

СОЦИАЛИСТИЧЕСКАЯ ЗАКОННОСТЬ

4

1941

Ä

Восьмой год издания

15.0

15.0

4

АПРЕЛЬ

Редакция: Москва, Пушкинская ул., д. 15а. Телефон К-1-24-80

✓

чительно возросли в 1940 г. убытки от аварий в Средне-Волжском, Днепровском, Северо-Западном, а в особенности в Енисейском и Западно-Сибирском парокходствах. Увеличилась аварийность флота в Камском, Северном, Иртышском, Амур-Дарьинском и Ленском бассейнах. «В результате несвоевременного вывода судов из зимнего судоремонта в 1940 году, — указывал в своем докладе тов. Вознесенский, — Наркомат речного флота только по буксирной тяге недовыполнил задание почти на 1,3 миллиарда тонно-километров, в частности по крупнейшему Волжскому нефтеналивному парокходству это недовыполнение составило 750 миллионов тонно-километров».

На водном транспорте далеко еще не изжиты расхлябанность, разгильдяйство, преступное отношение к своему долгу, грубейшие нарушения государственной и трудовой дисциплины.

Наша партия требует от всех партийных и хозяйственных организаций полностью и правильно использовать оборудование, хозяйственно расходовать инструмент, сырье, материалы, топливо, электроэнергию.

Как обстоит дело с этим во флоте? Плохо. Беспозыяственностъ, расточительностъ, разбазариваніе материаловъ и средствъ достигаютъ огромныхъ размеровъ. Объ этомъ наглядно свидѣлствуютъ цифры, приведенныя въ выступленіи на конферен-

Аварийность флота, как и простой, остается бичом водного транспорта. Зна-

ции заместителя Председателя Совнаркома СССР тов. Первухина: в 1938 г. суда расходовали на 1 000 тонно-миль 60,8 кг топлива, в 1939 г. — 65,5 кг, а в 1940 г. — 68 кг. Пережог топлива составляет тысячи тонн угля, нефти, мазута, израсходованных хищнически, впустую.

В своем докладе на партийной конференции тов. Маленков говорил о том, что «неправильный режим в работе приводит к постоянным авралам, к простоям оборудования, простоям рабочей силы, к недоиспользованию производственных мощностей, к увеличению брака, к непроизводительным переплатам за сверхурочные работы. Такой неправильный режим держит предприятия в лихорадочном состоянии и ставит под постоянную угрозу срыва выполнение ими государственного плана».

На водном транспорте особенно ощутительны результаты нарушений графиков движения судов, приводящих к губительной штурмовщине, к авралам. Пачкообразная засылка судов в порты, простои судов у причалов в ожидании бункера, грузчиков, механизмов, оформления документов — все это результат расхлябанности руководителей пароходств, портов, пристаней и диспетчерского аппарата, причиняющей государству громадный ущерб.

Так, за навигацию 1940 г. непаровой флот Енисейского бассейна простоял 2 033 650 тонно-суток.

Расхлябанность и неорганизованность привели к тому, что январский и февральский планы перевозок по морскому транспорту не выполнены.

Первый квартал отмечен многочисленными авариями, поломками, посадками судов на мель. Все это, несомненно, уменьшает провозную способность флота.

Разлом на две части баржи «Талыча», многодневный дрейф буксирного танкера «Перовская» и некоторые другие аварии — все это показатели отсутствия подлинной борьбы за организованное проведение нефтеперевозок на Каспии.

Но не только на Каспии начало навигации отмечено авариями и многочисленными происшествиями. В начале марта рудовоз «Полина Осипенко» врезался форштевнем в причал. Вообще в первом квартале нынешнего года, по сравнению с первым кварталом прошлого года, количество аварий судов морского флота ничуть не уменьшилось. Аварии происходят вследствие нарушения элементарных пра-

вил эксплуатации со стороны судоводителей, а также вследствие неорганизованности руководителей служб пароходств. XVIII Всесоюзная конференция ВКП(б) сделала очень серьезное предупреждение наркому морского флота т. Дукельскому и наркому речного флота т. Шашкову и потребовала: «Преодолеть отставание от потребностей народного хозяйства в развитии перевозок водного транспорта».

Весьма серьезные недостатки конференция констатировала в работе политотделов. Тов. Мадленков отметил, что политотделы на транспорте работают крайне неудовлетворительно.

Партиконференция в резолюции по докладу тов. Маленкова указала: «Необходимо покончить с отрывом политотделов железнодорожного и водного транспорта от территориальных партийных организаций. Политотделы должны быть подотчетными обкомам, горкомам партии».

Решения XVIII партийной конференции имеют огромное и непосредственное значение для всех органов прокуратуры, в том числе и для прокуратуры водного транспорта.

Критика недостатков в работе наркоматов морского и речного транспорта и политотделов водного транспорта целиком относится и к Главной прокуратуре морского и речного флотов, в работе которой еще имеет место бумажно-бюрократическое руководство своей периферией. Главная прокуратура еще не научилась, как этого требует наша партия, влезать в существо и вникать во все мелочи работы своих периферийных органов — прокуратур бассейнов и участков, вскрывать по-большевистски их недостатки и помогать им по-настоящему улучшить работу. Деятельность того или иного прокурора бассейна, как правило, оценивается по получаемым докладам, по средним статистическим данным, за которыми скрываются и либеральное отношение к преступникам, и грубые нарушения законов, и преступная волокита.

Этим, и только этим, объясняется тот факт, что за 1940 г. прокуратуры Черноморского и Каспийского бассейнов закончили по 2 дела, Западно-Сибирского — 1 дело, а Западного и Мурманского не закончили ни одного дела о хищениях, при наличии значительного количества хищений в этих бассейнах.

Слабое знание фактического положения на местах и недостаточная помощь пери-

ферии пр
водного
борьбы
транспор
ным исп
лива, хо
тысячи

Орган:
ры в 1
полугоди
ту по с
улучшен
ных не
боты не
решения
прокура
Необход
работа
статков

Пока
искиты
еще не
ципили

Расх
печетк
делу.

Мно
еще д
вать с
основе
ваются
конца
борьбы
час г
транс

При
следс
1940
телям
прекр
возвр
Эти
летво
резул
гают
этим
серь
Са

прок
альн
неуд
неум
тирс
райо
совм
был
гим
низ: