

Начальнику ЦУС'а тов. Кудрявцеву и нач. центральных управлений обеспечить заводы соответствующими заменителями.

35. Нач. пароходств и директорам заводов широко практиковать децентрализованные заготовки материалов, добиваясь полной реализации отпущенных фондов.

36. Обязать директоров заводов и мастеровских по нарядам ЦУС'а немедленно организовать изготовление мелких крепежных материалов (болты, гайки, шпигорья, заклепки, шпильки, гвозди и др.), максимально загружая установленное специальное оборудование.

Нач. ЦУС'а т. Кудрявцеву обеспечить заводы материалами соответствующего качества и выдать наряды на изготовление указанных изделий.

Нач. ЦФО т. Крупину выделить кредиты для выполнения указанных работ.

37. Учитывая необходимость максимального внедрения в практику работы судоремонтных предприятий культурных методов организации производства, ввести с осени 1940 г. диспетчерскую систему управления на всех заводах и мастеровских I-го разряда НКРФ.

38. Начальникам Цупромречфлота, Цуводпути, начальникам пароходств и директорам заводов перестроить работу диспетчеров заводов, сделать диспетчера основной фигурой на производстве, от которого должны исходить все распоряжения в цеха завода.

До 1 октября с. г. пересмотреть и укрепить состав диспетчерского аппарата и утвердить главных диспетчеров.

39. УУЗ'у организовать в лето 1940 г. двухмесячные курсы в г. Москве при центр. учебн. комбинате НКРФ для подготовки диспетчеров судоремонтных предприятий. Разработать программу и представить мне на утверждение к 15 июня.

40. Техническому отделу Наркомречфлота, на основе полученных от Цупромречфлота, Севцурф'а и МВК ЦУРФ'а материалов по внедрению опытной системы внутриводного планирования на заводах имени Сталина в Киеве, Красный Дон, Балаково, Нацфлот, Шлиссельбургском, Пам. Парижской Коммуны внести к 15-му октября коррективы в инструкции для принятия их к руководству на всех предприятиях Наркомречфлота, как единой системы.

41. Техническому отделу Наркомречфлота к 1 сентября 1940 года проработать классификацию промпредприятий НКРФ, состав цехов и структуру управления для заводов и мастеровских различных категорий.

V.

42. Начальнику центрального финансового отдела НКРФ тов. Крупину обеспечить получение ссуды на сменные части в размере 10 проц. от стоимости текущего и среднего ремонта, из которых 50 проц. не позднее 15 июня и остальные 50 проц. в III квартале с. г.

43. Начальникам пароходств и бассейнов. упр. пути закончить заключение договоров с заводами на изготовление сменных частей до 15 июня.

44. Директорам заводов немедленно по заключении договоров составить графики на изготовление деталей и закончить изготовление их к 1-му ноября 1940 г.

Установить, как правило, что пароходства и бассейнов. управл. пути заказывают крупные сменные части за год до постановки судна в ремонт.

45. Начальникам пароходств и бассейнов. упр. пути к 25-му июня с. г. представить в центральные управления списки и чертежи на сменные и запасные части, которые не могут быть выполнены заводами системы пароходства и бассейнов. управл. пути.

Начальнику ЦУС'а тов. Кудрявцеву разместить заказы на изготовление деталей, обеспечив изготовление их к началу судоремонта.

46. Начальникам пароходств и бассейнов. упр. пути к 15-му июня заключить с заводами договора на изготовление запасных частей.

Директорам заводов обеспечить изготовление запасных частей к 1-му ноября с. г.

47. Техническому отделу Наркомречфлота к 1-му июля 1940 года установить специализацию заводов Наркомречфлота по изготовлению крупных заготовок и деталей машин, в соответствии с представленными ЦУРФ'ами заявками.

VI.

48. Начальникам пароходств, бассейновых управлений пути и директорам заводов:

а) составить графики ремонта зданий, оборудования, инвентаря и инструмента, немедленно развернуть работы и закончить ремонт к 1-му ноября, обеспечив полную готовность предприятия к приему флота в ремонт;

б) в процессе ремонта составить чертежи на быстроизнашиваемые детали оборудования и заготовить для последних комплект запасных деталей;

в) составить отдельный план ремонта и подготовки жилых зданий, культурных учреждений и немедленно развернуть работы по ремонту со сроком окончания к 15-му октября 1940 г.;

г) выявить потребность в недостающей жилищной площади и принять меры к полному обеспечению путем аренды. Заключение договоров на аренду закончить за месяц до начала судоремонта.

49. Начальникам пароходств, бассейнов. упр. пути и директорам заводов на основе составленных планов ремонта выявить точную потребность рабочей силы по квалификациям и составить к 15-му июля план пополнения недостающей рабочей силы, организовав покрытие потребности путем подготовки из числа подсобных вспомогательных рабочих предприятий, членов их семей, а также путем вербовки для этой цели неквалифицированных рабочих.

50. УУЗ'у совместно с нач. пароходства и бассейнов. упр. пути с 1 июля организовать на крупных судах курсы повышения квалификации судовых команд по судоремонту, а также школы по обучению членов семей судкоманд ремонтной специальности.

УУЗ'у выделить для этой цели необходимые кредиты и организовать контроль за проведением обучения совместно с пароходствами и бассейновыми управлениями пути. Программу представить мне на утверждение к 20 июня.

51. Главным инженерам пароходств, бассейновых управлений пути и судоремонтных заводов изучить опыт внедрения многостаночной работы на судоремонтных предприятиях и распространить этот метод на другие предприятия, где еще недостаточно внедрена работа на нескольких станках.

VII.

52. Начальникам пароходств и директорам заводов к 20 июня представить в Цуводпуть через центральные управления согласованный с бассейнов. управл. пути планы расчистки акваторий и подходов к заводам.

53. Начальнику Цуводпути т. Бобкову составить сводный план расчистки акваторий, и, согласовав с ЦУРФ'ами и ЦФО, представить мне на утверждение к 10 июля.

54. Начальникам пароходств и директорам промпредприятий к 20 июля заключить с бассейновыми управлениями пути договор на расчистку акваторий, согласно утвержденного мною плана.

55. Начальнику финансового отдела т. Крупину обеспечить к 22-му июля финансирование работ по расчистке подходов к затамам.

56. Начальникам бассейновых управлений пути закончить расчистку акваторий и подходов к промпредприятиям не позднее, как за декаду до планируемого начала судоремонта.

57. Начальникам центральных управлений, пароходств, бассейнов. упр. пути и директорам судоремонтных предприятий с 10 июня организовать подекадный учет подготовки промпредприятий к судоремонту 1940—1941 г. по существующей форме.

58. Учет ремонта флота в зиму 1940—41 г. организовать по системе, установленной согласно моего приказа № 420—1939 г.

59. Речиздату к 1-му августа полностью обеспечить судоремонтные работы бланками технической документации пароходств и бассейновых управлений пути по их заявкам.

60. Начальнику планового отдела, начиная с 10 июня, организовать ежедекадный учет подготовки промпредприятий пароходств и центральных управлений к судоремонту и о ходе подготовки ежедекадно докладывать моему заместителю.

61. Начальникам центральных управлений не позднее 1 октября обеспечить все пароходства, бассейнов. управл. пути и судоремонтные предприятия директивными графиками ремонта флота в зиму 1940—41 г. дифференцированно по бассейнам.

IX.

62. Начальникам политотделов пароходств за 10 дней до начала планируемого судоремонта организовать общественную проверку готовности промпредприятий к судоремонту с выдачей паспорта готовности.

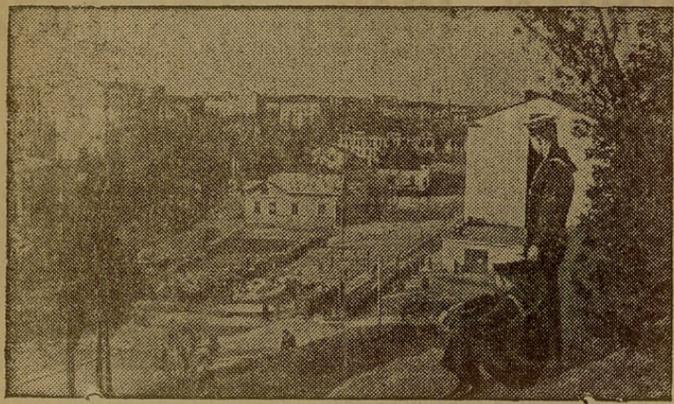
63. Начальникам пароходств и бассейновых управлений пути выделить из состава флота суда для расстановки флота в затоне перед началом ремонта согласно утвержденных планов расстановки.

Обращаю внимание всех работников речного флота и в особенности командно-политического состава, что от качества летней подготовки будет зависеть успех всего судоремонта.

Судоремонт 1940—41 г. должен быть проведен высококачественно и в срок. Дело чести каждого работника речного транспорта выполнить эту почетную задачу на «отлично».

Выполнение настоящего приказа на местах и в центральном аппарате организовать на основе широкого социальное соревнования за лучшую подготовку к судоремонту, поставив задачей, что к началу ремонта флота не должно быть ни одного предприятия, не имеющего паспорта готовности.

Народный комиссар речного флота Союза ССР
З. ШАШКОВ.



Вид города Выборга.

ОРГАНИЗОВАТЬ ЧЕТКОЕ РУКОВОДСТВО ФЛОТОМ

БОРТ ПАРОХОДА «ЯРОСЛАВЛЬ», 19 июля (по радио).

Коллектив парохода «Ярославль», обсудив открытое письмо работников Благовещенской пристани и обращение Наркомречфлота, Политуправления и ЦК союза речников о развертывании социалистического соревнования за досрочное выполнение навигационной программы, одобряя эти мероприятия, включился в социальное соревнование имени XXIII годовщины Великой Октябрьской социалистической революции.

В своем договоре экипаж судна взял на себя обязательство навигационный план выполнить к 7 ноября, повысить доход от эксплуатации парохода на 25 проц., увеличить тех-

ническую скорость вверх и вниз на один километр, весь судовой инвентарь и имущество содержать в отличном состоянии, не иметь аварий и простоев, произвести зимний ремонт судна на 80 проц. силами команды, для реального выполнения последнего обязательства уже сейчас начать подготовку к зиме.

Ярославцы призывают диспетчерский аппарат полностью загружать судно, ликвидировать порожние пробеги, организовать четкое руководство флотом.

На предоктябрьское социалистическое соревнование экипаж «Ярославля» вызвал команду парохода «Томск».

К. Есауленко.

ПРОСТОЙ БУКСИРНОГО ФЛОТА ПОПРЕЖНЕМУ ВЕЛИКИ

В июле больше, чем в мае и июне, буксирный флот простаивает у причалов пристаней и в ожидании окончания формирования плотов. Это ставит под угрозу срыва не только месячный, но и весь навигационный план. Командиры берега попрежнему еще являются главными виновниками в неудовлетворительной работе судов.

Взять к примеру пароход «Москва». В первой половине июля он простоял 7 суток на пристани Благовещенск и четве-

ро—в Усть-Берее, ожидая готовности плота. Как же можно при таких условиях выполнять и перевыполнять правительственные задания?

Упущенное наверстать трудно, но можно только тогда, когда береговые работники будут обеспечивать своевременно нас тоннажем и по строго, раз на всегда составленному графику, более оперативно руководить движением флота.

Н. ДИДЕНКО,
капитан парохода «Москва».

ПРИЧИНЫ АВАРИЙНОСТИ СУДОВ

Борьба работников Верхне-Амура — плавающего и берегового состава за ликвидацию аварий проводится весьма недостаточно, если сказать о тех убытках от аварий, которые по неполным данным за два с половиной месяца текущей навигации вырвали у пароходства более 400000 рублей. Они произошли из-за нарушения трудовой дисциплины, халатного отношения к порученному делу, невыполнения правил плавания, правил технической эксплуатации флота, плохого зимнего ремонта судов и недостаточной профилактической работы инспекции судоходства.

Навигация 1940 года по расследованным 29 авариям принесла нашему пароходству уже 259684 рубля убытков, кроме этого 8 нерасследованных, из которых по предварительным данным авария баржи № 234 обходится государству в 141000 рублей.

Можно привести ряд фактов, создавших условия для этих аварий.

Так по вине начальника 2-го технического участка пути тов. Гавырина, вынудившего земснаряд № 9 выйти на плес без достаточного зимнего ремонта, в результате был сломан шариковый подшипник, из-за которого получился простой в 417 часов с убытком на 71970 рублей.

Зимний судоремонт, проведенный также плохо и на пароходе «Чкалов», поспособствовал обрыву штуртроса. Судно потеряло управление, а капитан тов. Татаринов, вместо одновременной отдачи якорей, подал команду—отдать сначала один, а затем другой. Ясно, что канаты лопнули и оба якоря были потоплены.

Нарушение дисциплины является одной из основных причин, порождающих аварии. Пример этому можно найти на барже № 231, когда шкипер тов. Ковалев И. Н., не ожидая вы-

БЫТОВАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ НА ВЕРФИ

Профсоюзные организации промышленных предприятий Верхне-Амурского речного пароходства проводят бытовые конференции. Первая конференция была на днях проведена на Благовещенской судовой верфи. Проходила она два дня.

Делегаты конференции заслушали доклады: директора верфи о ходе ремонта жилых помещений, зав. столовой о питании и зав. магазином № 9 торгпредтранса о торговле.

После докладов развернулись прения. Выступило 14 человек.

«Хозяйственники верфи,—говорит тов. Евтушенко,—плохо подготовились к проведению ремонта жилых помещений. С первых дней начался перебой в доставке материала, а сейчас еще хуже—пиленого лесу ни одного метра нет. Такой стиль работы не предвещает хорошего, от него надо отказаться. Чтобы полностью и с высоким качеством отремонтировать квартиры и общежития, надо в самый кратчайший период обеспечить плотников нужным материалом».

В своем выступлении тов. Евтушенко говорил о плохой работе зав. магазином т. Крюкова и о тех ненормальностях, которые имеются в столовой.

Все выступавшие товарищи критиковали не только хозяйственников верфи, руководителей магазина и столовой, их неразворотливость, но и нерадивых жильцов, которые похабно относятся к государственному имуществу. Вместе с тем, каждый выступающий вносил конкретные предложения, чтобы улучшить работу во всех областях верфи.

Конференция единогласно приняла резолюцию, в которой намечены конкретные мероприятия по ликвидации допущенных ошибок руководством верфи и торгующих организаций торгпредтранса.

П. ГРИГОРЬЕВ.

хода баржи на буксир, отдал швартовые концы, в связи с этим был поврежден корпус, поломаны буксирные кнехты и румпель руля, что принесло убытку на 5930 рублей.

Большая вина за аварийность флота ложится и на 1-й технический участок пути, обстановка плесов которого поставлена не на достаточную высоту. Проходя Нижне-Вагановский неосвещенный пережат, пароход «Носибирск» уклонился на 100 метров влево и сел на мель.

Можно указывать еще целый ряд безответственной, расхлябанной и разболтанной работы отдельных командиров и рядовых работников плавающего и берегового состава, не научившихся работать, так как работают лучшие люди нашего пароходства. А почитать у них есть кое чему, особенно у капитана-плотоводителя парохода «Пролетарий» тов. Золотухина, который безаварийно плавает и перевыполняет планы стахановско-чадаевской работой.

С. КУЗНЕЦОВ.

Тревожное положение с подготовкой к судоремонту

Руководители отделов служб Верхне-Амурского пароходства и предприятий до сегодняшнего дня не занялись по-настоящему ремонтом оборудования цехов и зданий, выявлением внутренних ресурсов, составлением плана материального снабжения, проверкой условий труда и жизни рабочих, приведением в порядок жилищ и переподготовкой кадров.

Особенно тревожное положение с составлением ремонтных ведомостей.

В заводе им. Ленина (и. о. директора тов. Данильченко) на 10 июля произведен капитальный ремонт сушилки всего лишь на 17 процентов, а лесозавода—на 64,7 процента. До сих пор не пущена в эксплуатацию новая электростанция. Двигатель «Кертинг», который еще в мае должен был отремонтирован, не готов и по сегодняшний день. Не приступили к строительству литейного цеха, а на это средства отпущены. Так же ничего не делается в цехах деревообделочном, механическом и котельном.

Не лучше обстоит и на Благовещенской судовой верфи (и. о.

директора тов. Ковалев). Меленно там идет ремонт вспомогательных механизмов, паровых насосов, электромоторов помещений. Не ведется подготовка к установлению электрогенератора, ждут когда им принесут каталог из завода имени Ленина, даже еще не думали составлять смету по локомотиву.

В механико-судовой службе не составлены списки отстоя судов, не уточнена сумма стоимости ремонта судов. До сих пор не сдали ремонтные ведомости с парохода «Иркутск» баржей: «Азия» и «Одесса» и ряд других. Ремонтных ведомостей сдано только по буксирному флоту—29, по пассажирским пароходам—10, вспомогательным—15 по баржам—29.

Всем руководителям предприятий Верхне-Амурского речного пароходства необходимо в летний период лучше провести подготовку к судоремонту 1940—41 г., так чтобы ремонт прошел высококачественно и в срок, чтобы к началу судоремонта каждое предприятие имело паспорт готовности.

Н. ШУМИЛОВА.

ШЛЮПОЧНЫЙ ПОХОД В ЧЕСТЬ ДНЯ ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТА

Допризывники завода им. Ленина, Благовещенской судовой верфи и речного техникума 24 июля в честь дня Военно-Морского флота дают старт шлюпочному походу по маршруту: г. Зея—Благовещенск. В пути они научатся управлять шлюпочкой под парусами, изучат сигнализацию, ознакомят фонариков с Указом Президиума Верховного Совета от 26 июля 1940 года, международным положением.

Командиром похода назначен тов. Смирнов, комиссаром—тов. Иванищев.

Благовещенский речной техникум Наркомречфлота объявляет прием учащихся на 1940-41 учебный год на заочное обучение на отделения:

СУДОВОДИТЕЛЬСКОЕ — готовит капитанов и их помощников,

СУДОМЕХАНИЧЕСКОЕ — готовит механиков и их помощников.

Срок обучения 4 года и 4 месяца.

В техникум принимаются лица от 15 до 30 лет, окончившие 7 классов, а также получившие свидетельство об окончании неполной средней школы в порядке экстерната.

Желающие поступить в техникум подают на имя директора заявления с приложением: а) автобиографии, б) свидетельства об образовании (в подлиннике), в) справки о состоянии здоровья, г) трех фотокарточек, д) справки с места работы, е) свидетельства о рождении.

Прием заявлений производится до 15 августа, испытания с 16 по 25 августа.

Начало занятий с 1 сентября.

Поступающие подвергаются приемным испытаниям по русскому языку и литературе (письменно и устно), математике (письменно и устно), физике, физической географии, Конституции СССР.

Лица, окончившие неполную среднюю школу и имеющие по основным предметам «отлично», а по остальным не ниже «хорошо», принимаются в техникум без приемных испытаний.

Для въезда в г. Благовещенск необходимо заранее получить пропуск.

ДИРЕКЦИЯ.