

ПЕРВЫЕ ДНИ НАВИГАЦИИ

По всем водным магистралям нашего бассейна началось движение флота. Речники вступили в самый ответственный период своей работы — борьбы за выполнение государственного плана грузоперевозок, за четкую и безаварийную работу. В этом году перед речниками Шекнинского бассейна стоит также почетная задача по освоению Рыбинского водохранилища.

Практически осуществляя решения XVIII партийной конференции передовые экипажи пароходов: „Цюрупы“, „Колхозница“, „Правда“, „Красногвардеец“ и другие ознаменовали первые дни навигации проводкой стахановских большегрузных возов и перевыполнением рейсовых заданий. Проявляя производственную инициативу передовые люди нашего бассейна показывают, как нужно практически осуществлять решение XVIII партконференции, как нужно бороться за перевыполнение навигационного плана.

Капитан парохода „Цюрупа“, тов. А. Ф. Тимохин в первом же рейсе выполнил задание на 210 процентов. Удлинив буксир и сделав расчалку гонок в длину, привел воз весом 6362 тонны, вместо 2900 тонн по плану.

Однако, в целом по пароходству навигация началась неорганизованно и идет неудовлетворительно.

Сейчас, когда мы должны дорожить каждым часом навигационного времени, отдельные руководители пристаней фактам простоев флота не уделяют должного внимания и не устраняют причины, порождающие простои. Уже с первых дней навигации флот у нас стал простаивать. На одной только Череповецкой пристани с момента открытия навигации по 20 мая флот совершил простой на 44 процента навигационного времени. Только безответственностью и разгильдяйством можно объяснить тот факт, что пароход „Ижорец-63“ простоял с 21 по 22 мая 31 час, а баржа № 1706 простояла в Чайке, ожидая разгрузки 8 суток, а в это время начальник К. невестской пристани тов. Хохряков и начальник Череповецкой пристани тов. Ботоногов вели спор о том, кто же должен разгружать уголь. Так, по вине самих же руководителей пристаней рождаются простои флота, значительная часть которых происходит также из-за отсутствия согласованности между

работниками пристаней и отдельных служб пароходства, а также из-за неповоротливости диспетчерского аппарата в руководстве движением флота. Только нераспорядительностью и незнанием положения дела на линии можно объяснить тот факт, когда пароходы, выходя из Чайки, брали груз, адресованный в Вытегру в момент, когда от Конева до Вытегры путь еще не был открыт и пароходы простаивали в Коневе по несколько суток, тогда как их можно было с успехом использовать для перевозки грузов и пассажиров на линии Чайка-Конев.

Пароход „Герцен“ и Олонка в Ольхове с 21 по 22 мая простояли 12 часов, так как в указанных диспетчером пароходства пунктах набора топлива, не было подходов.

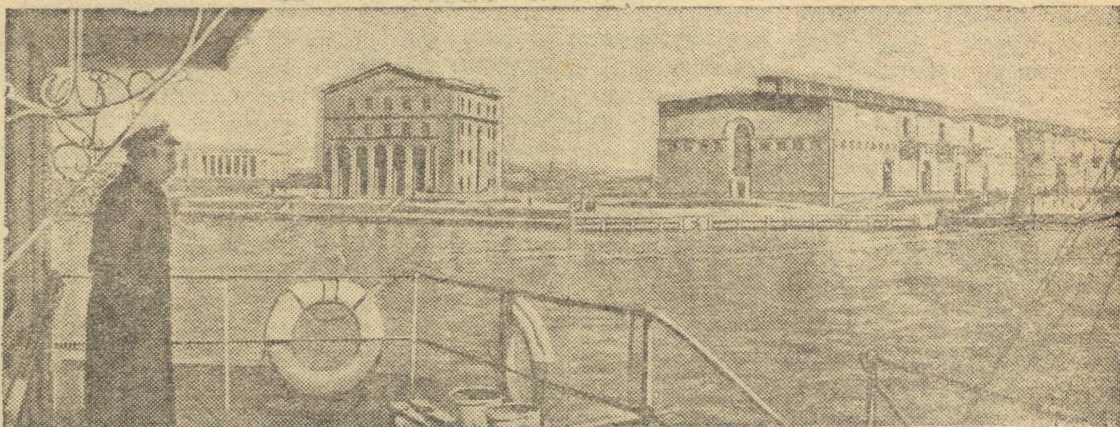
По вопросу безостановочного движения флота и обслуживания караванов на ходу кроме разговоров ничего не сделано, эти вопросы все еще „уточняют“.

Выполнение плана перевозок зависит также от готовности и наличия тоннажа. В прошлую навигацию несамоходный флот простоял в доках под ремонтом 1.248.343 тонно-суток. В текущем году только на одной Череповецкой пристани половина несамоходного флота требует докования, которое как следует не организовано. Однако это не беспокоит руководителей пристаней.

Для выполнения плана грузоперевозок, наряду с количественным увеличением флота в Рыбинском водохранилище надо идти смелее на увеличение на грузки на индикаторную силу и резко увеличить оборачиваемость флота. Это значительно увеличит производительную мощность флота и поможет обеспечить успех выполнения плана грузоперевозок.

Учтя уроки первых дней навигации, решительно борясь против консерватизма и рутины, устраняя на ходу недостатки, надо по-большевистски организовать борьбу за выполнение государственного плана грузоперевозок, за четкую, ритмичную и безаварийную работу, за снижение себестоимости.

На основе опыта работы передовых коллективов пароходов, применяя методы диспетчера тов. Ханьшева по безостановочному движению флота необходимо добиться выполнения плана перевозок каждым судном, пристанью и пароходством.



Новый речной порт столицы — Южная гавань (Московско-Окское речное пароходство).
Фото В. Башкирова

Фотохроника ТАСС.

На 6 часов раньше планового срока

ИВАНОВ БОР (по телефону). Команда парохода „Минюга“ (капитан тов. Капустин) на время весеннего половодья направлена для работы на участке Череповец-Чайка. Сейчас пароход используется на перевозке порожних судов, идущих под погрузку лесоматериала.

22 мая капитану был вручен приказ следовать с тремя порожними судами от Череповца до местечка Иванов Бор. Перед выходом в рейс команда взяла поважтенные обязательства за быструю доставку судов к месту назначения.

В 2 часа ночи вместо 8 часов утра, воз был доставлен к пристани Иванов Бор. Ходовое время сокращено на 6 часов.

Премирование лучших команд

Заместитель Народного Комиссара Речного Флота СССР тов. Лукьянов премировал капитанов пароходов, показавших в первых рейсах образцы стахановской работы по перевозке большегрузных возов. Капитан парохода „Колхозница“ тов. Малышев и капитан парохода „Цюрупа“ тов. Тимохин получили премии по 200 рублей. Заместитель Наркома предложил начальнику Управления пароходства тов. Маркову выделить специальный фонд для премирования команд пароходов, которые перевыполнят плановые нормы буксировки и уложатся в график.

Среди коллективов пароходов развернулось социалистическое соревнование за буксировку большегрузных возов. Сейчас воза в 10.000 тонн у нас не являются исключением.

КУЗНЕЦОВ.
Начальник пристани
Переборы.

Ведут большегрузные воза

ПЕРЕВОРЫ (по телефону). Большинство пароходов, работающих на Рыбинском водохранилище, ведут большегрузные стахановские воза.

Пароход „Никитин“ (капитан т. Корегин, механик т. Головкин) идет с возом, превышающим нагрузку

на одну индикаторную силу в три раза. Пароход „Маяковский“ (капитан т. Кулин, механик т. Гурьев) вместо 2900 тонн ведет воз весом в 8000 тонн. Воза, превышающие норму в два и три раза, ведут пароходы „Желябов“, „Ижорец-31“ и „Олонка“.

Ускорим оборачиваемость флота

Бригада грузчиков Череповецкого перевалочного пункта под руководством бригадира тов. Тимошировой, показывает пример борьбы за ускорение оборачиваемости судов несамоходного флота.

Двадцать второго мая бригада

получила задание произвести выгрузку дров из бараки № 1338. При порье 8 кубометров на человека, бригада выгрузила по 12 кубометров на человека за смену. Задание выполняли на 150 процентов.

ЯСИНЕЦКИЙ.

Культбаза вышла в рейс

Вышла в рейс культбаза, которая будет обслуживать речников Северо-Западного и Шекнинского пароходств. Главное внимание в своей работе культбаза в текущем году уделяет задачам, которые поставила перед работниками речного транспорта XVIII Всесоюзная партконференция.

Коллектив работников культбазы организует показ работы лучших стахановцев, путем обмена опытом через печать, радио, кино, художественное слово, выставки и другие формы культурно-просветительной работы, а также будет проводиться работа по борьбе с авариями, бракоделами, нарушениями и нарушениями трудовой дисциплины.

Одной из важных задач культбазы является мобилизация работников плавсостава, работни-

ков пристаней, судоремонтных мастерских, работников пути, на выполнение государственного плана, на внедрение стахановских методов труда, на полное использование механизмов и так далее.

Фойе культбазы превращается в производственный уголок, в котором организуется выставка новейших изобретений и рационализаторских предложений на речном транспорте. Организуется выставка заменителей цветных металлов. На борту культбазы размещаются большие транспаранты, показывающие работу бассейнов, лучших пароходов, земмашин и так далее. Будут проводиться групповые консультации рабочих судоремонтных мастерских и работников пристаней.

В методическом кабинете культбазы, в помощь изучаю-

щим историю ВВП(б), организуется специальная выставка.

На борту будут работать артисты театра, специально выделенные областными комитетами по делам искусств. Речники увидят 13 новых постановок. Среди них: „Егор Булычев и другие“ — Горького, „Дядя Ваня“ — Чехова, „В степях Украины“ — Корнейчука, „Апрель“ (Машенька) — Афиногенова, „Волки и овцы“ — Островского, „Хозяйка гостиницы“ — Голдони и другие.

Областная филармония направляет для работы на культбазе ансамбль эстрады и миниатюр, в программу этого ансамбля включены номера, посвященные речному транспорту. Ленинградская контора „Главкинопрокат“ будет снабжать культбазу кинокартинами.

Мих. КУРГАНОВ.

ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ

ЗАКОНЧИЛИСЬ ВЫБОРЫ РУКОВОДЯЩИХ
ПАРТИЙНЫХ ОРГАНОВ

Отчетно-выборные собрания состоялись во всех 26 парторганизациях бассейна. Выборы руководящих партийных органов прошли на высоком идейно-политическом уровне, при большой активности коммунистов.

В докладах секретарей парторганизаций и в выступлениях рядовых коммунистов чувствовалось, что роль парторганизации на производстве повысилась. Коммунисты стали глубже вникать в жизнь и деятельность предприятия, стали настойчивее бороться с недостатками. Поднялась ответственность коммунистов за состояние партийной и трудовой дисциплины.

По отчетным данным, в прениях выступило 60 процентов присутствующих на собраниях коммунистов. Главное внимание в выступлениях было уделено тому, как партбюро и секретари парторганизаций, а также и рядовые члены партии борются за выполнение решений XVIII съезда партии и XVIII Всесоюзной конференции ВКП(б).

В центре внимания прошедших отчетно-выборных собраний был вопрос готовности всех звеньев речного транспорта нашего бассейна к предстоящей навигации, борьба за выполнение государственного плана грузоперевозок и устранение имеющихся серьезных недостатков в работе речного транспорта. Большое внимание было уделено вопросу осуществления права контроля над деятельностью администрации предприятия.

Отметив имеющиеся достижения в работе парторганизаций, выступавшие в прениях товарищи подвергли резкой, но справедливой критике работу партбюро и секретарей парторганизаций. В прениях указывалось, что и после решений XVIII партконференции в работе отдельных парторганизаций имеется ряд существенных недостатков. Некоторые первич-

ные партийные организации совершенно прекратили работу по росту своих рядов. В ряде парторганизаций (Белозерские мастерские, Кандусский лесозавод, Пореборская и Череповецкая пристани) не организовали, как это нужно, проверку исполнения своих решений и решений вышестоящих организаций.

Вполне справедливой критике была подвергнута работа секретарей парторганизаций и партбюро Череповецкой и Вытегорской пристаней, а также Девятинских мастерских. Эти предприятия не сумели обеспечить выполнение производственного плана 1940 года.

Секретари некоторых парторганизаций крайне слабо вникали в экономику своего предприятия, мало интересовались его производственной деятельностью. Кандидат ВКП(б) тов. Романов (Девятинские мастерские) в своем выступлении прямо указал: «Парторганизация мало интересовалась вопросами экономики производства, вопросами технологического процесса — не смотрели в баланс, поэтому неслучайно, что мастерские имеют убыток в сумме 25.000 рублей».

Коммунисты критиковали секретарей парторганизаций за недостаточную внутрипартийную работу. Они указывали, что необходимо еще более улучшить дело партийной пропаганды и агитации, а также воспитание вновь принятых в члены и кандидаты партии. Наладить экономическое образование кадров и оказывать практическую и повседневную помощь в работе комсомольских и профсоюзных организаций.

Много ценных и хороших предложений было внесено членами и кандидатами партии для улучшения постановки партийной работы. Эти предложения направлены на то, чтобы быстрее претворить в жизнь решения XVIII партийной конферен-

ции. С большевистской серьезностью и продуманностью подошли коммунисты к выборам своих руководящих органов — партбюро, секретарей парторганизаций и их заместителей. Всего в парторганизациях бассейна вновь избрано 8 секретарей парторганизаций и 18 коммунистов избрано секретарями вторично.

Однако надо отметить, что до сего времени отдельные секретари парторганизаций слабо и нерешительно приступают к выполнению решений отчетно-выборных собраний. К таким организациям можно отнести секретарей партийных организаций Девятинских мастерских, Кандусского лесозавода и Череповецкой конторы Торгтрэнса.

Сейчас задача заключается в том, чтобы быстрее ликвидировать отмеченные недостатки и принять все меры к тому, чтобы предложения, выдвинутые коммунистами, а также и сами решения проводить в жизнь. Успешное выполнение задач, поставленных XVIII партконференцией, может быть разрешено при коренном улучшении партийно-политической работы, потому что практикой доказано, чем выше уровень партийно-политической работы, тем успешнее решаются производственно-хозяйственные задачи. Надо воспитывать у коммунистов чувство социалистического отношения к труду, любви к своему делу, чувство требовательности и большевистской принципиальности ко всем мелочам нашей творческой жизни. Соблюдение строжайшей партийной и трудовой дисциплины, внедрение культуры на производстве, борьба за экономию и бережливость, — все это в конечном счете будет основным стимулом для выполнения задачи, поставленной перед речниками XVIII партийной конференцией.

О доках и доковании

В связи с затоплением сухого дока в Череповецких мастерских все суда, требующие докования необходимо пропустить через пловучие доки.

Несмотря на то, что дело с докованием осложнилось, на Череповецкой пристани отнеслись к этому очень спокойно. Еще в начале мая, как только реки освободились от льда оператору было дано распоряжение перевести доки от шлюза к мастерским. Несмотря на неоднократные напоминания док был подведен к мастерским только лишь 11 мая.

После этого потребовалось два дня для установки дока и два дня на подводу крана для выгрузки балласта. Когда подвели кран, то оказалось, что он не готов к эксплуатации.

Из за нераспорядительности диспетчеров осенью

прошлого года в Рыбинске остались 3 секции дока № 26. Для ускорения докования судов их необходимо сейчас же перевести в Череповец.

Не лучше получилось и с доком № 27. Док с первых же дней навигации нужно было отвести в Коневе. Но этого не сделали, а довели его лишь до шлюза Деревенька и вот он стоит там две недели. Видно, в Коневе он не попадет, так как диспетчера ссылаются на недостаток тяги.

Необходимо учесть, что несамоходный флот в Коневе и Вытегре также требует докования. А несвоевременное докование задержит доставку судов для клиентуры.

КУРПАКОВ.

И. о. инженера по несамоходному флоту МСС ШУРП.

Простой парохода Череповец

Пароход «Череповец», работая на буксировке порожних судов вверх по Шексне, 15 мая сделал непроизводительный простой в течение 16 часов. Причина этого простоя заключается в том, что руководители Череповецкой пристани до сего времени не сделали для себя никаких выводов из опыта работы первых дней навигации и продолжают выпускать суда в эксплуатацию, не укомплектовав полностью штат команды.

На пароходе «Череповец», был всего лишь один матрос, которому приходилось работать

без смены в течение нескольких суток. Когда пароход стал отводить навалившуюся на берег фонтанку, в этот момент на корме парохода никого не было, так как матрос отдыхал, о чем хорошо знал вахтенный пом. капитана тов. Степанов, но не проследил за буксиром. В результате засорившимся буксиром была сброшена в воду другая половина сложенного в бухту буксира, который и намотался на гребной винт. Только по этой причине пароход «Череповец» сделал шестнадцатичасовой простой. Н. ЖУКОВ.

ДЕЗОРГАНИЗАТОР ОТДАН ПОД СУД

Пароход «Ижорец—39» Северо-Западного пароходства, следуя рейсом в Рыбинское водохранилище под командованием первого помощника капитана А. В. Погодина, 22 мая пришвартовался к берегу около пристани Усть Угольское. Оставив пароход без надзора, А. В. Погодин ушел в деревню к родственникам. Начальник Северного

Центрального Управления Наркомречфлота т. Малов, усматривая в поведении А. В. Погодина грубейшее нарушение трудовой дисциплины, вносящее дезорганизацию в работу речного флота, приказал помощника капитана А. В. Погодина отдать под суд, как нарушившего Указ Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня 1940 года.

Беседы о решениях XVIII конференции ВКП(б)

ПОДНЯТЬ РОЛЬ МАСТЕРА
НА ПРОИЗВОДСТВЕ

Мастер на производстве — это представитель самой многочисленной части наших хозяйственных кадров. Он непосредственный организатор и руководитель производственной деятельности на своем участке. От того, как мастер осуществляет свою роль руководителя, зависит в значительной степени успех работы цеха, завода, фабрики.

Какая бы хозяйственная задача ни стояла перед предприятием, практически решать ее будут рабочие во главе со своими мастерами. Мастер относится к числу тех малых и средних руководителей, о которых товарищ Сталин говорил на приеме металлургов и горняков в Кремле в октябре 1937 года:

«Их, этих руководителей, малых и средних, имеется у нас десятки тысяч. Они скромные люди, они не лезут вперед, их почти незаметно. Но было бы

слепотой не замечать их. Ибо от этих людей зависит судьба производства во всем нашем народном хозяйстве. Значит, от них зависит и судьба нашего хозяйственного руководства».

Год тому назад в постановлении «О повышении роли мастера на заводах тяжелого машиностроения» Совет Народных Комиссаров СССР и Центральный Комитет ВКП(б) потребовали от хозяйственных руководителей решительного укрепления роли мастера на производстве, расширения его административных прав и создания таких условий, при которых мастер стал бы полноценным организатором и руководителем производства на своем участке.

Из среды наших мастеров вышли прекрасные руководители, талантливые организаторы производства. Но в то же время среди мастеров есть еще много таких, которые не сумели до

конца использовать свои широкие права в интересах роста производительности труда и повышения общей культуры производства. Основной порок в работе таких мастеров вот в чем. Вместо того, чтобы быть настоящими руководителями производственных участков, они заняли роль «толкачей», снабженцев, т. е. выполняют несвойственные им функции, забывая о главном — о руководстве самим производственным процессом, об инструктировании бригад.

Вот, например, как выглядит рабочий день мастера одного из крупных предприятий.

С утра мастер пошел в кладовую сборочного цеха за болтами. Болты оказались неготовыми, и их пришлось «протолкнуть» для доработки в другой цех. Сделав это, мастер направился в монтажный цех, чтобы справиться о другой детали. Потратив на это немало времени, он возвратился на свой участок и, дав на ходу кое-какие указания бригадирам, опять ушел в чужие цеха «толкать», «выяснять», «справляться» и т. д. Две трети рабочего дня рабочие и

бригадиры не видели мастера и были предоставлены самим себе.

«Без хозяина дом — сирота», — гласит народная пословица. И на самом деле, загляните на участок, где мастер, как молодой месяц, появился и снова исчезнет. Там часто грязь, расхлябанность, брак, некомплектность продукции, неисправные станки, нехватка чертежей, инструмента, путаница в нормах и расценках, расточительная трата материалов. Там мастер не помогает молодому рабочему, не инструктирует бригадира, люди работают по старинке, на глазок.

Такие производственные участки, где мастер не является полноправным руководителем, часто тормозят работу цехов и всего предприятия. Нередко бывает, что в этом виноват не только сам мастер, но и установившийся на заводе порядок, при котором мастер помимо своей воли вынужден заниматься несвойственными ему делами. Это бывает там, где руководители предприятия недооценивают роли мастера, принижают

его авторитет, ограничивают его права.

XVIII Всесоюзная конференция ВКП(б) в своих решениях записала: «Необходимо на предприятиях поднять роль мастера, как непосредственного организатора производства и поставить дело таким образом, чтобы мастер являлся полноправным руководителем на порученном ему участке производства, полностью отвечающим за соблюдение технологической дисциплины и за выполнение производственного задания по всем показателям».

Это значит, что мастер, не отвлекаясь побочными делами, должен следить за точным соблюдением технологического процесса, воспитывать молодых рабочих, добиваться высокого качества изделий, бережно, хозяйски содержать оборудование, экономно расходовать материал и инструмент, требовать и поддерживать чистоту и порядок на рабочих местах, упорядочить нормы выработки, расценки, — словом, по-настоящему руководить производством на порученном ему участке.

НА ЧЕРЕПОВЕЦКОМ ПЕРЕВАЛОЧНОМ ПУНКТЕ ЕЩЕ НЕ ПОДГОТОВИЛИСЬ К НАВИГАЦИИ

Отремонтировали с дефектами

Комиссия по приемке флота Череповецких механизмов, производя проверку готовности крана № 7 к эксплуатации, обнаружила ряд недостатков. Например, проверяя действия механизмов была найдена трещина на скате, вестовой клапан инжектора пропускал пар, у троса были перебиты отдельные пряди, а ходовая рельса при первом же испытании лопнула.

После осмотра механизмов прошло несколько дней, но механик крана тов. Егоров и начальник механизации тов. Пронин никаких мер к устранению недостатков не принимают, хотя всю эту работу можно было выполнить в течение одного дня.

Плохо обстоит дело и с укомплектованием штата механизаторов. Отдел кадров пристани утвердил команду в большинстве своем из курсантов, про-

шедших курсы механизаторов, практически не проверенных на работе. Для самостоятельной работы на механизмах их можно допустить после практических испытаний, которые проходят крайне медленно.

Работники парка механизации до сих пор не знакомы с планом работы крана, а также ничего не знают о нормах выработки на отдельные виды выгрузок. Такое положение вносит еще больше путаницы и неясности.

Плохо подготовились и отдел снабжения пристани. До сих пор нас не обеспечили кухонным инвентарем и постельными принадлежностями. Бухгалтерия пристани продолжает производить расчет по зимним ставкам, несмотря на то, что с 30 апреля пристань перешла на навигационное положение.

П. БОРИСОВ.

Время прошло, а работа не выполнена

По приказу Наркома от 20 апреля 1941 года № 180 Череповецкая пристань к 15 мая должна была обеспечить оборудование транспортной базы на барже № 47. Но оборудование идет крайне медленно. Вот уже месяц проходит, а окончания оборудования транспортной базы — не видно.

Работа по подготовке базы задерживается из-за отсутствия инструментов и материалов. Только недавно привезли железо, а болтов и сейчас нет. Потребовалось просверлить отверстия на планках для рубильника, вырезать лист железа или сделать электропроводку — нет

необходимых инструментов. Вся работа приходится выполнять примитивным способом, затрачивая времени больше в несколько раз, чем требуется для и качество выполняемой работы низкое.

Все эти недостатки можно легко устранить. Например, пожницы и наковальни дадут судоремонтные мастерские, другие материалы и инструмент тоже при желании достать можно. Начальнику механизации тов. Пронину и начальнику перевалочного пункта тов. Махову, надо побольше проявить заботы и инициативы.

МАКСИМОВ.

«Если мало — прибавим»

Нет порядка на транспортной базе Череповецкого перевалочного пункта. Я работаю здесь в качестве рабочего плотника. Каждый раз, выходя на работу, не знаешь что будешь делать сегодня, потому что наряды не выписываются, а выполнению работы принимают в месяц два раза. Нормы и расценки нам неизвестны, так что не знаешь сколько тебе заплачат.

Например, мне за разные плотничьи работы по оборудованию буфета на дебаркадере, за постройку ларька и за отделку помещения для грузчиков начислили 350 рублей. Когда я пришел получать деньги и

сказал, что выписали мало, мне тут же прибавили еще сто рублей (?).

Плохо организован наш рабочий день. Много времени тратим мы на поиски материала. Потребуются, например, гвозди идешь к механику базы тов. Цветкову, тот посылает к тов. Пронину, а тов. Пронин говорит, идите к тов. Махову, так и проходишь полдня, да и гвоздей другой раз не достанешь. Пройдет рабочий день, посмотришь, а результатов не видно.

Из-за такой нераспорядительности и плохой организации труда и не оборудовали в срок транспортную базу.

Е. КОРЕШКОВ.

Неумение организовать труд

В прошлом году моя бригада работала хорошо, систематически перевыполняла план, а в этом году мы хотим работать еще лучше. Однако с первых же дней навигации руководители перевалочного пункта не могут правильно организовать труд и расставить рабочую силу, в результате из 140 человек грузчиков, работающих на перевалочном пункте, около по-

ловины отпущено домой «используют выходные дни».

Плохо готовят нам рабочее место. Если раньше мостки с берега на баржу делала подсобная бригада, то сейчас эту работу мы выполняем сами, что отнимает у нас много времени и задерживает выгрузку.

Имеются случаи неправильной таксировки нарядов.

УШКОВ.

Бригадир грузчиков.

Задержали ремонт перегрузчика

Ремонт перегружателя РВТ-5 должны были закончить еще месяц тому назад, а он и на сегодняшний день к эксплуатации не готов. Это произошло потому, что в течение двух месяцев почти никаких работ по ремонту РВТ-5 не производилось. На перегружателе не было лебедок, а это одна из главных частей агрегата. Изготовить лебедки заказали заводу «Красная Звезда». Через некоторое время завод от выполнения заказа отказался и только после этого ответственный за ремонт перегружателя тов. Пронин, стал искать выход из положения.

Оказывается на складе отдела капитального строительства в течение года лебедки лежали без всякого внимания и вспомнили о них только недавно. Интересно, чего же раньше смотрел тов. Пронин, зная, что из-за этих лебедок задерживается сдача перегружателя в эксплуатацию.

Не все работы по ремонту выполнил и механик тов. Столяров. До сего времени на лебедке нет шпиль, не сделан клюз и крамбл для якоря, не оборудованы каюты. Крышу покрыли только так, что при первом же сильном ветре ее сорвало. Нет на РВТ-5 и запасных частей. Если выйдет из строя, например, форсунка, то заменить ее нечем, а это повлечет простой агрегата.

Команда хотя и укомплектована полностью, но соответствующих условий для работы не создано. До сего времени нет кухонного инвентаря, недостает постельных принадлежностей. Мотористы и масленщики не могут получить спецдежду.

Механик М. СЕРЫЙ.
Шкипер В. ЧАДОВ.

Нет заботы о грузчиках

В связи с затоплением части территории Череповецкого перевалочного пункта магазин и буфет Череповецкого отделения Торгречтранса были перенесены на дебаркадер.

Помещение для буфета подготовлено не плохо. Заново покрашен пол и стены, имеется достаточное количество столов, в комнате чисто. Плохо то, что ассортимент товаров очень беден. Чаю и то не всегда здесь можно получить из-за того, что работники Торгречтранса до сих пор не могут установить кипяильник. За кипятком ходят на пароход.

Буфет работает и в ночное время. Ночью обслуживание поставлено еще хуже, свету в буфете нет, имеется всего одна лампа у буфетчика, поэтому рабочие выходят кушать на улицу.

Пора работникам торгующих организаций обратить внимание на обслуживание рабочих перевалочного пункта и навести порядок в буфете:

ПАВЛОВ.

Факты регистрируют, а флот простаивает

С каждым днем увеличивается число простоев несоматодного флота и тяги, которые приносят большой ущерб государству. Однако действенных и решительных мер для ликвидации простоев тоннажа не принимается и, хуже того, некоторые руководители пристаней в отдельных случаях встали на путь безответственного и бюрократического отношения к ликвидации простоев флота.

В Чайке восемь дней простояла фонтанка № 1706 с углем из-за того, что начальник Череповецкой пристани тов. Ботоногов и начальник Коневской пристани тов. Хохряков вели в течение четырех дней междоусобицы разговоры о том, кому же разгрузить судно. Заместитель начальника Коневской пристани тов. Мизиковский, будучи посланным в Чайку, равнодушно отнесся к этому вопиющему факту и не принял никаких мер для своевременной разгрузки баржи.

В Переборах простаивает под разгрузкой угля фонтанка № 1703 и два судна канала Москва-Волга с дровами. Уголь из этих судов не могут разгрузить с 14 мая, а дрова с 19 мая. Это объясняется тем, что погрузо-разгрузочная работа в Переборах совершенно не организована, несмотря на то, что

времени для организации этих работ было более чем достаточно.

В Череповце простой флота увеличивается с каждым днем и для предотвращения этого антигосударственного явления никто не принимает никаких мер. 21 мая в 6 час. утра в Череповец прибыл пароход «Ижорец-65», до 9 час. вечера этот пароход «ремонтировали», затем он пошел принимать топливо. Бункеровка угля продолжалась до 6 часов утра 22 мая, однако и после этого пароход не мог выйти в рейс, так как по вине капитана тов. Чистякова и механика тов. Морева, вместо газового угля взяли антрацит, на котором пароход работать не может. Пришлось вторично идти и набирать топливо, а пароход, в общей сложности, простоял 31 час. Большая доля простоев в Череповце приходится на пароходы, прибывающие из Северо-Западного пароходства. Почти на всех этих пароходах не укомплектованы команды, отсутствуют буксиры и другой такелаж.

Начальнику службы эксплуатации пароходства тов. Чемяданову, пора бы принять соответствующие меры, а то в отделе службы эксплуатации больше занимаются фиксированием простоев.

А.

Возмутительный случай

Вся работа и деятельность Торгречтранса направлена на создание продовольственных резервов для плавсостава, для обеспечения речников продуктами питания и промтоварами. В создании продовольственной базы большую роль должно сыграть имеющееся при Торгречтрансе подсобное сельское хозяйство, в развитии и укреплении которого должно быть кровно заинтересовано наше пароходство. Однако вместо реальной помощи в деле успешного проведения весеннего сева в подсобном хозяйстве, руководители Череповецкой пристани встали на путь срыва проводимых Торгречтрансом работ.

19 мая Торгречтранс получил от Череповецкой пристани каюк под погрузку лошадей, сельскохозяйственного инвентаря, семенного материала, фуража, продуктов для рабочих и так далее для отправки их к месту работы. 20 мая погрузка была закончена. В тот же день по распоряжению начальника пристани тов. Ботоногова, груженный каюк был забуксирован пароходом «Мурманск» и вышел в направлении на Луковец. Но не суждено было осуществиться этому мероприятию. Когда отплыли от Череповца около шести километров, их догнал пароход «Колхозник», капитан которого «ру-

ководствуясь» распоряжением начальника пристани, приказал отчалить каюк для обратной буксировки в Череповец. Все приняли в недоумение, но приказ — есть приказ, выполнять его нужно беспрекословно. Каюк был доставлен в Череповец и поставлен в тупик на Ветке-Чола.

Чем было вызвано такое непонятное распоряжение о возвращении судна с грузом срочного назначения, догадаться не так уж трудно. У начальника Череповецкой пристани тов. Ботоногова, как говорят, «на неделе семь пятниц». Кто-то сообщил начальнику пристани т. Ботоногову о том, что Торгречтранс не смог в этот же день перевести причитающиеся за поданный тоннаж деньги, а раз так, — решил начальник, — вернуть каюк обратно. Конечно, какое ему дело до посевной кампании, до укрепления подсобного хозяйства. Деньги на бочку, иначе срываем ваше мероприятие. Так действует начальник тов. Ботоногов, а каюк стоит в тупике с живым и мертвым инвентарем. Что и говорить, возмутительный случай.

Так, по вине начальника Череповецкой пристани срываются мероприятия государственной важности.

Н. НОВГОРОДСКИЙ.

За простой флота — к ответственности

Приказом по пароходству, начальнику Череповецкой пристани тов. Ботоногову и начальнику Коневской пристани тов. Хохрякову, за неприятие мер к своевременной — разгрузке угля из фонтанки № 1706,

находящейся в Чайке, сделано предупреждение. Заместителю начальника Коневской пристани тов. Мизиковскому, который, будучи в Чайке, не принял мер к разгрузке судна, дан выговор.

Надо сделать воднический городок чистым и опрятным

В своем докладе на XVIII Всесоюзной конференции ВВП(б) тов. Маленков говорил: «Нельзя дальше терпеть захламленность и грязь на наших заводах, шахтах, депо, вокзалах, в портах. Пора положить конец бескультурью на предприятиях». Эти указания обязывают нас повседневно и систематически бороться за чистоту и порядок в наших мастерских, дебаркадерах, паромных и жилищах.

Необходимо отметить, что в вопросах благоустроенности и чистоты нашего жилого фонда мы имеем ряд больших недостатков. Возьмем такой пример. В Череповце, на Железнодорожной улице, вырос новый воднический городок, в котором проживает основная масса речников предприятий Череповецкого куста. Казалось бы благоустройству этого городка нужно уделить особое внимание, так как территория освоена заново и требует немало работы по благоустройству, однако, по этому вопросу здесь ничего не делается.

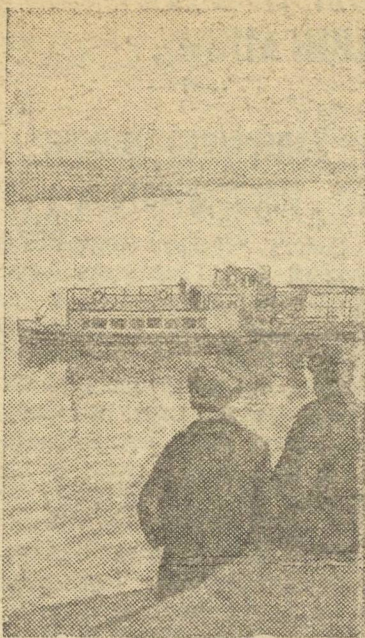
Территория городка захламлена. Около многих домов, сданных в эксплуатацию и заселенных жильцами, лежат груды строительных отходов: пакля,

кирпич, щепки и всякий мусор. У домов № 1, 3 и 5 нет мусорных ям. Жильцы выливают воду и выбрасывают мусор где попало, около домов, на дорогу и так далее, создавая этим еще больше грязи. В некоторых местах из-за грязи с трудом можно пробраться к дому.

Жильцы дома № 3 недавно проявили инициативу по наведению порядка и чистоты вокруг своего дома. Они начали зачищать ямы, выравнивать бугры, засыпать грязь песком и шлаком, но не довели это дело до конца, так как жилищно-коммунальный отдел не хочет подвести шлак.

Жильцы хотят видеть свой воднический городок благоустроенным, чистым и опрятным, хотят на территории городка провести озеленение, насадить деревьев, разбить клумбы, посадить цветы. В этом необходимом деле им должны оказать практическую помощь партийные и профсоюзные организации, а в частности начальник жилищно-коммунального отдела тов. Матов и домуправ тов. Смирнов, которые, к стати заметить, ничего не делают по наведению чистоты на территории воднического городка.

Н. СОКОЛОВ.



Речной трамвай на Москва-реке.
Фото В. Башкирова
Фотохроника ТАСС.

Получают снасти

Отдел снабжения пароходства получает из Ленинграда 8 тонн снастей.

5 тонн снастей будет направлено для пароходов Переворской пристани, работающих на Рыбинском водохранилище. Остальные снасти высылается в Копеево и Череповецкую пристань. Л.

Ответы на вопросы

Как правильно использовать оборотные фонды предприятия

XVIII Всесоюзная конференция ВВП(б) в своих решениях потребовала от работников промышленности и транспорта обеспечить правильное, экономное расходование сырья, материалов, топлива, составляющих оборотные фонды предприятий. Рациональное, умелое использование оборотных фондов имеет исключительное значение.

Руководители предприятий обязаны прежде всего наладить у себя на заводе, фабрике четкое планирование запасов сырья и топлива.

Каждое предприятие должно располагать запасами сырья, топлива и других материалов в размерах, необходимых для бесперебойного равномерного и ритмичного хода производства. Накопление предприятием излишних запасов оборотных фондов недопустимо.

В основу планирования запасов оборотных фондов берутся технические нормы расходования сырья, материалов, топлива на единицу продукции. На основании этих технических норм определяется потребность в материалах на планируемый период (месяц, квартал, год).

Нормальный запас материалов, необходимых предприятию, состоит из двух частей — переменного и постоянного.

Переменный запас устанавливается, как правило, в размере, рассчитанном на половину срока между двумя очередными поступлениями материала. Так если суточная потребность, скажем, штамповочного цеха в ленте составляет 100 килограм-

мов и если, по договору с поставщиком, цех получает ее через каждые 20 дней, то размер переменного запаса должен составить 100×20 т. е. 1.000 кг.

Постоянный запас устанавливается на случай возможных перебоев и нарушений регулярности в снабжении, поэтому его называют также страховым или гарантийным. Если возможная задержка в поставке ленты определена в 5 дней, то постоянная часть запаса составит 100×5 , т. е. 500 кг. Таким образом весь нормальный запас ленты в приведенном нами примере должен быть равен $1000 + 500$, т. е. 1500 кг.

При определении объема заготовок материалов в планируемом периоде надо учитывать фактический запас материалов к началу планируемого периода, потребность в материалах для производства и размер нормального запаса материалов (к концу планируемого периода). Если фактический запас ленты в штамповочном цехе на 1 апреля 1941 г. составлял 2000 килограммов, месячная потребность 3000 килограммов, а нормальный запас 1500 килограммов, то объем заготовки ленты в апреле составит: $3000 + 1500 - 2000 = 2500$ кг.

К потерям сырья, материалов приводит грязь, захламленность цехов, заводских дворов, отсутствие элементарной чистоты и порядка на производстве. Особенно же велики потери сырья на тех предприятиях, где не соблюдается установленная тех-

нология производственного процесса, где нет решительной борьбы с браком.

Экономия в расходовании сырья дает улучшение технологии, освоение достижений техники, применение новейших методов обработки металла, например, замена свободной ковки — штамповкой, строжки — фрезерованием и т. д. Очень важную роль в экономии оборотных фондов предприятия играет повторное использование материалов, особенно — черных и цветных металлов. Одновременно с мобилизацией всех внутренних ресурсов лома, имеющегося на предприятии, нужно вести настойчивую борьбу за сокращение отходов производства и их рациональное использование (например, уменьшение припусков при отливке деталей и т. п.).

В увеличении выхода продукции на единицу сырья и топлива немаловажное значение имеют качество сырья и топлива и их подготовка к использованию в производстве (например, промывка угля, очищение его от золы повышает выход кокса из тонны угля).

Необходимо также строго следить за тем, чтобы сырье и топливо использовались по назначению.

Первейшая обязанность руководителей каждого предприятия, партийных и профсоюзных организаций — настойчиво и упорно бороться за наиболее эффективное и рациональное использование оборотных фондов.

А. КАМΠΑЦЕВ.

Научный полет субстратостата

Двадцать второго мая с подмосковного аэродрома вылетел в научный полет субстратостат «СССР ВР-77». На борту его находились известные воздухоплаватели товарищи Невернов, Рошин и научные работники.

23 мая вечером субстратостат

«СССР ВР-77» опустился в Хоботовском районе, Тамбовской области. Он совершил полет на высоте 2—4 тысячи метров. Научные работники непрерывно наблюдали за состоянием атмосферы.

(ТАСС)

Курсы иностранных языков

За последние годы в стране создана сеть курсов иностранных языков, но почти все они работают бессистемно, без определенных планов и программ, без точно установленных сроков обучения.

Паркомпрос РСФСР установил следующие типы курсов иностранных языков: 2-годовые (600 учебных часов) для начинающих изучение иностранного языка. На

этих курсах учащиеся должны получить знания языка в объеме средней школы. Одногодичные курсы, дающие такие же знания, создаются для имеющих образование в объеме неполной средней школы. Кроме того, одногодичные курсы с вузовской программой организуются для лиц, имеющих образование в объеме средней школы. (ТАСС).

Новые стадионы и водные станции

В г.о. Карело-Финской республики после капитального ремонта вступит в строй ряд спортивных сооружений. В Кексгольме открывается большой общегородской стадион и заканчивается

оборудование второго стадиона. Открывается водная станция на берегу Ладожского озера. На-днях откроется новый стадион в Вийпури. (ТАСС).

ОБЗОР ИНОСТРАННЫХ ТЕЛЕГРАММ

В воздушной войне на англо-германском фронте наступило относительное затишье. Над Англией в последние дни появились лишь одиночные германские самолеты. Английские военно-воздушные силы не производили налетов на Германию с 19 мая.

Активные операции ведут воюющие стороны в бассейне Средиземного моря. Германское командование предприняло попытку вторгнуться на один из крупнейших островов в Средиземном море — Крит. На этом острове, как известно, находится греческое правительство, часть англо-греческих войск и много беженцев из Греции. 20 и 21 мая в различных пунктах острова немцы сбросили парашютные десанты. В последующие дни переброска отрядов германских парашютистов и войск продолжалась. Помимо самолетов и планеров для доставки войск на остров немцы используют небольшие суда, которые пересекают сравнительно узкую полосу моря между Грецией и Критом. Судя по сообщениям иностранной печати, численность германских войск на острове превышает одну дивизию. Англичане оказывают сопротивление противнику. Наиболее ожесточенные сражения происходят в районах Гераклиона и залива Суды. Немцам удалось закрепиться, как указывает агентство Рейтер, только в одном значительном пункте — на аэродроме в Мале.

Английская газета «Таймс», касаясь боев на острове Крит, пишет, что англичане «имеют возможность не допустить переброски артиллерии и танков противника на остров. Есть достаточно веские основания для того, чтобы надеяться, что гарнизон Крита сохранит за собой господствующее положение в происходящей ожесточенной борьбе».

Одновременно с наступлением на Крит немцы предприняли

атаки на английский средиземноморский флот. 21 мая германские самолеты атаковали крупные соединения английских военных кораблей. Германское информационное бюро сообщает, что бомбами поврежден один линкор, шесть крейсеров и один эсминец.

В СЕВЕРНОЙ АФРИКЕ, в районе Тобрука и у Соллума активных военных действий не было. Отмечается деятельность разведывательных отрядов.

В Абиссинии англичане продолжают теснить итальянские части. В окрестностях Чильви английские войска окружили две итальянские дивизии.

Военные действия в МАЛОЙ АЗИИ, начавшиеся на территории Ирака, распространились на соседнее арабское королевство Сирию. Германские самолеты, направлявшиеся в Ирак, широко используют аэродром в Сирии. Английская авиация, стремясь помешать этому, бомбардирует сирийские аэродромы. Поскольку Сирия является зависимым от Франции государством, англо-французские отношения еще более обострились.

Агентство Рейтер передает, что английский министр иностранных дел Иден, выступая на заседании палаты общин, сделал резкое предупреждение Франции относительно серьезных последствий, могущих возникнуть в случае, если правительство Вино не примет действия, которые нанесут ущерб военным усилиям Англии. Мы, заявил Иден, будем больше считать себя обязанными при осуществлении наших военных планов проводить какое-либо различие между оккупированной и не оккупированной территориями Франции.

В ИРАКЕ основные бои происходят в районе Эль-Фалуджи. (ТАСС)

И. о. ответственного редактора
Г. Ф. ШИФЕЛЬБАЙН.