

Сталин

Договор о дружбе и ненападении между СССР и Югославией

(Передовая „Правды“ за 6 апреля)

Вчера в Москве был подписан договор о дружбе и ненападении между СССР и Югославией. Текст этого договора опубликован в сегодняшнем номере „Правды“.

Как явствует из статей 1 и 2 договора,

Обе Договаривающиеся Стороны взаимно обязуются воздерживаться от всякого нападения в отношении друг друга и уважать независимость, суверенные права и территориальную целостность СССР и Югославии.

В случае, если одна из Договаривающихся Сторон подвергнется нападению со стороны третьего государства, другая Договаривающаяся Сторона обязуется соблюдать политику дружественных отношений к ней.

Дата подписания договора о дружбе и ненападении между СССР и Югославией не только является знаменательной вехой для развития дружественных отношений между двумя государствами, но и отмечает совместные усилия правительств СССР и Югославии, направленные к укреплению мира и предотвращению распространения войны.

Начало дружественному развитию отношений между СССР и Югославией было положено в мае 1940 года, когда в результате предварительных переговоров был подписан договор о торговле и мореплавании, протокол к нему о торговом представительстве СССР в Югославии и временной торговой делегации Югославии в СССР и соглашение о товарообороте и платежах на 1940 — 1941 гг. Дальнейшее развитие дружественных отношений между СССР и Югославией нашло свое выражение в установлении дипломатических отношений, которое последовало 25 июня 1940 года. Тов. В. М. Молотов в своем докладе на заседании VII сессии Верховного Совета СССР 1 августа 1940 года отметил, что установление дипломатических отношений «произошло по предложению правительства Югославии, которое было охотно принято Советским Союзом». Тов. Молотов при этом добавил: «Можно надеяться, что постепенно будут развиваться и наши экономические отношения с Югославией».

Подписание договора о дружбе и ненападении свидетельствует о том, что отношения между СССР и Югославией покоятся на прочной основе. Советский Союз, верный своей последовательной политике мира, твердо придерживается сталинского принципа, который гласит:

«Мы стоим за мир и укрепление доверия между всеми странами, стоим и будем стоять

на этой позиции, поскольку эти страны будут держаться таких же отношений с Советским Союзом, поскольку они не попытаются нарушить интересы нашей страны».

Подписание договора с Югославией находится в полном соответствии с этим основным принципом внешней политики Советского Союза.

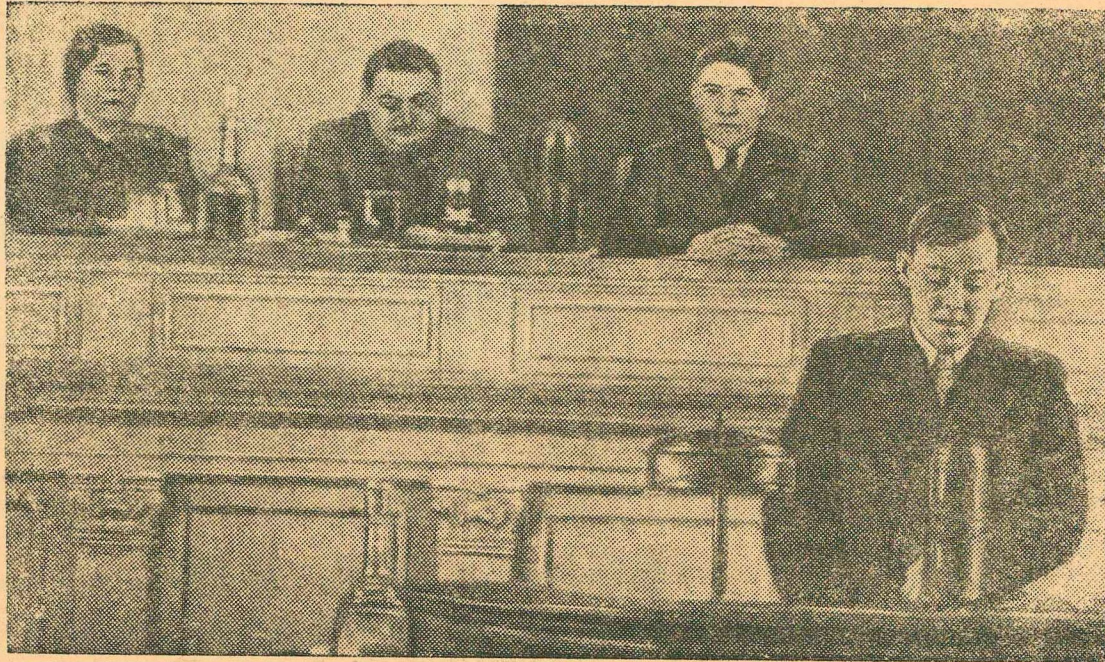
Последние события в Югославии со всей ясностью показали, что народы Югославии стремятся к миру и не хотят войны и вовлечения страны в водоворот войны. Путем многочисленных демонстраций и митингов широкие слои населения Югославии выразили свой протест против внешней политики правительства Цвекловича, которая провозгласила Югославии вовлечение ее в орбиту войны. Новое правительство, возглавляемое генералом Симовичем, по приходе к власти выступило с заявлением, в котором совершенно отчетливо подчеркнуло свое стремление к миру и сохранению дружественных отношений со всеми государствами, в первую очередь с теми, которые являются соседями Югославии.

Развитие событий показало точно так же, что в области внутренней политики правительство Симовича ставит своей задачей консолидацию внутренних сил страны. В этом своем стремлении, как и в области своей внешней политики, оно находит поддержку со стороны большинства народа.

Подписание Югославией договора о дружбе и ненападении является убедительным доказательством стремлений югославского правительства к укреплению мира и предотвращению распространения войны.

Подписание Советским Союзом договора о дружбе и ненападении с Югославией является новым выражением неизбежности советской политики мира, осуществляемой в сложной и напряженной международной обстановке, в период дальнейшего развертывания и расширения второй мировой войны.

Новый пакт о дружбе и ненападении, заключенный Советским Союзом, войдет в историю международных отношений как яркий документ мира, как свидетельство активной борьбы Советского Союза за мир. Трудящиеся Советского Союза с величайшим удовлетворением встретят сообщение о подписании договора, укрепляющего дружественные отношения между СССР и Югославией и способствующего укреплению мира и предотвращению расширения войны.



Четвертая сессия Верховного Совета РСФСР. Народный Комиссар Финансов РСФСР А. А. Посконов делает доклад. За столом председательствующий — Председатель Верховного Совета РСФСР депутат А. А. Жданов и его заместители депутаты А. Х. Тынчеров и П. С. Макарова. (Фото ТАСС).

ЗАКЛЮЧЕНИЕ ДОГОВОРА О ДРУЖБЕ И НЕНАПАДЕНИИ МЕЖДУ СОВЕТСКИМ СОЮЗОМ И ЮГОСЛАВИЕЙ.

В результате переговоров, происходивших в течение последних дней в Москве, 5 апреля подписан Договор о дружбе и ненападении между Советским Союзом и Югославией.

Ниже приводится текст Договора.

ДОГОВОР

о дружбе и ненападении между Союзом Советских Социалистических Республик и королевством Югославии.

Президиум Верховного Совета Союза Советских Социалистических Республик и Его Величество Король Югославии, движимые существующей между обеими странами дружбой и убежденные в том, что их общими интересами является сохранение мира, решили заключить договор о дружбе и ненападении и для этой цели назначили своими уполномоченными —

Президиум Верховного Совета Союза ССР —
Вячеслава Михайловича Молотова, Председателя Совета Народных Комиссаров и Народного Комиссара Иностранных Дел Союза ССР;
Его Величество Король Югославии —
Милана Гавриловича, Чрезвычайного Посланника и Полномочного Министра Югославии,
Божина Симица и
Драгутина Савича, полковника,
каковые уполномоченные, после обмена своими полномочиями, найденными в должной форме и надлежащем порядке, согласились о нижеследующем:

Статья 1.

Обе Договаривающиеся Стороны взаимно обязуются воздерживаться от всякого нападения в отношении друг друга и уважать независимость, суверенные права и территориальную целостность СССР и Югославии.

Статья 2.

В случае, если одна из Договаривающихся Сторон подвергнется нападению со стороны третьего государства, другая Договаривающаяся Сторона обязуется соблюдать политику дружественных отношений к ней.

Статья 3.

Настоящий Договор заключается сроком на пять лет. Если одна из Договаривающихся Сторон не признает необходимым денонсировать настоящий Договор за год до истечения установленного срока, этот Договор автоматически продолжит свое действие на следующие пять лет.

Статья 4.

Настоящий Договор вступает в силу с момента его подписания. Договор подлежит ратификации в возможно короткий срок. Обмен ратификационными грамотами должен произойти в Белграде.

Статья 5.

Договор составлен в двух оригиналах на русском и сербо-хорватском языках, при чем оба текста имеют одинаковую силу. Москва, 5 апреля 1941 года

По уполномочию Президиума
Верховного Совета СССР
В. МОЛОТОВ.

По уполномочию Его Величества
Короля Югославии
М. ГАВРИЛОВИЧ
БОЖИН СИМИЧ
Д. САВИЧ

Прием тов. В. М. Молотовым министра
иностранных дел Японии г-на Иосуке Мацуока

7 апреля председатель Совета
Народных Комиссаров СССР и На-
родный Комиссар Иностранных
Дел тов. В. М. Молотов принял
министра иностранных дел Япо-
нии г-на Иосуке Мацуока, ко-
торого сопровождал японский посол
в Москве г. Татекава.

МИНИСТР ИНОСТРАННЫХ ДЕЛ ЯПОНИИ г. МАЦУОКА В МОСКВЕ

7 апреля проездом через СССР
остановился в Москве министр
иностранных дел Японии г. Иосу-
ке Мацуока.

7 апреля вечером г. Мацуока
присутствовал в Большом театре
на опере «Иван Сусанин».

Вместе с г. Мацуока в цент-
ральной ложе Большого театра
присутствовали также Замести-
тель Народного Комиссара Иво-
странных дел тов. С. А. Лозов-
ский, ответственные работники
НКВД и состав Японского По-
сольства во главе с Послом Япо-
нии г. Татекава.

ВЫПУСК В АКАДЕМИИ ИМЕНИ К. Е. ВОРОШИЛОВА

6 апреля в Военно-Морской
Академии имени К. Е. Вороши-
лова состоялся выпуск нового
отряда высококвалифицированных
инженеров-командиров. Большин-
ство выпускников сдало государ-
ственные экзамены и защитило
дипломные проекты на «хорошо»
и «отлично».

О высокой подготовке выпуск-
ников и блестящем освоении ими
сложной техники Военно-Морского
Флота лучше всего говорят их
дипломные работы.

Воениженер III ранга Фокин
разработал основы математиче-
ской теории нового оригинально-
го гидроскопического коммаса без
направляющей силы и дал ва-
риант его возможного конструк-
тивного оформления. Выдающейся
новой работой признана дипло-
мная работа капитана II ранга
Сагояна. Оригинальными также
признаны и дипломная работа
инженер-капитана III ранга Са-
раджима «Способы выпуска бы-
строходных электродвигателей» и
ряд других дипломных проектов.
Выпускники получили привет-
ствие от наркома Военно-Морско-
го Флота адмирала Кузнецова.

Совещания производственно-хозяйственного актива

ПЕЧАТКИНО

Навигационный план 1940 года пристани Печаткино не выполнялся. В результате плохой работы государству нанесен убыток в 122 тысячи рублей. Непомерно велики на пристани случаи хищения и порчи грузов. За навигацию 1940 года убыток, причиненный путем недостач, порчи, хищения грузов, превысил 22 тысячи рублей.

Еще хуже закончили 1940 год Печаткинские судоремонтные мастерские. Мастерские нанесли убыток государству 182,5 тысячи рублей. Крайне низка производительность труда, средняя выработка на одного рабочего за год составляет 68,3 проц. к плану.

Таковы те неутешительные данные, с которыми выступил на совещании производственно-хозяйственного актива пристани и затона Печаткино начальник пристани тов. Вязалов.

Причину плохой работы пристани тов. Вязалов склонен видеть лишь в том, что клиентура не всегда выполняла свои обязательства. Слов нет, это обстоятельство не могло отрицательно не сказаться на выполнении навигационного плана, но основная беда не в этом.

Невыполнение плана, огромный ущерб, нанесенный государству, — все это лишь следствие плохой организации труда, следствие того, что отсутствовала борьба за большевистский порядок на пристани и в затоне. Велики были простои флота, происходившие по всевозможным причинам, в главном образом от нераспорядительности.

Какие же изменения произошли в Печаткино после XVIII Всесоюзной партконференции? Как пристань готовится к выполнению своей основной задачи в предстоящую навигацию — к безупречному выполнению и перевыполнению государственного плана?

Успех навигации решает прежде всего образцовое состояние флота. Но в Печаткинских мастерских ремонт флота отстает по всем показателям. Средний ремонт самоходного флота выполнен лишь на 92,1 проц., вместо 96 проц. по плану, текущий ремонт самоходного флота выполнен на 95,2 проц., вместо 98 проц. по плану, резко отстает текущий ремонт несамоходного флота: вместо 97 проц. по плану выполнено всего лишь 80,2 проц.

Все это свидетельствует о том, что руководство пристани Печаткино еще не перестроило своей работы в соответствии с требованиями XVIII партконференции. Именно об этом говорили и товарищи, выступившие в прениях по докладу т. Вязалова.

О плохой организации труда, об отсутствии необходимых материалов рассказал мастер деревообделочного цеха тов. Долгачев.

Инспектор отдела технического контроля тов. Каранин говорит о плохом внутривозовском планировании, в результате которого возникает непомерно большое количество всевозможных переделок.

Мастер котельного цеха тов. Лепихин указывает, что в противовес решениям партконференции в мастерских до сих пор недооценивается роль мастера. Не созданы жилищно-бытовые условия котельщиков.

— Наши хозяйственники, — говорит инспектор суднадзора тов. Яковлев, — не заботятся о исполнении такелажа. Хуже того, имеющийся такелаж разбросан без всякого надзора, мокнет, гниет. В мастерских явно игнорируется требование XVIII партконференции о том, чтобы материальные ценности содержались в сохранности и в хорошем состоянии, чтобы руководители предприятия берегли вверенное им государственное имущество.

Линейный механик тов. Петров обращает внимание актива на неподготовленность к проведению удлиненных межпромысловых рейсов. Тов. Петров говорит также о частых случаях нарушения технологической дисциплины.

На антисанитарное состояние несамоходных судов указывает председатель месткома тов. Спешников. Он же говорит о крупных недостатках в торговле продуктами питания.

Тов. Тугаринов — начальник пожарной охраны — указывает, что руководство пристани не заботится должным образом об охране социалистической собственности. Средства, отпущенные на проведение противопожарных мероприятий, часто расходуются не по назначению.

О плохой трудовой дисциплине в цехе рассказывает котельщик тов. Вазин.

— Некоторые несознательные рабочие, — говорит он, — уходят из цеха еще до пудка, не встречая отпора со стороны администрации.

Тт. Матвеев, Шаров и Киселев указывают на крайне неудовлетворительный ход ремонта дока.

— Основными причинами, вызывающими отставание в ходе судоремонта, являются плохое планирование и неправильная расстановка рабочей силы, — говорит начальник механико-судовой службы тов. Шапкин. — Частые случаи нарушения технологической дисциплины ведут к браку. На ряде судов (пароход «Революционер», например) неудовлетворительно содержатся механизмы, разбросаны инвентарь и материалы. Не лучше хранится материал и в складах.

— Мою баржу отремонтировали так, что можно сломать ногу, — говорит шкипер баржи № 34 тов. Постов. — Приняты какие-либо меры к исправлению тов. Вязалов категорически отказался.

В прениях выступили также тт. Демидов — зам. председателя бассейнового комитета речников, Лукьянов — начальник районной конторы Торгтрэнса, Якимов — инженер по судоремонту и Вепилов — секретарь Сокольского горродского комитета ВКП(б).

Парторг Сухонского пароходства тов. Карузин разъяснил участникам совещания задачи, поставленные XVIII Всесоюзной партийной конференцией, указал на недостатки работы партийной организации и призвал к большевистской борьбе за выполнение плана.

ТОТЬМА

31 марта состоялось совещание производственно-хозяйственного актива пристани и затона Тотма. С докладом об итогах работы в 1940 году и о задачах на 1941 год выступил начальник пристани тов. Ракшин.

Докладчик признал, что критика, которой XVIII партконференция подвергла работу речного флота, имеет прямое отношение и к пристани Тотма. В 1940 году пристань не справилась с возложенными на нее задачами. Навигационный план выполнен лишь на 87,5 проц.

Тов. Ракшин назвал следующие причины, приведшие к невыполнению плана:

Несвоевременный выпуск части флота из ремонта и низкое качество ремонта (с первых же дней навигации пароходы становились на повторный ремонт).

Невыполнение своих обязательств клиентурой. Так, трест Вологодлес первые, многоводные рейсы не обеспечил грузами.

Велики были простои флота, также часто по вине клиентов.

Слабая трудовая дисциплина на пристани и среди работников плавсостава вела к большой аварийности. Достаточно сказать, что половина из всех аварий, происшедших по бассейну, падает на долю Тотмского участка.

Так обстояло дело в прошлом году. Какова же картина сейчас?

Трест Вологодлес продолжает попрежнему нарушать свои обязательства, неудовлетворительно ведет зимнюю сплотку. План зимней сплотки выполнен всего лишь на 42 проц. Следует отметить, что по неизвестным причинам Вологодлес снизил план зимней сплотки на 50 проц. Все это создает угрозу, что в первые же дни навигации наш флот будет обременен на простой. Не вело

должной борьбы за привлечение груза на воду и само руководство пристани. На сей день подвезено разных грузов 400 тонн, на складах клиентуры подготовлено 4 тысячи тонн.

Для того, чтобы в срок выполнить план грузоперевозок, необходимо иметь высококачественно отремонтированный флот. В этом отношении дело также обстоит крайне неудовлетворительно. На ремонте барж работали некавалифицированные люди и в результате вместо среднего ремонта пришлось баржи ремонтировать капитально. Большие дефекты были допущены при ремонте баржи № 153. Несвоевременно выполняются заказы на изготовление деталей Вологодские судоремонтные мастерские.

Большое внимание докладчик уделил вопросам подбора кадров, особенно приемосдатчиков малой скорости. В прошлом году, в результате непродуманного подбора и расстановки кадров, пароходство понесло убыток около 50 тысяч рублей. Из-за недоброкачественной приемки буксиров произошло 22 аварии на сумму 68 тысяч рублей.

Доклад тов. Ракшина нельзя признать самокритичным. Виноникова неудовлетворительной работы пристани он старался издать главным образом среди клиентуры и работников управления пароходства. В прениях выяснилось, что ответственность за плохую работу ложится прежде всего на самих руководителей пристани.

Совещание вскрыло факты грубейшего нарушения трудовой дисциплины. Выступавшие в прениях указывали на частые случаи пьянки, допускавшиеся работникам и пристани и плавсостава. Систематически пьянствовали, устраивали на пристани скандалы лодманы Барачевский и Невзоров, приемосдатчик Баландин, зав. дебаркадером Варламов. Пьяницы и скандалисты не встречали решительного отпора со стороны руководителей пристани.

Не удовлетворило участников совещания и выступление парткома кандидатской группы тов. Шихова. Тов. Шихов даже не упомянул о частых случаях нарушений трудовой дисциплины. Он не рассказал, как боролась кандидатская группа за выполнение плана перевозок, не рассказал о том, как велась массовая работа среди грузчиков и лодманов.

В прениях выступил секретарь райкома партии тов. Нозинский. Особое внимание он заострил на взаимоотношениях работников пристани и сплава. Вместо того, чтобы работать слаженно, организовано, работники пристани и сплава занимались бесконечными препирательствами, валили друг на друга вину, а баржи простаивали в застоях. Тов. Нозинский отметил также, что неудовлетворительно идет судоремонт.

Совещание обсудило проект договора на социалистическое соревнование в навигацию 1941 года и наметило пути к деятельности в свете решений XVIII Всесоюзной партийной конференции.

А. МАСАЛЕВ,
инспектор судостроения
Вологодского участка.

Н. СИВОВ.

НЕТ БОРЬБЫ ЗА КАЧЕСТВО

На XVIII Всесоюзной конференции ВКП(б) тов. Маленков говорил, что одним из крупнейших недостатков в работе предприятий промышленности и транспорта является слабость технологической дисциплины. Из-за того, что на предприятиях отсутствует строгая технологическая дисциплина, происходят частые случаи брака, выпускается недоброкачественная продукция.

В резолюциях партконференции говорится о необходимости «добиться на наших предприятиях соблюдения строжайшей дисциплины в технологическом процессе, ввести на всех предприятиях точные инструкции технологических процессов, установить контроль за их соблюдением и обеспечить, таким образом, выпуск доброкачественной и комплектной продукции, полностью отвечающей установленным стандартам».

Руководители Вологодских судоремонтных мастерских (директор т. Гуляев, гл. инженер тов. Вааде) еще не перестроили свою работу в свете решений партконференции. В мастерских не соблюдается технологическая дисциплина.

На большинстве пароходов, ремонтирующихся в мастерских,

в этом году меняются дымогарные трубы. Согласно техническим правилам вальцовка труб должна обязательно выполняться в день их вставки, иначе концы труб и огины трубной решетки ржавеют, а это ведет к течи. В мастерских эти правила нарушаются. На пароходе «Лейт. Шмидт» трубы развальцованы спустя шесть дней после вставки, на пароходе «Крушкая» трубы не развальцовывались после вставки целый месяц.

На пароходе «Токарь» дымогарные трубы, согласно инструкции, должны были вальцоваться с фасонным роликом. Однако из 110 трубок по этому способу в мастерских развальцовали только одну.

Нельзя не сказать и о порядке вальцовки. Развальцовка труб должна начинаться по двум перпендикулярным осям, а затем от центра трубной решетки кругообразно. Нарушение этого правила приводит к расстройству соединений развальцованных труб и возникновению течи. Это правило в Вологодских мастерских также часто нарушается. Трубы развальцовываются с несредней точки, кому как вздумается.

На пароходе «Фабзав» калд-

ровка очков трубной решетки была выполнена неправильно, с перекосом их. На пароходе «Ляпидевский» была начата вставка труб в неочищенную от грязи и накипи трубную решетку.

Выпуск недоброкачественной продукции растет. Отдельные детали переделываются по 10 раз и более. Поршень цилиндра низкого давления на пароход «Капустин» отливался 13 раз, на что было переплавлено 2,5 тонны металла, а для одной отливки хватило бы и 200 килограммов. Руководители мастерских заинтересовались браком поршня только после 12 отливки, которая, как и все предыдущие, пошла в брак. Причиной брака послужила неправильно изготовленная модель.

На пароходе «Конструктор» неправильно была собрана главная машина, и сейчас эта работа производится заново.

Все эти факты свидетельствуют о том, что в мастерских нет борьбы за качество продукции, отсутствует своевременный и оперативный контроль, препятствующий возможности появления брака.

По-большевистски руководить социалистическим соревнованием

Решения XVIII Всесоюзной партийной конференции вызвали мощный подъем социалистического соревнования широких масс трудящихся Советского Союза. Решения конференции воодушевили наш народ на еще лучшую, еще более производительную работу.

В судоремонтных мастерских, затонах, пристанях, на реконструкции Нижней Сухоны передовые коллективы добиваются по истине замечательных результатов.

Передовики социалистического соревнования в Вологодских мастерских достигли больших успехов. Машинист тов. Смирнов закончил установку водоподогревателя на 10 дней раньше срока. На электростанция развернулась борьба за экономно топить и смазочных материалов. В этом году коллектив сэкономил около 400 кубометров дров и снизил на 60 проц. расход смазки.

Бригады котельщиков тт. Коробова, Худикова, Шарова, Наумова ежедневно выполняют по заданным нормам. В марте хорошо работал коллектив деревообделочного цеха. В цехе нет ни одного рабочего, который бы не выполнил нормы. В передовых рядах плотников идут тт. Соляков, выполнивший в марте заданную на 245 проц., Тютиков—на 250, Игнатевский—на 245, Корешков—на 240 проц. Бригада тов. Иванова на строительстве парохода «Чернышевский» выполнила месячную норму на 205 проц. В марте цех выполнил план на 171 проц.

На пристани Вологда на саморемонт были выделены 7 судов. Команды, ремонтирующие пароходы своими силами, под руководством группового механика тов. Боброва досрочно отремонтировали все механизмы. Такие примеры можно найти в каждом предприятии нашего бассейна.

Несмотря на несомненные успехи передовых рабочих и коллективов, мы не имеем никаких оснований считать, что подготовка к навигации закончена. Решения XVIII партийной конференции выполняются еще неудовлетворительно. Не выполнен план-график по судоремонту. Большие недочеты в подготовке к навигации имеются почти на каждой пристани, на каждом дебаркадере.

Вологодские и печатинские судоремонтные мастерские, затон Кириллов с своевременным выпуском судов из ремонта не справились.

Недавно проходившие на предприятиях бассейна производственно-хозяйственные активы еще раз показали неудовлетворительное состояние дел, неподготовленность к навигации.

В чем же основная причина этого? Основная причина заключается в том, что далеко не все партийные и профсоюзные организации сумели мобилизовать массы речников на выполнение плана судоремонта, на отличную подготовку к навигации всех звеньев бассейна, не сумели использовать великой силы социалистического соревнования.

В Вологодских и Печатинских мастерских, в затоне Кириллов организации соревнования руководители подошли бюрократически. Итоги соревнования подвели формально, не доводясь до всех соревнующихся. Из-за этого осталась неотмеченной работа многих стахановцев. Руководители этих предприятий в течение всей зимы представляли в бассейновое жюри один и тех же людей, а новых, растущих стахановцев не замечали.

Весь советский народ сейчас деятельно готовится к достойной встрече праздника 1 мая. Стахановцы добиваются новых производственных побед.

Речники нашего бассейна этот праздник также должны отметить стахановскими делами. Социалистическое соревнование должно быть в первую очередь направлено на изжитие имеющихся недостатков, на отличную и своевременную подготовку к навигации. Соревнование поможет нам работать строго по установленному графику, выполнять планы точно по заказам. Выполнение плана точно по заказам и соблюдение технологической дисциплины требует коренного улучшения оперативного планирования производства.

Сейчас в коллектив бассейна вливаются новые рабочие, пришедшие работать на речной транспорт. Задача заключается в том, чтобы этих людей с первого же дня окружить заботой и вовлечь в социалистическое соревнование.

Программа действий речников ясна. Это — решительное укрепление производственной дисциплины, повышение всей культуры производства, строгое соблюдение технологической дисциплины, улучшение всех экономических показателей, широкое и смелое распространение методов стахановской работы.

«Необходимо всемерно развивать стахановское движение, направляя инициативу стахановцев на повышение производительности труда, на разрешение важнейших вопросов производства, на подтягивание отстающих участников производства» (Из резолюции XVIII Всесоюзной конференции ВКП(б)).

также успешно продвигается на север.

5 апреля из Астрахани вышел третий караван. Во главе каравана — буксир «Крестьянин». Днепр от Херсона до Киева свободен от льда. Из Днепрпетровска в Киев вышел пароход «Ломоносов» с баржами, груженными солью, углем, цементом.

Восстановилась навигация и на Дону.



Бригадир механической мастерской Горьковского порта (Верхне-Волжское речное пароходство) М. М. Верин награжден медалью «За трудовое отличие». Он систематически перевыполняет норму.

На снимке: М. М. Верин обору-дывает тележку с подъемным краном для перевозки тяжелых грузов. (Фото ТАСС).

Перед завершением судоремонта

С самого начала судоремонта успешной работе деревообделочного цеха мешали неграмотно составленные ремонтные ведомости. В процессе судоремонта выявлялось множество дополнительных работ. Так, по барже № 168 от них плотничные работы увеличились против ведомости на 8 тысяч часов, по барже № 35 — на 2.400 часов.

Однако основное зло в нашей работе — это отсутствие высококачественного материала, удовлетворяющего требованиям речника. Почти каждое бревно или доска, выпущенные лесозаводом, имели множество недостатков (синева, табачный сук, сушкова-тость).

Не на должной высоте в цехе трудовая дисциплина. Плотник Кузнецов работает вообще из рук вон плохо, а в 1941 году он уже два раза хулиганил нарушить трудовую дисциплину. За-рекомендовали себя злостными бражниками плотники В. С. и А. С. Диевы. Нарушали трудовую дисциплину также шкипера Засорин и Шумиловский, работающие сейчас на судоремонте.

С этим позорным явлением следует покончить, тем более, что коллектив цеха в основном здоровый, работоспособный. Растет производительность труда, план выполняется из месяца в месяц. Так, в марте цех выполнил производственный план на 171 проц. Высоких показателей достигла бригада тов. Иванова, выполнившая план на 205 проц. Не в пример Засорину и Шумиловскому, работники плавсостава тт. Менькин, Белозеров, Наквасин работают высокопроизводительно, уверенно повышают вторую, судоремонтную квалификацию.

Сейчас все основные работы по ремонту судов закончены. С наступлением теплой погоды предстоит просмотреть конопатку непаровых судов и оборудовать их помпами. Изготовление помп необходимо закончить в ближайшие дни.

А. КОЧИН,
инспектор отдела технического контроля Вологодских судоремонтных мастерских.

Еще раз о кадрах

В навигацию 1940 года наше пароходство работало совершенно неудовлетворительно. Огромное количество аварий, простой флота — парового и непарового — явились причиной невыполнения государственного плана грузоперевозок. В предстоящую навигацию так работать нельзя. Решения XVIII Всесоюзной партийной конференции обязывают нас, речников, перестроить свою работу, покончить с отставанием речного транспорта.

Успех навигации текущего года во многом будет зависеть от того, насколько мы успешно и качественно подготовимся к навигации.

Немаловажное значение для успешного проведения навигации имеет правильный подбор и расстановка руководящих кадров на судах. Надо сказать, что и с этим вопросом у нас обстоит неблагоприятно. Руководители пароходства и пристани плохо еще знают кадры. Нельзя не назвать бумажно-кабинетским подходом к делу столь стремительное продвижение в должности т. Маркова — капитана парохода «Спартак». На водном транспорте тов. Марков работает только с 1937 года и уже капитан. Не трудно поэтому найти причины тех аварий, которые были допущены Марковым в навигацию 1940 года.

В пароходстве немало хороших работников, но их не замечают. Сомневаюсь в правильности назначения т. Пестова капитаном парохода № 34. Тов. Пестов на водном транспорте работает свыше 20 лет, плавал капитаном на пароходах «Серв», «Изобретатель», «Омск». Работал хорошо, Сухому знает отлично на всем ее протяжении, а газход, на который назначен т. Пестов, работает только на рейде реки Вологды.

Или другой пример. В навигацию прошлого года капитаном парохода «Ковка» был тов. Завьялов. Судно работало хорошо, без аварий, выполняло план. За плечами Завьялов имеет 25 лет навигационной практики, но почему-то на навигацию 1941 года он оставлен в запасе.

Партия учит нас смелее выдвигать хороших, способных, инициативных работников, умеющих организовать живое дело. Нельзя забывать о помощи молодым командирам со стороны капитанов-наставников.

В нашем пароходстве имеется лишь один капитан-наставник — т. Вязалов, но и тот используется неправильно. В навигацию прошлого года т. Вязалов находился на перекате Грузовые, а вот на более опасных участках — от Тотмы до У. Толшменского и на перекате Ихалица — он не был. В этих местах как ни где необходима помощь молодым капитанам.

Характерный пример — авария парохода «Петраш». При расхождении парохода «Петраш» с паромом «Токар» была разбита баржа. Можно ли было предотвратить эту аварию? Конечно, можно. Стоило диспетчеру, который давал приказ молодому капитану т. Соболеву, предупредить о принятии всех мер предосторожности и даже посоветовать, что предпринять, если баржа будет рыскать. Но этих советов диспетчер не дал, а Соболев са-

мостоятельно не сумел выйти из положения.

Авария могла быть еще более серьезной, если бы пароход «Токар» встретился с «Петрашем» на 3—5 км ниже — в шерекатах Коровий или Вязовик, где фарватер еще хуже. Таких фактов можно привести множество.

Многое зависит от руководителей службы эксплуатации. К сожалению, они сами нередко не соблюдают правил технической эксплуатации. Потруска барж производится без учета горизонта воды, что влечет за собой посадку баржи на мель.

В практике прошлых лет немало и таких фактов, когда в межсезонный период руководители службы эксплуатации направляли пароходы в рейс, не зная об их осадке, не уверившись предварительно, смогут ли суда пройти через тот или иной перекат. Это также приводило к авариям. Бывает и так, что диспетчеры дают явно невыполнимые распоряжения. Приведу пример из своей практики. Получил приказ буксировать 102 плиты березня. Я доказывал диспетчеру, что такой воз не увезти, не позволят габариты русла реки, фазовым буксир. На мои доводы внимания не обратили. И что же получилось? Какие меры предосторожности ни принимал, все же буксир был разорван.

Работники службы эксплуатации, диспетчеры должны прислушиваться к замечаниям капитанов-практиков. Только при слаженной работе судоводителей с работниками службы эксплуатации предотвратим повторение ошибок прошлого года, избежим аварии и не допустим той бесплановости в расстановке флота, которая наблюдалась в 1940 году. 10 пароходов, которые остались на зимовке в Кириллове, кроме излишних затрат на их ремонт, дней на 15 поздней выйдут в плавание. Не трудно представить, какие убытки от этого понесет пароходство.

Готовясь к предстоящей навигации, следует обратить внимание на подбор линейных работников. В прошлом году заведующий дебаркадером Исады Катышев халатно относился к работе. Буксиры оставлялись без приемки от капитанов, ставились куда попало. В результате все документы были перешутаны. Для того, чтобы подобрать воз согласно документам, пароходы задерживались по 4—5 часов. Нередко приходилось водить воза совсем без документов, а затем до-рожные ведомости пересылались пачками. Таких работников, как Катышев, нужно заменять другими, желающими работать честно.

Если и в эту навигацию в Исадах намечается лесостоянка, то туда необходимо поставить опытного приемосдатчика и газход, который бы составлял буксиры в один-два адреса. Это мероприятие сократит простой судов на буксировке в Исадах на 4—5 раз.

Руководители пароходства и пристани должны учесть все недочеты прошлого года и не допустить их повторения в предстоящую навигацию.

П. КЛОКОВ,
капитан парохода «Сократ».

Навигация на южных реках

Потепление последних дней дало возможность начать навигацию на Дону, Днепре и низовьях Волги.

Первый караван с нефтью вышел из Астрахани 3 апреля. В Наркомречфлоте получено известие о том, что головное судно этого каравана «Опера социализма» успешно продвигается вверх по Волге. Второй караван, вышедший из Астрахани 4 апреля,

Смотр стенок газет бассейна

СТОИТ ЛИШЬ ВЗЯТЬСЯ ЗА ДЕЛО...

Пять месяцев не выпускалась стенная газета «Горно» (горячий цех Вологодских судоремонтных мастерских). На вопросы рабочих, почему не выходит газета, редактор т. Сорокин обычно отвечал: «Никто не пишет» или: «Не работают члены редколлегии».

Члены редколлегии, в свою очередь, также упрекали редактора в бездеятельности. И, пожалуй, они были правы. Редактор ни разу не пытался созвать совещание редколлегии, распределить обязанности, наметить план номера. Хуже того, замечки, которые поступали в редколлегию, так и не были напечатаны.

В конце марта при партбюро Вологодских судоремонтных мастерских состоялось совещание редакторов и членов редколлегии стенок газет. Совещание подвергло резкой критике работу ряда стенок газет (в том числе и газеты «Горно») и потребовало перестроить работу в свете решений XVIII Всесоюзной партийной конференции.

Стоило редколлегии «Горно» взяться всерьез за выполнение порученного дела, как отпала необходимость стандартных отговорок: «не пишут», «не руководят» и т. д. и т. п.

В последних числах марта состоялось совещание редколлегии. На совещании был намечен план работы на апрель и разработан план очередного номера. Были определены темы статей и их авторы.

Через день—два после совещания редколлегии уже имела достаточное количество материала.

Свежий номер газеты получился целеустремленным, призывающим к проведению в жизнь решений XVIII партконференции. Материалы затрагивали самые злободневные вопросы жизни цеха.

В заметке «Берите пример» рассказывается о лучших людях цеха, которые ежедневно показывают образцы высокопроизводительного труда.

«Кузнец А. Соколов, — пишет

„Горно“ — стенгазета горячего цеха

★

газета, — за март выполнила норму на 202 проц. В отдельные дни его производительность труда составляет 230—250 проц. Тов. Соколову было поручено отковать для парохода «Чернышевский» 16 полубабок. На выполнение этой работы, согласно нормам, было дано 16 часов, а т. Соколов выполнил ее за 6 часов. Производительность его труда за этот день превысила 250 проц.

В этой же заметке рассказывается и о высоких показателях норм выработки кузнеца т. Сидельникова, о честном, добросовестном отношении к труду молодого бойца тт. Соколова и Мазюкина, подсобницы т. Беляковой.

Показывая опыт передовых товарищей, газета критикует тех, кто халатно относится к порученному делу, допускает брак, нарушает трудовую дисциплину.

«Кузнец Шестаков», — рассказывает одна из заметок, — было поручено отковать 20 фланцев. Шестаков отковал эти фланцы с заусеницами. Работа была забракована. Кузнец Юстин ковал гайки и не выдержал размеров. 200 штук гаек пошло в брак. По халатности литейщика Дедкова отливка двух вентиляей пошла в брак».

В заметке «Нарушители Указа» указывается, что отдельные рабочие большую часть времени тратят на бесцельное хождение по цеху. Медник Жуков целые дни проводит в конторе цеха, рассказывает там анекдоты и небылицы. Шатаются без дела Тихонов, Петров и Хромов.

Автор этой заметки справедливо упрекает и начальника цеха т. Горпкова, который попустительствует нарушителям дисциплины, да и сам любит рассказывать анекдоты в рабочее время.

Газета резко критиковала и партгорга т. Шестакова за безразличное отношение к жизни и

работе цеха. 18 марта в цехе было намечено производственное совещание. На повестке дня стоял вопрос о бракоделах. Вопрос злободневный, требовал серьезного обсуждения, ибо за последнее время брак увеличился. Партийная группа должна была помочь начальнику цеха выправить положение. На деле этого не случилось. Рабочие на совещании явились аккуратно, а Шестаков ушел в магазин.

Борется газета за наведение чистоты и порядка в цехе. Уборщица Смиреникова халатно относилась к делу, и об этом газета рассказывала всем рабочим.

Следует сказать и о существенных недостатках номера. Говоря о лучших стахановцах цеха, газета ограничивается лишь перечислением показателей выработки, не передает стахановского опыта остальным рабочим. Кузнецы тт. Соколов и Сидельников работают на двух горнах. Почему бы не передать их опыт работы другим кузнецам?

Недостатком является и то, что газета, критикуя бракоделов, ни словом не обмолвилась о техническом контролере, о мастере и начальнике цеха, которые не уделяют внимания предупреждению брака. Нет сомнения, что при должном наблюдении за работой цеха со стороны технического контролера, мастера и начальника цеха можно было предотвратить брак всех 20 фланцев кузнеца Шестакова и 200 гаек кузнеца Юстина.

Заметен и некритический подход к материалу. В одних заметках газета говорит об отдельных рабочих как о лучших людях цеха, а в других их же блещет за халатное отношение к делу, за выпуск недоброкачественной продукции.

Номер плохо оформлен, нет ни одной карикатуры.

Устранив отмеченные недостатки, редколлегия стенок газеты «Горно» имеет все предпосылки выйти в передовые ряды стенок печати Вологодских судоремонтных мастерских.

Почему отменили ремонт дебаркадера Благовещенье?

По технической ведомости дебаркадер Благовещенье должен был быть капитально отремонтирован. Однако капитальный ремонт почему-то отменен, не производится даже и самые неотложные работы. Совершенно необходимо починить пассажирское помещение. Много раз заявлял об этом начальнику пристани Печаткину тов. Вязалову, но результатов не видно. Вязалов заявил мне, что он послал требование на необходимое количество красок в отдел снабжения управления пароходства, но начальник этого отдела тов. Романов говорит, что никакого пребывания он не получал.

В прошлую навигацию дебаркадер Благовещенье был в числе передовых, выполнял план по всем отраслям работ, культурно обслуживал пассажиров. Надо принять все меры к тому, чтобы и в этом году были созданы условия для столь же успешной работы. В первую очередь нам необходима краска, чтобы привести в культурный вид пассажирское помещение. Нужно также выделить средства для приобретения культурного инвентаря.

Ф. СЕРГЕЕВ,

зав. дебаркадером Благовещенье.

Клепальщики простаивают

Рабочий день клепальщиков на автоматических молотках в котельном цехе Вологодских судоремонтных мастерских полностью не загружен. Часто проходят перебои с подачей воздуха. То нет чурки для того, чтобы зарядить машину, то нет бензина. В среднем клепальщики простаивают не меньше 3 часов в день.

Время горячее, работы много. Пора бы администрации цеха принять надлежащие меры.

Котельщик А. КУЗНЕЦОВ.

ВЕСНА

Талый снег алмазами сверкает. В белой дымке заштрихован лес. Уплывают в даль косматой стаей Тучи в синей высоте небес.

Солнца луч сквозь заросли густые Серебрится в белизне берез. С черных крыш сосульки ледяные Проливают град холодных слез.

Много ласки, юного задора В шаловливом южном ветерке. И шоссе, чернея, с косого ра Вьется лентой к ледяной реке.

Вчера еще зима гуляла злая, Буянила над городом метель. По улицам кружилась, завывая, Морозная, со снегом, карусель.

Утром солнце встало, улыбаясь. Лазурь небес прозрачна и ясна. Из южного, из солнечного края Пришла на Север долгожданная весна.

П. ЖИДКОВ, слесарь машинно-сборочного цеха Вологодских судоремонтных мастерских.

Своевременно вручить облигации подписчикам займа

Пароходы и баржи в начале навигации уходят в плавание и зачастую к месту вымовки уже не возвращаются. Зарплату за вторую половину апреля команды получают не по месту зимовки, а на пароходах, баржах и т. д. Там же производится и удержание за заем.

Для того, чтобы быстрее раздать облигации подписчикам — работникам плансостава — управление пароходства должно послать пристани известное количество облигаций. Облигации следует посылать под отчет, авансом, но с приложением общего списка подписчиков — работников пристани.

После раздачи облигаций пристани отчитываются расписками, полученными от подписчиков.

Еще лучше раздачу облигаций на пароходы производить путем выезда кассиров на специальных катерах.

Каждый подписчик займа Третьей Пятилетки (выпуск 3-го года) должен своевременно получить облигацию.

И. МИТЯГИН, ст. бухгалтер пристани Печаткино.

Отчеты и выборы в спортивных организациях

По постановлению секретариата ВЦСПС с 1 апреля по 10 мая проводятся отчеты и выборы первичных советов спортивных добровольных обществ.

Отчеты и выборы низовых советов должны проводиться на высоком идейном уровне и способствовать дальнейшему улучшению всей физкультурной работы.

Задача профсоюзных и комсомольских организаций бассейна — оказывать всемерную помощь низовым советам спортивного общества «Водник» в проведении отчетов и выборов.

Пошлем в низовые советы инициативных, энергичных товарищей!

В. КУЛИКОВ, зав. спортотделом общества «Водник».

Ответственный редактор Д. Т. НАУМОВ.

В а р у б е ж о м

ГЕРМАНИЯ ОБЪЯВИЛА ВОЙНУ ЮГОСЛАВИИ И ГРЕЦИИ

БЕРЛИН, 6 апреля. (ТАСС). Сегодня рано утром вооруженные силы германской армии начали военные действия против Югославии и Греции.

БЕРЛИН, 6 апреля. (ТАСС). Гитлер обратился по радио к солдатам юго-восточного фронта, в которых он сообщает о том, что с сегодняшнего утра Германия находится в состоянии войны с Грецией и Югославией.

БЕРЛИН, 6 апреля. (ТАСС). Германское информационное бюро сообщает, что военные действия германской авиации против Югославии начались сегодня утром налетами крупных соединений германских бомбардировщиков, в том числе и пикирующих, на казармы, аэродромы и другие важные военные объекты.

Германское информационное бюро сообщает также о налете на военные объекты в Белграде.

ИТАЛИЯ ВЫСТУПИЛА ПРОТИВ ЮГОСЛАВИИ

РИМ, 6 апреля. (ТАСС). Агентство Стефани передает официальное заявление итальянского правительства, в котором указывается, что Италия решила выступить вместе с Германией против Югославии.

ЗАЯВЛЕНИЕ АНГЛИЙСКОГО ПРАВИТЕЛЬСТВА

Английское министерство информации передает заявление английского правительства о том, что оно послало в Грецию армию, состоящую из английских, австралийских и новозеландских войск.

Агентство Рейтер сообщает, что главнокомандующий англий-

скими вооруженными силами на Ближнем Востоке генерал Уэйвелл будет осуществлять также верховное командование английскими войсками, высадившимися в Греции. (ТАСС).

ОТКЛИКИ В США, КАНАДЕ И АВСТРАЛИИ НА СОБЫТИЯ В ЮГОСЛАВИИ И ГРЕЦИИ

По сообщению нью-йоркского корреспондента агентства Рейтер, тысячи сербов, хорватов и словенцев, проживавших в Соединенных Штатах и Канаде, выразили желание вступить добровольцами в югославскую армию.

Югославы, проживающие в Австралии, где их насчитывается около двух тысяч, обратились в свое консульство с просьбой принять их добровольцами в армию. Значительное число греков, проживающих в Австралии, вступило в ряды австралийской армии. (ТАСС).

ОБРАЩЕНИЕ ГЕНЕРАЛА ПАПАГОСА К ГРЕЧЕСКОЙ АРМИИ

Как передает агентство Рейтер, главнокомандующий греческой армией генерал Папагос обратился с воззванием к войскам, расположенным на греко-болгарской границе. В воззвании содержится призыв оказать сопротивление такому же сопротивлению, какое было оказано греческими войсками итальянцам в Албании. (ТАСС).

ВОЙНА В АФРИКЕ

В Северной Африке германские и итальянские мотомеханизированные войска ведут наступление северо-восточнее и юго-восточнее Бенгази.

В Восточной Африке передовые отряды английских войск 6 апреля вступили в столицу Абиссинии — Аддис-Абебу.

Адрес редакции: гор. Вологда, Советский просп., д. № 62. Телефоны: редактора «река» 53, отв. секретаря — 28.