

1941 год

М А Р Т

23

ВОСКРЕСЕНЬЕ

№ 24 (78)

ГОД ИЗДАНИЯ ПЕРВЫЙ

Стахановец ШЕКСНЫ

О Р Г А Н
политотдела,
баскомреч
и управления
Шекснинского
пароходства
ЦЕНА ОТД. № 9 коп.
Выходит по четвергам
и воскресеньям

ПОДГОТОВИТЬ КАДРЫ АГИТАТОРОВ ПЛАВСОСТАВА

Страстное, правдивое, большевистское слово агитатора не только убеждает массы, но и зажигает их творческую инициативу, мобилизует людей на большевистские практические дела.

Велика и почетна роль агитатора на судне и на береговых участках в борьбе за выполнение государственного плана грузоперевозок. Факты показывают, что там, где высокое качество большевистской агитации, где ее умело увязывают с производственными задачами, там хорошо выполняется план.

Агитатор парохода «Коллектив коммунистов» тов. Серов (1-й помощник капитана) в прошлую навигацию показал пример того, как нужно проводить большевистскую агитацию. Он систематически в течение всей навигации путем бесед и чтот держал команду парохода в курсе всех происходящих событий, нацеливал команду судна на выполнение конкретных задач, организовывал повахтенное социалистическое соревнование. Правильно организованная, целеустремленная агитационная работа дала свои плодотворные результаты. Команда парохода из месяца в месяц перевыполняла план перевозок, культурно обслуживала пассажиров. Безаварийно отработав навигацию, она выполнила навигационный план на 140 процентов.

Хороший пример агитационной работы на Белозерском дебаркадере показал агитатор тов. Кузьмин, работающий инструктором-ревизором товаропассажирских пароходов на линии Чайка-Вознесенье. Своей умелой и доходчивой беседой он увлекает слушателей, мобилизуя их на выполнение производственно-хозяйственных задач и заслуженно пользуется большим уважением и авторитетом среди рабочих дебаркадера и команд пароходов. Не ослабляет тов. Кузьмин темпа агитационной работы и в зимних условиях. Он всегда среди масс, в гуще речников, всегда у него находится задушевное правдивое слово, зовущее на славные дела.

В предстоящую навигацию роль агитатора на судне и на берегу возрастает еще больше. Вся агитационная работа должна быть направлена на выполнение решений XVIII Всесоюзной партийной конференции, на организацию стахановской работы каждого судна и участка, на выполнение и первоочередное государственного плана перевозок, на четкую, ритмичную работу по графику.

Чтобы справиться со своими задачами, агитатор должен стоять на голову выше тех, среди которых он ведет агитационную работу. Он должен обладать умением подходить к массам, владеть силой убеждения. Поэтому он обязан неустанно работать над собой. Задача же каждой партийной организации состоит в том, чтобы помогать агитаторам в их идейно-политическом росте, в овладении искусством большевистской агитации.

Качество агитации, ее идейно-политический уровень, зависят прежде всего от кадров агитаторов. Для того, чтобы коллективы каждого судна, пристани и причала в навигационный период располагали такими кадрами, политотдел в последних числах марта организует на пристанях краткосрочные курсы судовых агитаторов без отрыва от производства.

Партийные организации должны сейчас серьезно заняться подбором агитаторов на каждое судно. Шире надо привлекать к агитработе руководителей партийных и хозяйственных организаций, знающих производство и умеющих увязывать агитационную работу с конкретными задачами парохода. Надо подбирать таких людей, которые умеют заострять внимание на злободневных вопросах, строить политическую агитацию на опыте своего судна.

В первую очередь на курсах надо подготовить лучших товарищей из командного состава флота — капитанов, механиков и их помощников, руководящих работников пристаней и причалов.

Парторганизации должны заботиться о том, чтобы курсы агитаторов проводились на высоком идейно-политическом уровне, чтобы оказать действительную помощь агитаторам в их повседневной работе.

Помощь агитаторам, однако, не исчерпывается краткосрочными курсами. Необходима повседневная, систематическая учеба агитаторов в агитколлективах. Нужна неустанная работа каждого агитатора над поднятием своего политического, технического и культурного уровня, чтобы быть способным вести действительную наступательную агитацию, изобличать нарушителей трудовой дисциплины, бракоделов, аварийщиков, нерадивых работников, шкурников и на примерах передовиков производства воспитывать весь коллектив в духе коммунистического отношения к труду.

Расширение Кировского магистрального канала

Закончены работы по расширению Кировского магистрального канала. Немногим более чем за месяц 35 тысяч колхоз-

ников выполнили 1.147 тысяч кубометров земляных работ. Воды Сыр-Дарьи 20 марта пущены в канал.

(ТАСС).



В токарном цехе Череповецких мастерских сделаны специальные ящики для хранения инструментов.

На снимке: токарь тов. Васильев, выполняющий нормы на 170 процентов, подбирает для работы инструмент.

Фото Г. Ефимовского.

Осталось сделать электропроводку

Заканчивается зимний судоремонт на Конеvском пункте. Сейчас идет окраска пароходов и выполняются некоторые внеплановые работы. На пароходах «Халтурин», «Пеструшка» и «Андома» задерживается проведение работ по электропроводке из-за отсутствия проводов.

Отделу снабжения пароходства в ближайшие же дни необходимо прислать нам провода, распределительные щиты и другие электроприборы с тем, чтобы мы смогли своевременно сдать все пароходы в эксплуатацию с оценкой на «отлично» и встретить навигацию в полной боевой готовности.

РОГОВ.

Механик-наставник
Коневской пристани.

Изучили теорию озерного судовождения

На курсах по повышению квалификации капитанов, организованных Управлением пароходства, закончилось изучение теории судовождения в озерных условиях. Лекции по этому предмету читал капитан-наставник пристани Переборы тов. Андрианов.

Во время зачетной сессии по этой дисциплине хорошую успеваемость показали капитаны-курсанты тт. Середнев, 1-й пом. капитана парохода «Никитин» Смирнов, 1-й пом. капитана парохода «Пограничник» тов. Сусанин и другие.

Сейчас слушатели проходят метеорологию, а также изучение «Краткого курса истории ВКП(б)».

Д. ПАВЛОВ.

Ввели суточный график

После решений XVIII партконференции на гидросооружениях Александровского гидроузла введен суточный график работы. Сейчас приемка выполненных работ производится ежедневно, а результаты доводятся до сведения каждого рабочего и вывешиваются на доске показателей.

График дал возможность наладить работу без рывков, планомерно, улучшить качественную подготовку пути к навигации. В результате этого, мы закончили подготовку пути на отдельных участках на 25 дней раньше срока.

Коллектив рабочих и служащих взял на себя обязательство закончить ремонт гидросооружений в сжатые сроки. Работы в Аннинском мосту решено закончить 25 марта вместе 10 апреля по плану, досрочно будет закончена перестройка пал на шлюзах № 27, 28, 31.

Работа по графику дала возможность сократить наши административно-хозяйственные расходы. На шлюзе № 10 сокращена должность десятника.

Я. РОММ.

Начальник гидроузла.

Заканчиваем ремонт гидросооружений

20 марта в основном закончены работы по капитальному ремонту сооружений Деvтинского гидроузла. Сейчас коллектив рабочих и инженерно-технических работников приступил к работам по текущему ремонту, просмотру шлюзовых полотен и механизмов.

Следует отметить хорошую работу бригады плотников тов. Куликова. Они имели задание закончить ремонт пал к 26 марта, а выполнили задание 20 марта. В течение всего зимнего периода производительность

труда у них была не ниже 160 процентов. Не отставала от них и бригада плотников тов. Юткина.

Наряду с этим есть у нас и недостатки. Мы не обеспечены нужным количеством запасных чалок, недостает бытового инвентаря. Недостаточно также и пиломатериалов. Об этих недостатках знает отдел снабжения Управления водопутей, и старается.

С. КОКШИН.

Начальник гидроузла.

В школе ФЗО

Школа фабрично-заводского обучения при судоверфи имени Желябова готовит кадры судовых плотников. С начала занятий прошло три с половиной месяца. За этот короткий отрезок времени учащиеся получили серьезные и глубокие знания по курсу деревянного судостроения. Силами слушателей построено девять маломерных барж. Все практические работы учащиеся выполняют самостоятельно, под наблюдением специалистов, и лишь только некоторые работы пятого разряда выполняются кадровыми рабочими. Осмотр выполненных работ показал, что учащиеся обнаруживают глубокие знания, так как все изгото-

товленные баржи получили оценку хорошо и отлично.

Академическая успеваемость учащихся дает основание полагать, что все слушатели школы окончат ее с успехом. За февраль месяц 61 человек получили оценку «отлично» и 39 «хорошо». Лучшие учащиеся тт. В. Оподин, Н. Шуриков, П. Хокни, В. Цветков, Л. Рохин и ряд других.

Во внешкольное, свободное от занятий время учащиеся занимаются культурно-массовой работой. Многие участвуют в различных кружках, часть из них принимает участие в духовом оркестре.

В. МАЛКОВ.

Директор школы ФЗО.

На курсах механизаторов

При Череповецкой пристани организованы курсы механизаторов, на которых обучается 13 человек. Выпускники этих курсов будут работать на перевалочном пункте, который механизуется перегрузочными машинами.

На 20 марта слушатели курсов прошли уже две трети учебной программы. За это время они изучили устройство перегрузочных механизмов и

ознакомились с отдельными типами этих машин.

Сейчас курсанты приступают к изучению подъемного крана типа «Ижорск» и вопросов организации и проведения текущего ремонта в навигационное время. Занятия закончатся 10 апреля.

Хорошие успехи в усвоении пройденного материала показали тт. Сухарников, Николаев и Оленичев.

В. МИХАЙЛОВ.

Партийная жизнь

За большевистский стиль в работе

С высокой активностью прошло собрание коммунистов парторганизации Управления пароходства, обсуждавшее итоги XVIII партийной конференции. В обстоятельном докладе секретаря парторганизации тов. Бойцов показан в свете решений конференции основные болезни управленческого аппарата пароходства, нацелил коммунистов на ликвидацию канцелярско-бюрократических методов работы.

Суровой, большевистской критике подвергло собрание негодный стиль работы штаба пароходства. Поток приказов и бумажных директив на линию почти вытеснил живое, конкретное руководство линейными организациями. Работники управления охотно едут в большие города, но только не на линию. За полтора месяца этого года, до партийной конференции административный отдел зарегистрировал 21 командировку в Москву, Ленинград и в Вологду и только 4 командировки на предприятия бассейна. Больше всего любят Вологду, ездят туда и в одиночку и компаниями. Четыре человека сразу, — говорит тов. Судяцкий, — ездил за получением нарядов на вербовку рабочей силы. Не изменилось дело и после конференции. С 15 февраля по 20 марта в Ленинград и Москву было 30 командировок, а на линию — четыре.

Привязанность к кабинету не позволяет работникам управления видеть истинное положение дела и губительно сказывается на работе. Диспетчер пароходства тов. Ганичев рассказывает, как в службе эксплуатации, не выходя из кабинета, планировали назначение судов под определенный вид груза, а после технического осмотра эти суда оказались непригодными. Поэтому получалось, что сейчас в пароходстве имеется только два судна, годные под сыпучие грузы.

Не то что на линию, не то

что в предприятие, находящееся здесь же, в Череповце, а даже в другой этаж здания трудно пройти начальникам, чтобы посмотреть, как работают их подчиненные. «Семь месяцев, — говорит тов. Шипицин, — работаю я в Управлении пароходства, и за это время ни разу не видел в своем отделе начальника пароходства тов. Маркова. Не заходил в наш отдел и зам. начальника тов. Фадеев, в обязанности которого входит руководство этим отделом».

Скупые на выходы из кабинетов, работники штаба пароходства щедрны на бумажные директивы. Настолько сильна у них вера в силу бумажки, что многие решили: достаточно подписать бумажку, и дело будет сделано. Никто не проверяет, какое действие имеют их директивы. Управление пароходства в текущем году сумело выпустить 78 приказов, а как они выполнены — никто не знает.

Не менее пренебрежительное отношение существует к учету и хранению материальных ценностей. Ведь только отсутствием учета можно объяснить тот факт, что начальник отдела капитального строительства тов. Касаткин заплатил начальнику транспортного отдела тов. Матову за перевозку не существующих 15 тысяч кирпичей. Только пренебрежением к сохранности ценностей можно объяснить отсутствие центрального склада пароходства. «Стоимость склада в несколько раз меньше стоимости раскиданных по всему городу материалов, и тем не менее постройку склада вычернули из сметы» — говорит начальник снабжения тов. Лисов.

Разрозненно работают отделы пароходства, разрешая все вопросы со своей узко-местнической точки зрения. Механико-судовая служба «жмет» на выполнение плана судоремонта, не интересуясь его стоимостью. Служба эксплуатации

«нажимает» на перевозки, не следя за себестоимостью тонно-километра. Финансовому же отделу не интересно ни то, ни другое, лишь бы прибыль была, хотя бы за счет штрафов с клиентуры.

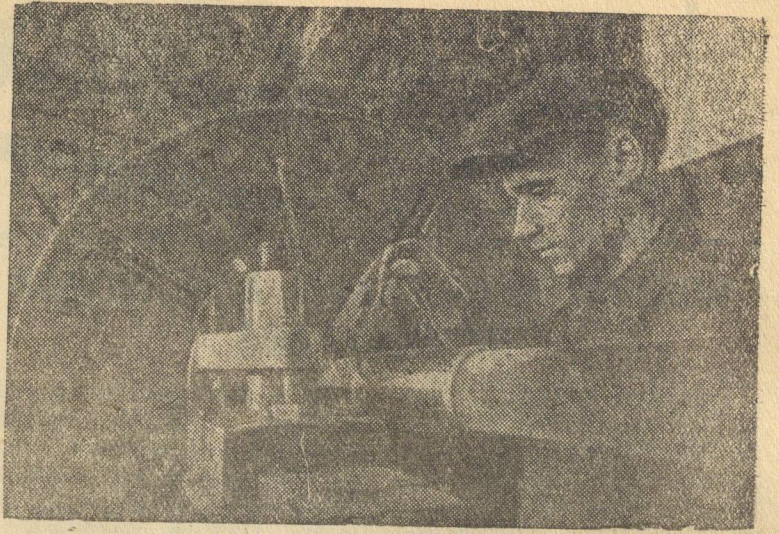
Служба эксплуатации в решающий период подготовки к навигации оказалась обезглавленной. Начальника службы нет, врид. начальника тов. Сухарев находится в постоянных разъездах, а когда и бывает на месте, то самоустраивается от руководства службой. Все вопросы разрешает «явочным порядком» диспетчер тов. Ганичев. Однако и это пользы не имеет, так как тов. Ганичева, как начальника службы, никто не признает.

Критикуя недостатки в работе Управления, коммунисты сосредоточили внимание на конкретных вопросах подготовки к навигации и приняли практические предложения по реализации решений XVIII партийной конференции. Каждый коммунист получил определенное поручение партийной организации. Главное в вынесенных решениях — это организация борьбы с отсталыми «обозначенными» настроениями, борьба за ликвидацию канцелярско-бюрократических методов работы аппарата Управления.

Говоря о равномерности работы в навигацию, тов. Шифельбайн привел пример: когда на линию из Управления бросались лучшие силы, суточный план выполнялся на 200 и больше процентов. Вот какие громадные резервы кроются только в стиле работы. Не из кабинета бумажкой, а на месте — практическим советом надо руководить работой линии.

Превратить Управление пароходства в оперативный штаб бассейна, добиться того, чтобы работа Управления служила положительным примером для всей линии — вот в чем центральная задача коммунистов ШУРПа.

А. ФЕДИН.



А. С. Реунов — стахановец токаря механического цеха судоремонтного завода им. 25 Октября Верхне-Волжского речного пароходства обрабатывает гребной вал для теплохода «Газовец». А. С. Реунов выполняет до 300 процентов нормы.

Фото П. Вознесенского

Фотохроника ТАСС.

ПО-СЕРЬЕЗНОМУ ОТНЕСТИСЬ К ПОДГОТОВКЕ КОЧЕГАРОВ

В текущем году для укомплектования флота судовыми кочегарами отдел кадров Управления пароходства организовал полуторамесячные курсы кочегаров с отрывом от производства, рассчитанные на 105 человек, что полностью удовлетворяет потребности в этой категории работников.

Укомплектование контингента этих курсов должно проходить за счет лиц, впервые прошедших на речной транспорт и имеющих образование не ниже четырех классов. К подбору людей и к самой организации этих курсов помощники начальника пристаней по кадрам должны отнестись со всей тщательностью и серьезностью, добиться стопроцентной успеваемости, суметь использовать все возможности для того, чтобы курсанты по окончании учебы смогли выполнять возложенные на них обязанности.

Но у нас есть некоторые руководители, которые не достаточно серьезно подошли к разрешению этого вопроса. На пристанях Череповец, Вытегра и

Конево хотя курсы и организованы, но не укомплектованы полностью контингент курсантов. Например, на пристани Череповец занимается пока что 34 человека. На Вытегорской пристани вместо 25 человек занимается 20 человек. На пристани Конево хотя и полностью укомплектован штат курсантов, зато вновь принятых занимается только 14 человек. Пом. начальника по кадрам пристани Переборы тов. Красильников к организации этих курсов совсем не приступал и успокаивает себя тем, что с этим делом спешить некуда.

Такая вредная самоуспокоенность может привести к тому, что пристань не сможет обеспечить себя необходимым количеством работников этой квалификации. Надо сейчас же, не медля ни одного дня, вплотную заняться подготовкой кадров кочегаров.

А. ШИПИЦИН.

Зам. начальника отдела кадров Управления пароходства.

Беседы о решениях XVIII конференции ВКП(б)

О ЕДИНОНАЧАЛИИ И РОЛИ ДИРЕКТОРА ПРЕДПРИЯТИЯ

В своем докладе на XVIII Всесоюзной конференции ВКП(б) тов. Маленков говорил, что «необходимо решительно укрепить единоначалие на предприятиях и добиться того, чтобы директор предприятия стал на деле полноправным руководителем, целиком отвечающим за состояние предприятия и за порядок на производстве».

Известно много случаев, когда приказы директоров не исполняются, а сами директора предприятий, вместо того чтобы полностью использовать предоставленные им права, нередко прячутся за спины партийных и профсоюзных организаций. Известны и такие случаи, когда общественные организации пытаются вмешиваться в функции директоров.

Такого положения терпеть нельзя. Партия требует, чтобы в управлении каждым предприятием было установлено действительное единоначалие. Это значит, что директор целиком

отвечает за состояние предприятия, за порядок на производстве, за выполнение плана по всем показателям, за правильность своих распоряжений, за то, чтобы эти распоряжения выполнялись точно и своевременно. Партия требует от хозяйственных руководителей, чтобы они постоянно проверяли исполнение своих распоряжений, чтобы они хорошо знали своих подчиненных, заменяли недисциплинированных, неисполнительных, неаккуратных работников лучшими работниками, знающими свое дело.

Единоначалие — основа хозяйственного руководства.

Социалистическая система хозяйства и социалистическая собственность на орудия и средства производства составляют экономическую основу советского государства. Фабрики и заводы, шахты и рудники, транспортные и коммунальные предприятия, совхозы и машинно-тракторные станции и

т. п. находятся в собственности государства. Государство управляет и руководит ими через директоров и начальников, назначаемых государственными органами управления.

Товарищ Сталин учит, что быть руководителем хозяйства в наших условиях — это значит «удостоиться великой чести и великого почта, удостоиться великого доверия со стороны рабочего класса, со стороны народа... Звание хозяйственника в наших условиях является высшим званием...»

Советских хозяйственников — больших, средних и малых — в нашей стране десятки тысяч. «... От этих людей, — говорит товарищ Сталин, — зависит судьба производства во всем нашем народном хозяйстве. Значит, от них зависит и судьба нашего хозяйственного руководства.»

Партия большевиков борется за то, чтобы народное хозяйство СССР развивалось строго по государственному плану, чтобы оно неуклонно росло в интересах увеличения общественного богатства, поднятия материального и культурного уровня трудящихся, в

интересах укрепления экономической независимости СССР и усиления его обороноспособности. Для этого необходимо беспрекословное подчинение работников каждого советского предприятия и учреждения воле директора, руководителя. Без единоначалия, без повиновения единой воле руководителя не мыслимо дальнейшее повышение производительности труда, укрепление трудовой дисциплины. Без единоначалия не может быть правильно и нормально работающего предприятия.

XVIII партийная конференция поставила перед руководителями советского хозяйства задачи: наладить на каждом предприятии строгий учет; правильно использовать оборудование, инструменты, сырье, материалы; добиться чистоты и порядка; работать по графику; соблюдать технологическую дисциплину; совершенствовать, двигать вперед технику; полностью ликвидировать прогулы; последовательно проводить в жизнь принцип материального поощрения хорошо работающих и др. Эти задачи могут быть успешно разрешены при условии всемерного укрепления

единоначалия, укрепления авторитета хозяйственных руководителей.

Установление перушковой дисциплины и порядка на предприятии — важнейшее дело, и прежде всего это — дело самого директора. Решительно осуществляя свою власть единоначалия, директор должен опираться на поддержку партийной организации, стахановцев и ударников производства, на производственные совещания рабочих.

Директору предоставлены большие права для укрепления производственной дисциплины, поднятия культуры труда. Эти права он обязан использовать в интересах предприятия, в интересах государства.

Партийные организации, укрепляя большевистский контроль над деятельностью администрации предприятий, укрепляют тем самым единоначалие, проверяют наши хозяйственные кадры, на деле и во время приходят им на помощь. Искусство и сила большевистского хозяйственного руководства — в правильном сочетании и осуществлении партийного контроля и принципа единоначалия.

СВОДКА О ХОДЕ СУДОРЕМОНТА

на 20 марта 1941 года

(План и выполнение указаны в процентах)

Ремонтные пункты	Средн. рем.		Текущ. рем.	
	План	Выполнение	План	Выполнение
Череповецкие мастерские				
Самоходный флот	93,0	90,9	94,0	81,7
Несамоходный флот	87,0	84,6	88,0	77,5
Череповецкая пристань				
Самоходный флот	—	—	94,0	88,0
Несамоходный флот	—	—	88,0	81,5
Топорнинские мастерские				
Несамоходный флот	87,0	84,0	88,0	79,3
Белозерские мастерские				
Самоходный флот	93,0	91,9	94,0	87,2
Несамоходный флот	80,0	84,7	88,0	82,8
Коневский пункт (саморемонт)				
Самоходный флот	93,0	98,3	94,0	97,9
Несамоходный флот	—	—	88,0	83,6
Девятинские мастерские				
Самоходный флот	93,0	82,7	94,0	84,0
Несамоходный флот	87,0	67,2	—	—
Вытегорские мастерские				
Несамоходный флот	87,0	86,4	88,0	78,0
Кривое колено (саморемонт)				
Самоходный флот	94,0	81,9	94,0	90,9
Несамоходный флот	—	—	50,0	7,8
Итого по парокондству				
Самоходный флот	93,0	89,3	94,0	81,3
Несамоходный флот	87,0	83,4	88,0	78,6

Сколько же стоит судоремонт?

«Задача состоит в том, чтобы закончить с запуском учета на наших предприятиях и железных дорогах». Так говорил тов. Маленков в своем докладе на XVIII партконференции. Но у нас на отдельных предприятиях есть хозяйственные и партийные руководители, которые не хотят понять этой большой и важной задачи и продолжают спокойно наблюдать, как запущенность в учете приводит к браку, к убыткам, к невыполнению плана.

Для примера возьмем Череповецкие мастерские. Подходит к концу первый квартал 1941 года, а мастерские не имеют утвержденной сметы цеховых и общезаводских расходов, не имеют утвержденного штатного расписания и даже не имеют вообще плана на 1941 год, как по выпуску валовой продукции, так и по контингентам и фондам зарплат.

Спросите у руководителей Череповецких мастерских каковы финансовые результаты зимнего судоремонта, как работают мастерские с прибылью или с убытком? На этот вопрос ни один работник не даст даже приблизительного ответа. Ни директор, ни начальник планово-производственного отдела, ни старший бухгалтер ничего не скажут.

В чем же дело? Дело в том,

что заказчики в лице Управления Шекснинского пароходства (по ремонту непарового флота) и Череповецкой пристани (по ремонту парового флота) не смотря на то, что ремонт уже заканчивается, не уточнили стоимости ремонта каждого объекта.

Первоначальные цифры стоимости ремонта флота, принятые мастерскими к исполнению согласно заключенных договоров, в большинстве своем в процессе работ заказчиками изменяются. Масса работы отменяется, даются дополнительные работы, словом, от первоначального вида ремонтных ведомостей не остается и следа. Например, на 10 марта по самоходному флоту отменено работ на 71.386 рублей 35 копеек и дано дополнительно на 80.805 рублей 10 копеек, а о несамоходном флоте и говорить не приходится.

До каких же пор будет продолжаться эта неразбериха? Как же в данном случае бухгалтерия мастерских может следить, что получается от судоремонта — экономия или перерасход и своевременно предупредить недопущение убытков? С какими данными можно сопоставить фактические цифры? Давно пора оставить такой гнилой стиль работы.

К. ИВАНОВ.

ХОРОШАЯ ИНИЦИАТИВА

Изучая решения XVIII партийной конференции, работники технической группы Вытегорской пристани приняли обязательство разъяснить всем командам паротеплоходов содержание промфинпланов, спускаемых на суда, и значение основных измерителей тонно-километровой продукции.

В. ЧУДАКОВ.

РАСЧЕТ ЗАКОНЧЕН И С ПЛЕЧ ДОЛОЙ

Осенью прошлого года пароходство приняло к буксировке от Ковжинского леспрохоза в Аннинском мосту один пропуск осинового кряжа в количестве 238 кубометров. Дровесина к месту назначения доставлена не была и зазимовала у Крохинского моста.

После спуска воды в канале, потерявшая пловучесть дровесина, вымерзла в грунт, что создает угрозу оставления ее под водой в навигацию.

На требования инспекции судоходства об уборке бревен исполняющий обязанности начальника Коневской пристани Корнилов заявляет: «Пароходство брало дровесину к буксировке, пароходство пусть ее и убирает, а я ничего делать не буду».

Когда мы заинтересовались претензиями, предъявленными пароходству за недоставленную дровесину, в коммерческой службе пароходства нам разъяснили, что все расчеты по претензиям с трестом «Череповецлес» закончены, причем пароходству причитается доплатить еще с клиента около 90 тысяч рублей.

Расчеты с трестом возможно и закончены, но уборка плотоз с судового пути и сохранение ценной дровесины от гибели — не начаты.

Начальнику пароходства нужно заставить Коневскую пристань немедленно заняться уборкой дровесины, чтобы не допустить оставления ее под водой.

Н. ЖУКОВ.

О ГОТОВНОСТИ СВЯЗИ

Линия связи на старой трассе полностью упразднена. Для работ по подвеске новой линии организовано две бригады. Первая бригада, идущая из Череповца, дошла уже до Гаятина, а вторая прошла только четыре километра от Рыбинска. Для ускорения работы по подвеске линии Управлению пароходства необходимо помочь отделу связи транспортными средствами и указать точное место расположения дебаркадеров, чего узел связи до сих пор не знает.

Для осуществления связи по западному берегу водохранилища на долю Шекснинского пароходства ложится установка береговых радиостанций и раций на судах. Проволочную связь на этом берегу организует Верхне-Волжское пароходство.

Как обстоит дело с установкой радиостанций?

Береговых раций в узле связи еще нет, но они в скором времени должны прибыть. Сейчас

час производится работы по выбору места для рации с наименьшими индустриальными помехами.

Для судов узлом связи предусмотрено девять радиостанций, но к установке их еще не приступали. Причина этого в том, что суда, на которых надо устанавливать рации, разбросаны буквально по всей Европейской части СССР. Производить установку раций на местах зимнего отстоя судов, значит нести большие транспортные издержки. К тому же нельзя быть уверенным в том, что аппаратура, высланная на место зимовки, прибывает туда вовремя. В силу этих причин наиболее экономическим видом установки будет установка раций в Череповце по прибытии сюда судов. При наличии монтажного материала установка займет всего несколько часов и не вызовет никаких простоев флота.

С. ФРАНЦЕВ.
Инженер связи.

СОЗДАТЬ ДИСПЕТЧЕРУ НОРМАЛЬНЫЕ УСЛОВИЯ

Роль диспетчера в выполнении плана перевозок велика. Соответственно с этим и должно уделяться внимание этой ведущей группе работников.

В навигацию этого года диспетчеры будут работать при новых, озерных условиях, с которыми они должны быть хорошо знакомы, но до сего времени никакого инструктажа нам еще не дано. На курсах судоводителей сейчас преподают теорию озерного судовождения. Почему бы не дать возможность прослушать этот курс и диспетчерскому аппарату?

К предстоящей навигации надо хорошо оборудовать диспетчерское помещение в Управлении пароходства. Дежурных диспетчеров участка необходимо отделить от диспетчеров управленческих, чтобы дать им возможность нормально работать. Весь прошлый год в одной комнате работали два диспетчера. При одновременном разговоре с линией это мешало отдаче точных распоряжений по линии. Временами из-за очередности разговоров между диспетчерами происходили целые

скандалы, вместо контактной работы.

Не были в прошлом году созданы для диспетчера нормальные бытовые условия. Весь год разрешался вопрос о приобретении электрочайника, но так его и не приобрели. Зачастую в ночное дежурство на двенадцатичасовую вахту диспетчер оставался без кипятку.

Диспетчерский аппарат участка не знает своих настоящих хозяев. Работаем мы в Управлении пароходства, а зарплату получаем с пристани. Для получения ее приходится тратить не мало рабочего времени. Ненормально дело и с самой оплатой труда диспетчера. Диспетчер участка, отвечающий за все движение флота, получает зарплату 500 рублей, а подчиненный ему оператор пристани, не несущий никакой ответственности за движение, получает 450 рублей.

За оставшееся до открытия навигации время необходимо разрешить все волнующие диспетчеров вопросы и создать для них необходимые условия.

СИЗОВ.
Диспетчер.

О ФЛОТЕ ДЛЯ ВОДОХРАНИЛИЩА

Диспетчерский аппарат реки Шексны и Рыбинского водохранилища, готовясь к навигации, в основу своей работы кладет график-расписание по перевозке основных грузов: хлеба, соли, нефти и других. График-расписание мы должны сделать железным законом движения флота, ибо только он дает возможность ровно и уверенно выполнять план перевозок за каждые сутки, за каждый месяц, за всю навигацию.

Для осуществления этой задачи диспетчера готовят свой рабочий кабинет, готовят необходимые материалы, как-то: графики-расписания, план-приказы, путевые и судовые журналы и все, требующееся для учета работы парового и непарового флота.

Но для того, чтобы график не остался на бумаге, а стал жизненным, организующим началом, мало подготовить диспетчерскую документацию, для этого необходимо

хорошо отремонтированный флот, хорошую селекционную связь, а на Рыбинском водохранилище — радиосвязь с пароходами, с контрольными постами и пристанями. Надо иметь подготовленные кадры судоводителей и радистов.

Посмотрим, что же мы имеем подготовленного для работы с первых дней навигации в Рыбинском водохранилище. Надо прямо сказать, что мы имеем только груз. Связь у нас еще не подготовлена. Флота, как парового, так и несамоходного, для плавания по Рыбинскому водохранилищу недостаточно. Пароходство располагает одним пароходом «Ижорец-25», который может вступить в эксплуатацию с первых рейсов. Остальной флот, предназначенный к этой работе, находится далеко за пределами пароходства и сможет прибыть на водохранилище не раньше конца мая.

Такое положение ставит под

апрельско-майского плана перевозок и может привести к тому, что дровесина, которая не будет своевременно отбуксирована, так как она лютвенная, имеющая малую пловучесть, — утонет.

Чтобы не встретиться с неожиданными в первые дни навигации, эксплуатационникам пароходства нужно глубоко продумать этот вопрос и найти наилучший выход из положения. Может быть придется пересмотреть находящийся в Череповце несамоходный флот и паровую тягу с тем, чтобы отобрать суда, которые можно использовать для работы на водохранилище. Сейчас еще не поздно сделать дополнительные крепления, дающие судам право выхода на водохранилище. Возможность для этого у нас есть и их надо использовать.

И. СТОЛЯРОВ.



Подготовка к навигации в Московском северном порту канала Москва—Волга.

Механик Н. А. Горшков, закончивший ремонт гусеничного транспортера на 20 дней раньше срока. Качество ремонта признало отличным.

Фото В. Башкирова

Фотохроника ТАСС

По советской стране

УТВЕРЖДЕНЫ ПЕРВЫЕ 140 ТЫСЯЧ УЧАСТНИКОВ ВСЕСОЮЗНОЙ СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОЙ ВЫСТАВКИ

Широко развернувшееся в стране соревнование за право участия на Всесоюзной сельскохозяйственной выставке дало свои замечательные результаты. Сотни тысяч колхозов, бригад, звеньев и передовиков перевыполнили показатели, установленные для участников выставки. По неполным данным, на местах зарегистрировано около 400.000 заявлений на право участия в ней. Срок отбора кандидатов истек 1 марта, но эта работа продолжается по всему Советскому Союзу.

Главным Комитетом утверждены первые 140.000 участников выставки. Среди них — много колхозов и районов, обеспечивших высокие показатели одновременно по нескольким отраслям хозяйства.

(ТАСС).

ПРИБЫТИЕ В МОСКВУ ГРУППЫ СОВЕТСКИХ ГРАЖДАН ИЗ ФРАНЦИИ

18 марта в Москву из неоккупированных районов Франции приехала первая большая группа новых советских граждан. Прибывшие — рабочие — революционеры Литвы, Латвии, Эстонии, Бессарабии, Западной Украины и Белоруссии, бывшие бойцы интернациональных бригад испанской республиканской армии, долгое время содержавшиеся в концентрационных лагерях.

На пути от границы Советского Союза и в Москве отважных бойцов тепло встретили делегации МОПР.

Почетные гости столицы в этот же день выехали в дом отдыха ЦК МОПР СССР. Они будут направлены в санатории для восстановления своего здоровья.

Завершив лечение и отдых, они вернутся в родные города к своим семьям.

ВОЗВРАЩЕНИЕ ВЕНГРИИ ВОЕННЫХ ЗНАМЕН ВЕНГЕРСКОЙ РЕВОЛЮЦИИ 1848 ГОДА

20 марта с. г. в здании Центрального Дома Красной Армии генералом армии тов. И. В. Тюленевым, по уполномочию Правительства Союза ССР, были переданы в торжественной обстановке Чрезвычайному Посланнику и Полномочному Министру Венгрии в Москве г-ну Жозефу де Криштоффи 56 знамен венгерской армии, которые были взяты войсками царя Николая первого при подавлении национально-освободительного движения венгров в 1848—49 гг.

В тот же день венгерские знамена в сопровождении почетного караула и представителей Народного Комиссариата Обороны Союза ССР и Венгерской миссии в Москве были отправлены на советско-венгерскую границу для вручения специально прибывающей на границу венгерской делегации.

ПО БАССЕЙНУ

Подготовка к гимнастическим соревнованиям

С 23 марта спортивное общество «Водник» проводит тренировочные занятия по подготовке к массовым гимнастическим соревнованиям комсомольцев. Соревнования будут проходить с 6 по 20 апреля. Тренировочные занятия проводятся по специальной программе, утвержденной Оргкомитетом ЦК ВКЛСМ.

В большинстве комсомольских организаций нашего бассейна уже созданы гимнастические группы, которые примут участие в этих соревнованиях. В Череповецкой пристани и в мастерских создано четыре группы по десять человек, в управлении пароходства — одна группа и, кроме этого, создана одна женская сборная группа в количестве десяти человек.

Гимнастические соревнования имеют целью более широкое развертывание военно-физкультурной работы в комсомоле, организацию массовой сдачи норм комплекса ГТО по гимнастике а также внедрение ежедневной индивидуальной гимнастики в быт комсомольцев и несоюзной молодежи. Задача каждого комсомольца — принять активное участие в этих соревнованиях и добиться наилучших показателей в деле развития индивидуальной гимнастики.

А. И.

Встреча с колхозниками

Несколько человек из личного состава Белозерской военизированной охраны 8 марта провели в близлежащем колхозе «Чулково» вечер, посвященный Международному Коммунистическому женскому дню.

Тов. И. Ф. Веселов сделал доклад об этом дне и ознакомил присутствующих колхозников и колхозниц с международным положением, после чего состоялся выступление художественной самодеятельности.

Стрелки тт. И. В. Веселов и Д. Д. Ромин исполняли частушки на местные колхозные темы под аккомпанемент баяниста тов. В. С. Гардина. Колхозники остались очень довольны и просили приехать к ним 1 мая.

СМИРНОВ.

Работник ВОХР.

Первые выступления джаз-оркестра

Двадцать первого марта в местной радио-студии выступил джаз-оркестр Череповецкого клуба речников.

Оркестр под управлением А. Б. Бобрикова исполнил несколько музыкальных произве-

дений советских и западных композиторов.

20 марта джаз-оркестр выступал на стройплощадке № 2 отдела капитального строительства пароходства.

А. Д.

РЕМОНТ СУДОВ ЖЕЛЕЗОБЕТОНОМ

Применение железобетона при ремонте корпусов судов практиковалось давно. Так, еще в 1920—25 годах были отремонтированы сухогрузные морские баржи Уральского пароходства. Эти баржи после ремонта работают много лет и повреждений не имеют. Толщина железобетонной плиты достигла 100 миллиметров, что и послужило причиной весьма большого увеличения осадки и потери грузоподъемности. На этих баржах все обшивки корпуса и палубы были покрыты железобетонной плиткой.

Наряду с такими большими ремонтами производились и более мелкие работы. На отдельных поврежденных местах корпуса с успехом ставились железобетонные плиты.

В последние годы ремонт железобетоном начал расширяться. В Северном пароходстве и на Волге капитально отремонтирован железобетоном ряд судов, дебаркадеров и брандвахт. Проведенная в Ленинграде конференция по ремонту корпусов судов железобетоном показала, что имеются широкие перспективы для применения такого ремонта.

Технологический процесс ремонта железобетоном сравнительно прост и не требует сложного оборудования.

Поврежденные или изношенные места обшивки и набора корпуса должны быть тщательно очищены до металла от краски и ржавчины.

В тех случаях, когда повреждена или изношена только обшивка корпуса, между шпангоутами или сквозь них ставится сетка из проволоки диаметром 4—9 миллиметров. Концы прутков к шпангоутам могут привариваться. После этого готовится бетон и производится заливка. Толщина бетонной плиты делается в пределах 5—7 сантиметров.

На 1 кубический метр бетона требуется 450—500 килограммов цемента и 150—170 килограммов проволоки.

Основным при ремонте железобетоном является приготовление бетона, состоящего из цемента, песка и гравия.

При производстве в больших размерах ремонта судов железобетоном для приготовления бетона необходимо иметь на заводе некоторое оборудование: гравийемку, бетономешалку и цемент-пушку для торкретирования. При заделке мелких повреждений бетон можно изготовлять ручным способом и в этом случае никакого оборудования не требуется.

Особенно большой эффект дает применение торкретирова-

В подсобном хозяйстве

Речники города Вытегры, подхватив инициативу глуховских рабочих, организовали свое подсобное сельское хозяйство. Хозяйство имеет 10 гектаров пахотной земли и 12 гектаров сенокосных угодий.

Вследствие позднего отвода земли мы успели вспахать под зябь только 3,67 га и расчистить под сенокос 2,41 га кустарника. Сейчас в хозяйстве развернута подготовка парников на 100 рам. 50 парниковых рам уже сделаны, вывезено в парники 37 кубометров чернозему, связано 100 штук матов. На курсах овощеводов при райзо готовится выдвинутая на это дело молодая девушка т. Сараева.

Молодому хозяйству сейчас требуется серьезная помощь. На наших складах нет еще семенного материала — картофеля и огородных семян. Нет некоторого рабочего инвентаря, как, например, окучники. По плану мы должны построить скотный двор на 7 голов, свинарник на 10 голов, конюшню, овощехранилище и фуражный сарай, но к строительству их не приступлено за неимением материалов.

ДЕНИСОВ.

Получены материалы

Отдел снабжения пароходства получил для судоремонта трубы вязные, сверла размером от 0,5 до 6,1 миллиметра и железо 4 миллиметровое.

Кроме этого получены кожаные фонари, фонари для нефтеналивного флота и другое мелкое оборудование. Все это в ближайшие дни будет разослано по пристаням и судоремонтным пунктам.

САНДАЛЬНЕЗ.

За рубежом

НА ФРОНТАХ В ЕВРОПЕ И АФРИКЕ

(Обзор военных действий с 18 по 21 марта)

В последние дни германская авиация предприняла ряд массовых налетов на промышленные центры и портовые города Англии. Особенно продолжительным бомбардировкам подверглись Гулль (крупный порт в восточной части Англии), Плимут (юго-западная часть страны) и Лондон. Бомбардировки Лондона в ночь на 20 марта продолжались шесть часов и, по словам агентства Рейтер, была сильнейшей с начала войны.

Английская авиация за эти дни дважды бомбардировала Киль — большой портовый город в Северной Германии. Объектами английских воздушных атак были и другие города, порты, аэродромы в Германии и на оккупированной ею территории.

◆◆◆

На африканских фронтах наиболее оживленные военные действия происходили в Эритрее. После усиленной бомбардировки, длившейся несколько дней, английские войска начали наступление на город Керен. Войска французского генерала де Голля расчистили дорогу к Керену с северной стороны. Англичане заняли три важных высоты на подступах к городу.

В Абиссинии английские части наступают в 13 различных направлениях, окружая столицу страны — Аддис-Абебу.

В Британском Сомали англичане заняли 20 марта город Эргейсу.

◆◆◆

На албанском фронте греческие войска, отбив все атаки итальянцев, перешли в контрнаступление. По сообщению агентства Рейтер, передовые греческие части выступили 20 марта в Тепелене. Однако взятие этого города не подтверждается ни в греческой, ни в итальянской сводках.

(ТАСС).

◆◆◆

Предоставление Англией кредитов генералу де Голлю

Как передает агентство Рейтер, английское правительство формально согласилось предоставить кредиты для финансирования движения, возглавляемого генералом де Голлем. Между английским правительством и де Голлем заключено соглашение.

(ТАСС).

Отв. редактор А. Ф. ВЯЛОВ

К сведению подписчиков газеты

„Стахановец Шексны“

ТОВАРИЩИ РЕЧНИКИ!

Не забудьте подписаться на

свою бассейновую газету

„Стахановец Шексны“

Подписная цена на месяц

— 35 копеек

Подписка принимается всеми

почтовыми отделениями на

каждый квартал и до конца

года.

Н. К. МАЙКОВ.