

ГОДОВЩИНУ СТАЛИНСКОЙ КОНСТИТУЦИИ—ВСТРЕТИТЬ НОВЫМИ ПРОИЗВОДСТВЕННЫМИ ПОДАРКАМИ

Через 22 дня трудящиеся нашей страны будут отмечать всенародный праздник — День Сталинской Конституции.

За четыре года работы на незыблемых основах Сталинской Конституции народы социалистической родины добились больших успехов. Социалистический принцип народного хозяйства у нас закреплен прочно и окончательно. Многомиллионная армия советского народа неуклонно выполняет историческое решение XVIII партийного съезда—постепенный переход от социализма к коммунизму.

Встречу Дня Конституции передовые люди социалистической промышленности, сельского хозяйства и транспорта отмечают новыми, еще более высокими производственными подарками.

В предоктябрьском социалистическом соревновании речники Верхне-Амурского пароходства добились небывалых успехов. Навигационный план по всем показателям выполнен и перевыполнен. В результате социалистического соревнования на предприятиях и судах речного транспорта выросли замечательные стахановцы, новаторы социалистического труда.

Фрезеровщик завода им. Ленина тов. Капустин дневные нормы выполняет на 400—500 проц. Токари-стахановцы гг. Этман и Музыка производительность труда довели до 200—300 проц. Правильно поняли свои задачи нач. механического цеха тов. Савельев, мастера гг. Печерский и Земских. Стахановцы Благовещенской судостроительной верфи гг. Пяташин, Баскаков, нагревательница Мяги и др. своим честным трудом показывают образцы в работе.

Передовые люди нашего флота

та—рулевой парохода «Чичерин» тов. Фомин, матрос Киченко, кочегар Галкин, радист Сухарев, пароходов «Пролетарий» и «Л. Каганович» — матросы Хасанов, Варопаев, кочегары Васильев и Левченко явились инициаторами стахановского движения за выполнение и перевыполнение навигационного плана 1940 года.

Однако, нечего греха таить, вопрос социалистического соревнования, имевший широкое распространение в навигационный период, в своевременном развороте и начале судоремонта не закреплен.

В заводе им. Ленина и судостроительной верфи Куйбышева до сих пор нет твердого графика судоремонта. Работы по судоремонту идут вслепую. Рабочие цехов и бригады не знают, как обстоит дело с выполнением графика. Хуже того, цехи не полностью загружены судоремонтными работами. Так, в деревообделочном цехе завода им. Ленина 10 ноября на работах, связанных с судоремонтом, было занято работающих 25 проц. Не лучше обстоит дело и в механическом цехе.

Встречая славную годовщину — День Конституции — партийным, комсомольским и профсоюзным организациям надо побольше мобилизовать массы на новую волну социалистического соревнования, на еще большие производственные победы.

Не парадностью и шумихой, а практическими делами, действительными производственными победами, настоящим своевременным разворотом и с высококачественным судоремонтом надо встретить славную годовщину великой Сталинской Конституции.

Радость счастливого труда

Социалистический труд! Сколько могущества, энтузиазма заложено в этих словах. Только ради счастья быть тружеником великой стройки социализма. Я работница Благовещенской судостроительной верфи. Гордостью наполняется сердце, когда взглянешь на готовую продукцию нашего предприятия. Большое чувство наполняет, когда вспомнишь, что частица твоего труда вложена в созидательную деятельность всего коллектива. От горных истоков Амура и до капризного Татарского пролива, от северного побережья Охотского моря и до туманного Владивостока, построенные нами суда бороздят воды рек и морей любимой родины. Вот такие чувства заставляют меня трудиться и быть участником строительства коммунизма.

Ранним утром я берусь за работу, тщательно подготавливаю свое горно, чтобы с заводским гудком подать клепальщику хо-

рошо нагретые заклепы. Нагревательщик заклеп играет большую роль в сборке судна. Ст того, на сколько он быстро подает заклепы, зависит быстрота и качество работы клепальной бригады. Учитывая эту истину, я решила разделить свое горно на две равные половины. Результат оказался хорошим. Выдавая заклепы из одной половины горна, во второй у меня нагреваются до нужной температуры.

Сейчас я чувствую себя сильным работником, вполне освоившим технику своего дела. Хочется только отблагодарить партию и родное правительство, давшим мне любимую работу, на которой я буду трудиться попрежнему честно и добросовестно для усиления мощи цветущей социалистической родины.

А. МЯГИ,
нагревательница заклепок Благовещенской судостроительной верфи.



Розовая (Центральная) площадь в г. Либаве.

(Фото-клише ТАСС).

ОТЪЕЗД ПРЕДСЕДАТЕЛЯ СОВНАРКОМА СССР И НАРОДНОГО КОМИССАРА ИНОСТРАННЫХ ДЕЛ товарища В. М. МОЛОТОВА В БЕРЛИН

10 ноября с. г., в 18 час. 45 минут, выехал из Москвы в Берлин Председатель Совнаркома СССР и Народный Комиссар иностранных дел тов. В. М. Молотов в сопровождении Народного Комиссара черной металлургии тов. Тевосьяна И. Т., заместителя Народного Комиссара иностранных дел тов. Деканозова В. Г., заместителя Народного Комиссара внешней торговли тов. Крутикова А. Д. и др.

На Белорусском вокзале тов. Молотова провожали: замести-

тели Председателя СНК СССР гг. Микоян А. И., Ворошилов К. Е., Каганович Л. М., Булганин Н. А., Народные Комиссары и др., а также члены дипломатического корпуса и весь состав германского посольства в Москве.

Вокзал был украшен флагами. Для проводов тов. В. М. Молотова был выставлен почетный караул.

Одновременно выехали в Берлин чрезвычайный и полномочный посол Германии граф фон дер Шуленбург, г-н Шнурре и др.

ТОЛЬКО ПРИ СОВЕТСКОЙ ВЛАСТИ ВОЛГОТНО ЖИВЕТСЯ ТРУДЯЩИМСЯ

Родился я в семье рабочего-каменщика, которая до революции влачила жалкое существование. При первых же днях интервенции отец ушел в партизанский отряд, а я перебрался к деду в деревню.

Как только последний солдат иностранного капитала вынужден был покинуть пределы Дальнего Востока—моя жизнь, как и жизнь всего народа, сразу начала улучшаться. Распахнули двери учебных заведений для трудящихся города и деревни.

Я, после продолжительного перерыва, в 1924 году закончил учебу в сельской школе и продолжал учиться дальше. Таким

образом, в 1929 году я встретил уже в 8 классе средней школы, а в 1930 начал учиться в речном техникуме, после окончания которого работаю в Верхне-Амурском пароходстве.

Путь от рабочего-подростка до инженерно-технического работника возможно пройти только у нас, где все дороги открыты и обеспечен полный расцвет производительных сил.

Сейчас я прекрасно обеспечен материально и в ответ на заботу партии и правительства отдаю все силы для служения родине, своему народу, великому Сталину.

ВОЛЫНЕЦ,

и. о. нач. группы теплотехники пароходства.

Хорошие темпы ремонта

Коллектив земснаряда «Амурский 10» под руководством опытного механика тов. Шишкина набирает блестящие темпы в работе по ремонту своей машины. Он к 5 ноября план судоремонта выполнил на 15,4 процента. Такого показателя к этому времени в прошедшие годы суда не имели.

Особенно отличаются своим стахановским трудом помощник механика—комсорг тов. Климин и кочегар тов. Матюха. Они правильным использованием рабочего времени показывают высокие образцы труда и ведут за собой остальных товарищей.

К. Степанов.

УСПЕХИ ЛЕСОРУБОВ

Лесорубы Пашковского лесоучастка (начальник тов. Абрамов) план третьей декады по рубке леса выполнили на 115 процентов.

Неплохо работал в третьей декаде коллектив Мазановского лесоучастка (нач. тов. Карпунин), задание по рубке выполнено на 105 процентов.

Таких успехов стахановцы и ударники Пашковского и Мазановского лесоучастков добились благодаря максимального уплотнения рабочего времени и честного отношения к труду.

— Темпы не снизим,—заявляют стахановцы,—будем добиваться еще большей производительности труда.

Карташев,
нач. лесоконторы ВАУРПА

САМОРЕМОНТ В ПОЛНОМ РАЗГАРЕ

Коллектив парохода «Пролетарий» с каждым днем в ремонте добивается новых успехов. Значительная часть слани отремонтирована. Форсированным темпом идет притирка арматуры. Ремонтная ведомость утверждена. В цеха спущены заказы. 10 ноября деревообделочный цех выполнил некоторые объекты. Сделано две пары трапов и кромбалки.

Экипаж, занятый по ремонту парохода, на достигнутом не успокаивается. Все они одного стремления — как можно быстрее и высококачественно отремонтировать судно.

И. Грачев.

ХРОНИКА

Совнарком СССР назначил тов. Лебедева И. М. заместителем Народного Комиссара внешней торговли.

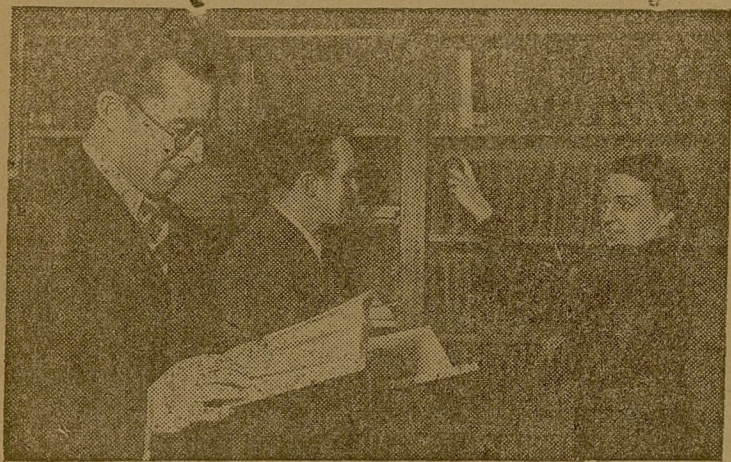
Совнарком СССР освободил от обязанностей заместителя Народного Комиссара внешней торговли тов. Кушарова В. И.

(ТАСС).

ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ

В Латвийской ССР.

В г. Риге открылся дом партийного просвещения при Центральном Комитете Коммунистической партии Латвии.



Выдача книг в библиотеке дома просвещения.
(Фото-клише ТАСС).

ЗАДАЧИ ПАРТОРГАНИЗАЦИИ В ПЕРИОД ЗИМНЕГО СУДОРЕМОНТА

Большая и ответственная задача в период зимнего судоремонта 1940—41 годов стоит перед партийной организацией завода им. Ленина.

В срок и высококачественно отремонтировать флот—вот тот вопрос, над разрешением которого коммунистам завода нужно работать повседневно не покладая рук.

Сейчас, по примеру передовых рабочих коллективов нашей страны, надо поднять новую волну социалистического соревнования за новые, более высокие производственные победы в честь встречи великой годовщины Сталинской Конституции.

Нужно, чтобы социалистическими договорами были охвачены все рабочие и служащие завода. Установить повседневный контроль над выполнением взятых обязательств.

Центральной задачей каждого коммуниста и в целом организации является—поднять на надлежащую высоту культурно-массовую и политико-воспитательную работу.

В цехах, бригадах и общежитиях надо развернуть массово-разъяснительную работу по изучению указов Президиума Верховного Совета СССР и осо-

бенно среди работников плавающего состава.

Надо повести решительную борьбу со всякого рода нарушениями трудовой дисциплины, бракоделами и кражами государственной собственности.

Партийное бюро обязано повседневно руководить ходом изучения коммунистами и беспартийными товарищами революционной теории марксизма-ленинизма. Положить конец тому пренебрежительному отношению к изучению истории большевистской партии, имеющемуся у отдельных коммунистов. К таким «невежам» надо предъявлять самые строгие уставные требования.

Особое внимание партийной организации должно быть обращено на руководство регулярным выпуском стенной печати. Своевременно вскрывая недостатки и популяризируя стахановский метод работы, добиваясь еще лучших успехов в работе.

Во всю проводимую партийную работу должно быть положено решение июльского Пленума ЦК ВКП(б) и вокруг этих решений мобилизовать массу на выполнение в срок и высококачественно план судоремонта 1940—41 года.

В. ВАСИЛЬЕВ.

Покончить с неразберихой

Интересно рассуждает начальник 2-го технического участка пути тов. Гавырин: «Эх, была не была, катеру «Эварон» не будем давать капитальный ремонт, обойдется и средним»,—решил он 10 ноября, когда уже судоремонтные работы должны были быть в разгаре.

Этот факт рассказывает о неподготовленности руководите-

лей участка к ремонту флота. Они только сейчас разрешают вопрос, какой ремонт давать тому или иному судну, в то время, как уже сейчас обязаны мобилизовать весь коллектив на выполнение плана судоремонта.

Давно пора покончить с этой неразберихой.

ЗАДЕРЖИВАЮТ ТЕМПЫ САМОРЕМОНТА

С заходом в затон экипаж парохода «Харьков» начал деятельно готовиться к судоремонту. Судно было приведено в зимовочное состояние своевременно и сдано заводу с оценкой на «отлично». Путем саморемонта близится к концу работы по оскрябке корпуса и притирке арматуры.

Однако, нужно сказать, что в нормальной работе команда встретила с рядом недостатков. Несмотря на то, что основная и дополнительная ведомость была сдана на утверждение своевременно, но до сих пор она не утверждена. Отсутствие ведомости во многом создает тормоз в спуске заказов для изготовления деталей.

Капитану парохода пришлось немало потратить времени для получения фанеры и краски.

Напрашивается вопрос, до куда же работники механико-судовой службы будут утверждать ремонтные ведомости? Одновременно придется им напомнить, что они своей работой задерживают нормальный разворот судоремонта.

С. Гришин.

РАБОТАЮТ ВСЛЕПУЮ

Флот 2-го технического участка пути встал на ремонт. Однако, руководители участка (начальник тов. Гавырин, главный инженер тов. Зудин) этот ответственный момент встретили неорганизованно. Они до настоящего времени занимаются «утраченной» ремонтных ведомостей и болтают вредной «раскачкой», но полного разворота судоремонта еще не добились. Разве допустим такой факт, когда ни одна дополнительная ремонтная ведомость по судам, стоящим в Бурхановском затоне, не утверждена, а следовательно ни на одно судно нет и графика ремонта.

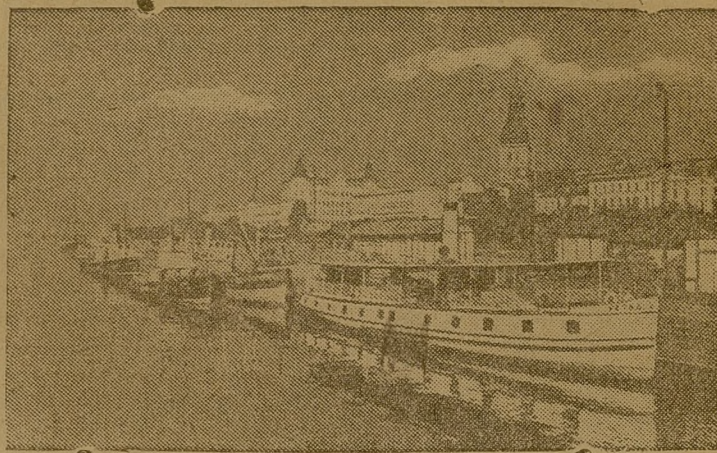
В связи с такой неразворотливостью руководителей, судовые команды работают вслепую, они не знают с каким успехом выполняется план, кто передовики судоремонта и кто плетется в хвосте. Эта практика давно осуждена, и в участке ей также нужно положить конец.

Необходимо отметить и то, что некоторые командиры судов повторили ошибки прошлых лет. Они записали в ремонтные ведомости нужное и ненужное, рассуждая, что поремонтировать ту или иную часть не лишнее. Например: шкипер углярки № 95 тов. Ананьев в ремонтной ведомости написал ремонтных работ на 30000 рублей, плановый отдел судовой им. В. В. Куйбышева расценил их на эту сумму. Однако, при детальной проверке оказалось, что необходимого ремонта всего на 6500 рублей.

Сейчас перед руководством 2-го технического участка пути стоит задача немедленно, не затягивая ни на один день, исправить допущенные ошибки.

С. КУЗНЕЦОВ.

По городам Советского Союза



Торговый порт в Риге.
(Фото-клише ТАСС)

Наверстать упущенное

Приказ Наркома речного флота тов. Шашкова «О подготовке к зимнему судоремонту 1940-1941 года» обязывает начальников пароходств и директоров заводов, планомерно проводя подготовку к зимнему судоремонту, повседневно руководить этой работой, обеспечив тем самым выполнение намеченного графика подготовительных работ, ибо своевременная и качественная подготовка к судоремонту в значительной степени определяет успех проведения его.

Как же выполняют приказ Наркома руководители судоверфи им. Куйбышева, Верхне-Амурского пароходства? Ознакомившись с положением в подготовке и развороте судоремонта, необходимо сделать единственный вывод: к ремонту флота судоверфь подготовлена плохо.

Начнем с того, что общежития для плавсостава не были подготовлены вовремя, в результате, несколько дней люди из плавсостава не могли приступить к работам.

Расстановка флота проводилась неправильно, поэтому нельзя было своевременно приступить к подему отдельных судов. Совершенно отсутствуют такие материалы, как шнуровой и листовой асбест, асбестовая набивка, клингерит, картон, обтирка. Ремонт станков в механическом цехе проведен недоброкачественно, некоторые из них ремонтировались по 2-3 раза. Калькуляция ремонтных ведомостей до настоящего времени полностью не закончена, а в законченных ведомостях допущены грубейшие ошибки, как завышение в несколько раз потребного количества материала, что в результате ведет к беспорядочному и большому лишнему расходованию средств.

Большим тормозом в нормальной работе верфи явилось то, что со стороны руководителей

судовой верфи не было своевременной договоренности с механико-судовой службой и отделом промпредприятий о том, какие суда станут на саморемонт и какие будут ремонтировать верфь.

В неподготовленности предприятия к судоремонту основная вина ложится на руководителей. Директор верфи тов. Чаплинский, зная о плохом ремонте станков, о неправильной калькуляции ремонтных ведомостей, о преступной работе в перестройке топки в силовой, недопустимо медленном ремонте пилорама и ряде других серьезных ненормальностей, не принял никаких мер, не вел борьбы с бракоделами.

Главный инженер тов. Рехтман отстранился от руководства работой цехов, старается сейчас всячески снять с себя вину.

Партийная, комсомольская и профсоюзная организации также не уделили должного внимания предстоящей большой работе. Они ограничились заслушиванием доклада директора судоверфи о подготовке к судоремонту, внесли некоторые предложения, а от проверки выполнения и повседневной помощи устранились.

Благодушие и неразворотливость проявили в этом деле главный инженер пароходства тов. Назаров и начальник механико-судовой службы тов. Живица. Вместо того, чтобы с первых дней захода флота на ремонт направить людей для утверждения основных и дополнительных ведомостей, дать правильную установку и разъяснение о значении саморемонта, определить штат по отстою судов, они заняли вредную политику выжидания.

Начальник пароходства тов. Сорокин должен потребовать от руководителей судоверфи в ближайшие дни наверстать все упущенное, и ремонту флота дать полный разворот.

ФЕДОРОВ.

ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЕ ИТОГИ НАВИГАЦИИ 1940 ГОДА ПО ВЕРХНЕ-АМУРСКОМУ РЕЧНОМУ ПАРОХОДСТВУ

В результате грандиозных успехов социалистического строительства и неуклонного роста продукции промышленности и сельского хозяйства, грузооборот речного транспорта, в частности, Верхне-Амурского пароходства ежегодно увеличивается. До 1940 года наше пароходство полностью не удовлетворяло потребностей промышленности и сельского хозяйства нашей области, не выполняя планов грузоперевозок.

В навигацию 1940 года, несмотря на ряд недостатков в своей работе, на которых я остановлюсь ниже, пароходство план грузоперевозок по тоннам и тонно-километрам выполнило и перевыполнило.

Причем план перевозок по сухогрузам выполнен в несколько раз больше, чем по перевозкам других ассортиментов.

Отсюда видно, что план грузоперевозок выполнен за счет сухогрузов, наиболее трудоемкого вида грузов.

Сравнивая результаты 1939 года с 1940 годом, выполнение навигационного плана в 1939 году по тоннам и тонно-километрам против 1940 года, видим, что пароходство работало гораздо лучше.

Выполняя решение правительства о заготовках сельхозпродуктов в части перевозки овощей и зерна, пароходство на 57 процентов перевезло этих грузов больше прошлого года, обеспечив все предложенные перевозки полностью.

Несмотря на то, что клиенты, в частности Востокзаготзерно, допустили по своей вине простой флота, выразившийся в 7304 часа или 123346 тоннаже-сутках. Простоявшим тоннажем можно было перевезти 24208 тонн зерна из Константиновки в Благовещенск (расстояние 107 км.), или 15236 тонн из Полярково в Благовещенск (расстояние 170 км.). За эти простои, причинившие большие убытки пароходству, с Востокзаготзерно взыскано 457520 рублей штрафа.

Однако, было бы ошибкой рассматривать результаты навигации 1940 года, как решение всех задач по улучшению работы нашего пароходства. Необходимо помнить, что речной транспорт еще не достиг уровня развития передовых отраслей народного хозяйства, в частности, темпов железнодорожного транспорта.

Ленин говорил:

«Что есть материальная опора для связи между промышленностью и земледелием? Это есть транспорт железно-дорожных и водных путей». (Том XXVI, стр. 295).

Для того, чтобы стать истинно передовой отраслью народного хозяйства, мы должны наладить свою работу так, чтобы совершенно ликвидировать простой флота, сделать наше производство рентабельным.

Что мы видим в действительности?

В навигацию 1940 года суда простояли очень большое количество времени, в частности, по плототяге простой сверх плана выразился в 74255 сило-сутках, что принесло убытков на сумму 781 тыс. руб. По грузопассажирскому флоту, сверхплановый простой 26629 тоннаже-суток, убытков от простоя 312 тысяч рублей.

По сухогрузному тоннажу, простой сверх плана 130800 тоннаже-суток, сумма убытков от простоя 65,5 тыс. руб.

По наливному тоннажу сверх плановый простой выразился в 12306 тоннаже-сутках, сумма убытков 11,9 тыс. руб.

Общая сумма убытков от сверхпланового простоя флота в течение навигации составляет 1170,4 тыс. руб.

Кроме того, мы имеем 93 аварии, убытки от которых составляют сумму в 705 тысяч рублей, против 124 аварий с убытками в 1874 тыс. руб. в 1939 году, из них несколько аварий с плотами, где было потеряно 2575 кубометров леса, против 9000 кубометров в 1939 году.

А ведь качество работы определяется не только выполнением плана грузоперевозок, но и ликвидацией аварийности и простоев флота. Ликвидация простоев и аварийности даст огромные резервы эксплуатационных возможностей, явится источником снижения себестоимости и повышения рентабельности.

Рентабельность речного транспорта может и должна быть достигнута слаженной работой всех хозяйственных единиц пароходства, полным устранением брака, в первую очередь аварий с судами и на берегу с грузами (хищения, недостачи и порча), ликвидацией простоев флота, простоев перегрузочных механизмов.

Товарищ Сталин в шестом историческом условии говорил:

«Выходит, наконец, что нельзя по старому обращаться

на старых источниках накопления. Чтобы обеспечить дальнейшее развитие промышленности, сельского хозяйства, нужно добиться того, чтобы пустить в дело новые источники накопления, ликвидировать бесхозяйственность, внедрять хозрасчет, снизить себестоимость и поднять внутрипроизводственное накопление».

В течение навигации нам было предъявлено 341 претензия со стороны грузоотправителей, на общую сумму 647.500 руб., из которых: 8 претензий на сумму 19338 руб. удовлетворено, 320 претензий на сумму 531624 руб. отклонено, 13 претензий не рассмотрено.

Особенно плохо обстоит дело в части обработки грузов на пристани Суражевка (начальник т. Чирков), совершенно не ведется складской книги; недостача, порча грузов считаются «мелкими делами». Результатом такой работы является масса претензий со стороны грузоотправителей, особенно Амурского логотрансбаса, основного клиента Суражевской пристани.

Пристань Благовещенск не использовала своих возможностей в части быстрой загрузки флота. Имея большое количество перегрузочных механизмов, при помощи которых можно было переработать более половины всех поступающих грузов, на механизмах погрузено всего 36 проц., основной упор был сделан на ручную переработку, что, конечно, удорожало стоимость переработки и задержало флот у причалов пристани лишнее время.

Такая работа пристаней является нерентабельной, в дальнейшем допустима быть не может.

Неверная организация погрузо-разгрузочных работ, отсутствие месячных графиков подхода тоннажа и подачи вагонов, а отсюда невозможность правильного планирования работы, сыграло большую роль в плохом выполнении планов грузоперевозок пристани.

На невыполнение плана пристанями Благовещенск, Сретенск и Суражевка повлияло еще и то, что совершенно не велась работа по внедрению стахановско-блудмановских методов труда.

Вождь народов товарищ Сталин говорит:

«Задача состоит в том, чтобы помочь стахановцам развернуть дальше стахановское движение и распространить его вширь и

вглубь на все области и районы СССР».

Если бы такая работа—внедрение стахановских методов труда—на пристанях велась, без сомнения, к концу навигации они пришли бы с гораздо лучшими показателями.

Кроме того, до настоящего времени пристани не переведены на полный хозрасчет, что также отразилось на работе пристаней. Ведь только хозрасчет полностью выявляет лицо предприятия, способствует рационализации производства, правильной организации сбыта и снабжения, усиливает ответственность и контроль рублем и стимулирует работу, способствует выполнению плана грузооборота; пристань целиком и полностью отвечает за результат своей хозяйственной деятельности, причем она должна устанавливать плановое задание для каждого своего участка и причала (сменно-суточное планирование). И все же, несмотря на плохую работу берега, суда довольно хорошо справились со своими задачами. Количество судов, выполнивших навигационный план 1940 года на 160 процентов больше количества судов выполнивших план в 1939 году. Причем, выполнение в 1940 году у отдельных пароходов «Харьков», «Каганович» доходит до 135—139 проц., против 124 проц. (максимальное выполнение) в 1939 году.

Лучших результатов флот добился в этом году по выполнению измерителей. Производительность одной индикаторной лошадиной силы в валовые сутки, по плототяге: по плану 1940 года 620 тонно-километров, фактически выполнено 515 тонно-километров, против 325 тонно-километров в 1939 году.

Основными причинами невыполнения измерителя по производительности плототяги являются: простой в ожидании и готовности плотов, что составляет 14,3 проц. ко всему навигационному времени, аварии и аварийный ремонт—8,92 проц. ко всему навигационному времени, навигационный ремонт—2 проц. За простой с клиента (трест Амурсклес) взыскан штраф в сумме 467510 руб.

По сухогрузной тяге: по плану 1940 года 105 тонно-километров, выполнено (ориентировочно) 108,8 тонно-километра, против 56,8 тонно-километров в 1939 году.

По наливной тяге: по плану 1940 года 89,5 тонно-километров, фактически выполнено 80 тонно-километров, против 64 тонно-километров в 1939 году.

Основной причиной невыполнения валового измерителя по наливной тяге является простой под выкачкой судов в пунктах слива нефти (по вине Главнефтьсбыта), за что с клиента взыскан штраф в сумме 32240 руб.

Это говорит за то, что все же в этом году пароходство работало гораздо лучше, несмотря на большое торможение со стороны плохо подготовленного к навигации берега, получившегося в результате невыполнения постановления решения Экономсовета за № 1461 от 31 декабря 1939 года, которое обязывало нас выстроить на пристанях Благовещенск, Сретенск и Суражевка дополнительную складскую площадь, механизировать основные пристани пароходства, что, конечно, дало бы очень много возможностей лучше работать в течение навигации. Однако, постановление нами не выполнено до сего времени, и судя по развороту работ, в этом году выполнено не будет.

Навигация закончилась. Можно с полным основанием подвести предварительные итоги навигации, а главное — пора извлечь уроки из навигации нынешнего года. Ошибки этой навигации не должны иметь место в 1941 году. Мы, водники Верхнего Амура, должны помнить указания товарища Сталина:

«Главное дело состоит здесь в том, чтобы проявить мужество признать свои ошибки и найти в себе силу ликвидировать их в кратчайший срок. Боязнь признать свои ошибки после упоения недавними успехами, боязнь самокритики, нежелание исправить ошибки быстро и решительно—в этом главная трудность». (Ответ товарищам колхозникам).

Выполняя указания товарища Сталина, мы должны подготовиться к 1941 году береговое хозяйство, суда, кадры так, чтобы не допустить в навигацию 1941 года ни одного часа простоя судов, выполнить постановление Экономсовета в части реконструкции пристаней и постройки нового тоннажа.

Большевики Верхнего Амура, на основе широкого развертывания и умелого руководства стахановским движением преодолеют все трудности, ставшие на их пути и выйдут на широкую дорогу побед, на которой давно и прочно стоит наш собрат—железная дорога.

Е. ГРИДНЕВ,
и. о. старшего инженера
коммерческой службы
ВАУРПА.

Наладить работу кружков

Российское общество Красного креста и Красного полумесяца является массовой санитарно-оборонной организацией нашей страны, которая проводит санитарную и политико-воспитательную работу среди членов РОКК, а также среди остального населения Союза.

Члены общества РОКК объединяются в сотни санитарных кружков, обучаются санитарному делу, сдают зачеты на ГСО I и II ступени и т. д. Из лучших значкистов комплектуются санитарные дружины и санпосты, которые в мирном строительстве социализма оказывают большую помощь медицинским пунктам на производствах, по оказанию первой помощи рабочим, способствуют предупреждению серьезного заболевания от небольших ранений, устраняют лишнюю трату рабочего времени на ходьбу в медпункты, оказывая эту помощь на месте.

В промышленных предприятиях и на транспорте в стране социализма большую помощь оказывают кружкам РОКК'a руководители здравоохранения. Но у нас, в Верхне-Амурском пароходстве, эта работа мало интересует зав. водзрава тов. Смирнову. Она не желает оказывать практической помощи бассейновому комитету РОКК

в проводимой им санитарно-оборонной работе. Хуже того, в вверенном ей учреждении не имеется даже первичной организации, тогда как членов общества там более пятидесяти человек.

Работники РОКК — Верхне-Амурского пароходства неоднократно обращались к тов. Смирновой с просьбой о прикреплении медицинских работников к кружкам ГСО, но в этом Смирнова всегда отказывала, ссылаясь на отсутствие свободных врачей.

Недавно, на очередную просьбу работников из управления пароходства, т. Смирнова, как и прежде, отвечает:

— У меня нет свободных людей.

— Но, ведь к вам же прибыли медики с пароходов.

— Они все ушли в отпуск, дать никого не могу.

В действительности же в отпуск никто не ушел, свободный медперсонал имеется. В настоящее время для проведения занятий в кружках требуется четыре медработника.

Необходимо тов. Смирновой выделить нужных людей, прикрепить их к кружкам, и этим помочь комитету поднять санитарно-оборонную работу в Верхне-Амурском пароходстве.

ВЛАСОВ.

В срок и доброкачественно отремонтировать пристанское хозяйство

В постановлении Совнаркома Союза ССР от 27 марта 1938 года «О работе водного транспорта», где в одном из пунктов сказано, что: «Ремонт пристаней и их оборудования начать немедленно после закрытия навигации с таким расчетом, чтобы до начала навигации все пристанское хозяйство было в полной готовности, ликвидировав существующую неправильную практику проведения этого ремонта накануне навигации».

Но, надо сказать, что не все начальники пристаней Верхне-Амурского пароходства уяснили по-настоящему это постановление, а также не учли ошибки прошлогодней навигации, когда несвоевременное проведение ремонта привело некоторые пристани к невыполнению плана грузоперевозок.

В Верхнем Амуре насчитывается три крупных пристани, через которые проходит в летний период много груза. Это — Благовещенская, Суражеская и Сретенская.

Взять, например, пристань Благовещенскую. Как видно,

что после закрытия навигации прошло достаточно времени для подготовки к зимнему ремонту, а здесь и не думали к нему приступить. Затянули с составлением ремонтных ведомостей. До сих пор не заготовлен необходимый материал для ремонта и оборудования.

Болезненно обстоит дело на Сретенской и Суражеской пристанях, где во время составления и утверждения ремонтных ведомостей, достаточно заготовлено материала. К работе приступили в срок. На пристанях Норск, Сталинск и других производится текущий ремонт.

Руководителям пристаней Верхне-Амурского пароходства необходимо напомнить, что своевременный и доброкачественный ремонт создаст все условия для лучшей работы в навигацию 1941 года, поэтому, не покладая рук, нужно сейчас же по-деловому взяться за работу, чтобы к началу навигации пристани были готовы к приему судов.

Н. Шумилова.

Об использовании средств социального страхования

Из года в год увеличивается отпуск средств на лечение и отдых речников Верхнего Амура. За 10 месяцев 1940 года выдано 185 путевок на курорты, из них плавсоставу флота выдано 29, техническим участкам — 22, пристаням — 26 и промпредприятиям — 74.

Средствами государственного социального страхования доверено распоряжаться профсоюзам. Имея эти средства, профсоюзные работники обязаны повседневно заботиться о состоянии здоровья членов союза своей профорганизации.

Однако, этого не хотят выполнять некоторые низовые профорганизации. Баскомреч в настоящее время не имеет заявок на путевки от Благовещенской судоверфи (пред. места тов. Евтушенко), Благовещенской пристани (пред. места тов. Шевченко), строительного участка (пред. места тов. Попов), от управления пароходства (пред. места тов. Никулин) и ряда других. Нельзя же поверить, что в этих организациях нет из числа рабочих, служащих и инженерно-технических работников, нуждающихся в курортном лечении. Непредставление заявок говорит лишь о том, что председатели профорганизаций мало интересуются вопросом лечения членов союза. Так, например, председатель местного комитета Верхне-Амурского пароходства Никулин не только не дал заявки, но до сих пор не представил отчета об израсходованных путевках за весь 1940 год. Такое отношение председателя месткома к профсоюзным делам говорит о том, как мало оправдывают некоторые профработники доверие, оказанное им членами союза.

Вследствие недостаточной работы местных комитетов бассейна по вопросам социального страхования, в этом году не было использовано 4 курортных путевки, в частности, одна осталась неиспользованной по вине исполняющего обязанности председателя завкома завода им. Ленина тов. Мирошникова.

Это еще раз говорит за то, насколько несерьезно подходят низовые организации к одному из важнейших участков профсоюзной работы.

Распределение путевок на курорты и в дома отдыха необходимо проводить планомерно и своевременно. Это должны учесть профработники при заявках на новый 1941 год.

Л. БЕЛОУСОВ,
председатель баскомреча.

АНГЛО-ГЕРМАНСКАЯ ВОЙНА

Английские сообщения

ЛОНДОН, 11 ноября. Официально сообщается, что налеты неприятельской авиации на Англию в ночь на 11 ноября носили несколько более широкий характер. Бомбы сброшены на некоторые пункты в районе устья Темзы и южного побережья Англии. Причинены значительные разрушения, имеются человеческие жертвы. Бомбы

сброшены над Лондоном. Начавшиеся пожары локализованы. Разрушено несколько жилых зданий и торговых предприятий. Жертвы невелики.

Агентство Рейтер передает, что английская авиация во время налетов на Германию в ночь на 11 ноября бомбардировала военные объекты в Центральной Германии.

Американские сообщения

НЬЮ-ЙОРК, 11 ноября. Газета «Нью-Йорк Геральд трибюн» пишет, что в ночь на 11 ноября германские самолеты совершили один из самых интенсивных налетов на Лондон и другие районы Англии. Бомбардировке подверглось свыше 12 районов Лондона. Одновременно германские самолеты бомбардировали южное побережье,

юго-восточные и юго-западные районы страны.

По сообщению агентства Ассошиэтед пресс, несмотря на активные действия английских зенитных орудий, германские самолеты в ночь на 11 ноября бомбардировали Лондон около пяти часов.

Бомбардировке подверглись все районы Англии, в том числе центральные. (ТАСС).

Англо-Итальянская война

РИМ, 11 ноября. Итальянское командование сообщает: «В Центральном районе Средиземного моря наши самолеты бомбардировали соединение английских кораблей, успешно атаковали морскую базу в Александрии (Египет). Повреждены портовые сооружения, также бараки, военные сооружения к югу от Мерса-Матрух, шоссе, железная дорога между Кассаба, Маатен, Багуш и Фука. Возникли сильные пожары. Совершен налет на воздушные базы противника Хэлван (у Каира). Все наши самолеты возвратились на свои базы.

Корабли противника бомбардировали наши расположения в Сиди-Баррани, не причинив ущерба и жертв.

В Восточной Африке артиллерия противника обстреляла Галлабат. В результате воздушных налетов противника на Метемма, Гондар, Массауа, Керен, Ассаб имеются двое убитых, несколько раненых. Материальный ущерб незначителен.

ЛОНДОН, 11 ноября. В коммюнике командования английских воздушных сил на ближнем востоке говорится: «7 ноября наша авиация совершила налет на Бриндизи, бомбардировала Тобрук, где разрушены портовые сооружения. В Дерна бомбардированы военные казармы. В Абиссинии бомбы сброшены на военный лагерь Агордате, строения аэродрома».

ВОЙНА МЕЖДУ ГРЕЦИЕЙ И ИТАЛИЕЙ

АФИНЫ, 11 ноября. В сводке верховного командования греческой армии, опубликованной 10 ноября, сообщается: «Авиация противника бомбардировала некоторые деревни на острове Крит, не причинив никакого материального ущерба.

На фронте Эпира наша артиллерия успешно бомбардировала скопления противника, понесшего большие потери. Захвачены различные военные материалы.

В горных лесистых районах северной части гор Пинд между 28 октября и 10 ноября про-

исходили крупные операции, которые привели к полному поражению и уничтожению третьей альпийской дивизии итальянцев. Эта дивизия в течение года находилась в Албании и была хорошо ознакомлена с местными условиями.

АФИНЫ, 11 ноября. Сообщают, что сегодня греческие войска предприняли контратаку на реке Каламас. Имеются убитые и раненые. Захвачены пленные. Часть итальянских войск отступает. Итальянские самолеты бомбардировали остров Крит. (ТАСС).

ЧАСТИЧНОЕ ВОССТАНОВЛЕНИЕ НАВИГАЦИИ НА ЖЕМЧУЖНОЙ РЕКЕ

ШАНХАЙ, 11 ноября. Агентство Юнайтед пресс передает, что 9 ноября японский генконсул в Гонконге заявил: «На Жемчужной реке частично восстанавливается навигация. Пароходы будут подвергаться карантину с пятидневными остановками в Кантоне и других пунктах. Будет разрешено про-

возить не более 100 пассажиров.

По сведениям из японских источников навигация будет возобновлена также на линиях Кантон — Гонконг и Кантон — Макао. (ТАСС).

Зам. ответ. редактора
Г. САМОЖОНОВ.