

1944 год
И Ю Н Ъ

16

ПЯТНИЦА

№ 51 (469)

ГОД ИЗДАНИЯ ЧЕТВЕРТЫЙ

Сталин ШЕКСНЫ

О Р Г А Н
Управления Шекснинского пароходства
и баскомреч
Выходит по средам, пятницам
и воскресеньям.
ЦЕНА ОТД. № 15 коп.

БОЛЬШЕ ВНИМАНИЯ ДОКОВАНИЮ СУДОВ

Вступая в четвертую военную навигацию, речники нашего бассейна брали обязательство работать лучше, производительнее и к концу навигации прийти с лучшими показателями.

Таково желание судоремонтировщиков всех доковых мастерских. Истекший месяц показал, что борьба за первенство в соревновании несомненно велась и дала свои результаты. Майский план по докованию судов перевыполнен, несмотря на то, что к докованию судов некоторые судоремонтные пункты в текущем году приступили с опозданием.

Но выполнение плана в мае не говорит еще о том, что доковые мастерские не имеют недостатков. Наоборот, они есть во всех судоремонтных пунктах и заставляют теперь же обратить на себя серьезное внимание.

Прежде всего нужно отметить факт отставания по докованию судов в первой половине июня на 2 единицы. Это говорит о том, что доковые мастерские, особенно Череповецкие, не закрепили темпов, взятых в мае месяце. До сих пор мастерские не добились еще высокого качества докования. Так, например, за истекший период в Череповецких доках (нач. тов. Хробостов) были уже два случая постановки судов (баржи №№ 6280 и 1209) на повторное докование.

Неудовлетворительно проходит подготовка кадров. А в Череповецких доках, несмотря на недостаток рабочих-конопатчиков в количестве 25 человек, подготовку их до сих пор не начали.

Докровые мастерские полностью не обеспечивают ремонтируемые суда водостойными средствами, в результате чего помповое хозяйство находится в неудовлетворительном состоянии.

Не все обстоит благополучно и с организацией труда. В Череповецких мастерских не организован

нормальный подход к секционным докам, не обеспечивается своевременная подготовка рабочего места, материала. Особенно низкое качество подготовленной пакли.

Простой Коневских доков из-за отсутствия судов, требующих докования, — недопустимое явление.

Все эти недостатки должны быть изжиты немедленно. С этой целью все доковые мастерские бассейна должны в первую очередь ликвидировать отставание от графика. Дело эксплуатационников (главный диспетчер пароходства т. Окулич) — своевременно, без задержки подавать суда для докования. Учитывая значительную изношенность флота в результате продолжительного эксплуатационного срока, исключительное внимание руководства всех доковых мастерских должно быть обращено на качество докования. Явление захода на повторный ремонт — недопустимо. Тщательный осмотр судов перед докованием, выявление при этом всех дефектов, своевременная подготовка материала, правильная организация труда и тщательный осмотр судна при сдаче в эксплуатацию — обеспечит качественное докование судов.

Дело руководства всех мастерских серьезней отнестись к вопросу о подготовке кадров всех судоплотничьих специальностей и начать ее немедленно.

Только при изжитии отмеченных недостатков можно добиться значительных успехов по улучшению докования судов. А для этого, в основу всей работы по докованию судов должен быть положен приказ Наркома „Об организации и проведении докования судов в навигацию 1944 года в пароходствах Северного Центрального Управления.“

Выполнение его обеспечит успешное выполнение ремонта всего несамоходного флота.

Будут воспитывать молодые кадры

Старые производственники Вытегры горячо одобрили начин речников Вятского пароходства и, следуя их примеру, берут на себя конкретные обязательства по обучению и воспитанию молодых речников.

Первый среди вытегорских старших речников, взялся за это дело капитан парохода „Фурманов“ тов. Герасимов. Он изъявил желание принять активное участие в обучении и воспитании юнги Толи Ужова, отец и мать которого являются потомственными речниками.

Механик этого же парохода т. Демин решил обучить своей специальности и воспитывать юнгу С. Гладышева.

Капитан парохода „Ижора-47“ т. Фалин взял на обучение и воспитание юнгу Горбунова, а механик этого парохода т. Морев — машинщика Е. Лобанову.

Техник парохода „Свирь“ тов. Капустин взял шефство над юнгой Мефодьевым, он решил не только обучить его специальности механика, но и заменить ему отца в воспитании и оказании материальной помощи, так как отец этого мальчика умер.

Эти примеры ярко свидетельствуют о том, что Вытегорские речники правильно поняли и по достоинству оценили благородный почин вятчей.

Н. АВЕРКИН.

Большое дело

Познакомившись с письмом старых производственников Вятского речного пароходства, механик парохода „Пеструшка“ Сергей Петрович Карпин заявил: — Почин вятчий — дело большое, заслуживающее всяческой поддержки. Нам, старожилам речного транспорта, надо растить кадры. Надо всерьез подумать над тем, что мы можем сделать по обучению молодых членов своей команды.

Сам т. Карпин обязался в период текущей навигации обучить специальности слесаря своих коцегаров И. М. Реймана, К. И. Никифорова, В. А. Данилова и Н. А. Базанова.

Кроме этого, Сергей Петрович взял шефство над одним из коцегаров — Колей Базановым, с тем, чтобы не только обучить его специальности, но и воспитывать как родного сына.

В. ГУЩИН,
начальник курсовой сети
Коневской пристани.

Обслужено свыше 320 человек

Мастерские бытового обслуживания базы плассостова пароходства план первого квартала 1944 года выполнили на 168 процентов и план II квартала выполнили на 15 июня.

Портиовский и сапожный цехи мастерских обслужили свыше 320 человек.

Сшито и отремонтировано значительное количество одежды и обуви.

З. БАЛАКИНА.

Тов. Сталин о вторжении союзных войск в Северную Францию

На вопрос корреспондента „Правды“, как оценивает тов. Сталин высадку десанта союзников в Северной Франции, тов. Сталин ответил следующее:

„Подводя итоги семидневных боев освободительных войск союзников по вторжению в Северную Францию, можно без колебаний сказать, что широкое форсирование Ла-Манша и массовая высадка десантных войск союзников на севере Франции, удалась полностью.“

Это — несомненно блестящий успех наших союзников.

Нельзя не признать, что история войн не знает другого подобного предприятия по широте замысла, грандиозности масштабов и мастерству выполнения.

Как известно, „непобедимый“ Наполеон в свое время позорно провалился со своим планом форсировать Ла-Манш и захватить британские острова. Истерики Гитлер, который два года хвастал, что он проведет форсирование Ла-Манша, не рискнул сделать даже попытку осуществить свою угрозу. Только британским и американским войскам удалось с честью осуществить грандиозный план форсирования Ла-Манша и массовой высадки десантных войск.

История отметит это дело, как достижение высшего порядка.“

ДЕСАНТНЫЕ ОПЕРАЦИИ СОЮЗНИКОВ НА СЕВЕРНОМ ПОБЕРЕЖЬЕ ФРАНЦИИ

Сообщения штаба верховного командования экспедиционных сил союзников

ЛОНДОН, 12 июня. (ТАСС). В опубликованном сегодня утром коммюнике штаба верховного командования экспедиционных сил союзников говорится:

„Американские войска продолжали продвигаться восточнее реки Вир. На полуострове Котантен подвижные батареи противника подверглись ожесточенному огню союзных кораблей. Достигнутое некоторое продвижение заградное затопление долины реки Нерберед. В районе Тилли-Сюр-Селль продолжались ожесточенные бои против германских танковых войск.“

Воздушные операции резко сократились во второй половине дня 11 июня, когда облачность и дождь значительно ухудшили условия в районе боев.

Истребители, в том числе снабженные ракетным вооружением, вместе со штурмовиками атаковали нефтехранилища, железнодорожные и шоссе узлы и подвижной состав, в том числе несколько сот железнодорожных вагонов, танков и бронемашин. Из всех этих операций не вернулись на свои базы 24 самолета, включая три тяжелых бомбардировщика.

В течение ночи на 12 июня тяжелые бомбардировщики нанесли удар по железнодорожным центрам в Нанте, Эвре и Туре и по железнодорожному мосту в Массе-Палео (к югу от Парижа). Средние и легкие бомбардировщики союзников, а также самолеты, снабженные ракетным вооружением, нанесли удары по подвижному составу, транспортным средствам и переправам противника. Союзная авиация успешно действовала над вражескими аэродромами в Голландии и Франции.“

ЛОНДОН, 13 июня. (ТАСС). В опубликованном сегодня утром коммюнике штаба верховного командования экспедиционных сил союзников говорится:

„После двухдневных ожесточенных боев американские войска заняли Карантан. Это значительно укрепляет связь между двумя нашими главными плацдармами. В секторе Тилли враг продолжает оказывать сильное сопротивление. На других участках союзники систематически добиваются успеха, хотя заметного продвижения не отмечалось. Нарастание сил идет удовлетворительно.“

Железнодорожные объекты и скопления вражеских войск и транспорта на протяжении второй половины дня и вечера 12 июня вновь подверглись ударам крупных сил нашей авиации. Средние бомбардировщики и штурмовики совершили налеты на различные пункты железнодорожной сети за неприятельскими линиями фронта. В числе других объектов атакам подверглись скопления войск и автотранспорта в районе боев и артиллерийские позиции. Ожесточенной бомбардировке подверглись скопления танков в лесу Гимбоск, к юго-западу от Кана. В результате этой атаки взорван склад боеприпасов.

Истребители патрулировали зоны побережья и Ла-Манш. Уничтожен ряд вражеских самолетов на аэродромах.

В ночь на 13 июня крупное соединение тяжелых бомбардировщиков союзников совершило налет на железнодорожные объекты в Амьене, Аррасе, Камбре и Пуатье, а также на мосты в Кане. 23 бомбардировщика не вернулись на свои базы. В течение ночи средние бомбардировщики и штурмовики подвергли бомбардировке переправы на Сене в Кодебеке, железнодорожный узел в Мезиддоне и другие объекты на шоссе и железных дорогах в этом же районе. 4 самолета не вернулись на базы. Ночные истребители сбили 9 вражеских самолетов над плацдармом и зоной боев.“

Союзные войска заняли город Карантан

ЖЕНЕВА, 12 июня. (ТАСС). Гитлеровское агентство — германское информационное бюро — признало сегодня, что американские танковые войска выбили немцев из города Карантан на полуострове Котантен.

НЬЮ-ЙОРК, 12 июня. (ТАСС). Корреспондент агентства Юнайтед Пресс, находящийся с американскими войсками в районе Карантана, сообщает, что всю ночь с 11 на 12 июня на окраинах Карантана происходили ожесточенные рукопашные бои.

Социалистическое соревнование двух пароходств

У речников Шексны

Суточное задание пароходства по грузоперевозкам за 13 июня выполнено: по тоннам на 92,57 процента, по тонно-километрам на 98,6 процента. За 14 июня: по тоннам на 152,49 процента, по тонно-километрам на 213,89 процента.

По месячному графику на 14 июня включительно должно быть выполнено 46,66 процента, фактически сделано: по тоннам 45,14 процента, по тонно-

километрам 53,13 процента.

Пристанями график выполнен:

Череповец: по тоннам на 43 процента, по тонно-километрам на 49,06 процента.

Кожево: по тоннам — 31,65 процента, по тонно-километрам — 26,48 процента.

Вытегра: по тоннам — 59,18 процента, по тонно-километрам — 69,93 процента.

У речников Сухоны

Сухонское пароходство на 13 июня суточный план грузоперевозок выполнило: по тоннам на 145,5 процента, по тонно-километрам на 186,1 процента.

За 14 июня по тоннам —

121,2 процента, по тонно-километрам 136,4 процента.

Месячный план на 14 июня включительно выполнен по тоннам на 60 процентов, по тонно-километрам на 64,8 процента.

Первые итоги работы по графику

11 июня в 10 часов из Черной Гряды точно по графику отправился пароход «Карась» с возом плотов в 3730 тонн, имея на грузу на одну индикаторную силу на 62 процента выше плановой. Несмотря на задержку в Череповце из-за отчали части гонок, пароход в намеченный срок прибыл в устье Суды, закончив рейс точно по графику.

9 июня в 12 часов по графику из Анны должен был отойти пароход «Новгород». Но он вышел на полтора часа раньше графика, взяв на гак воз гонок весом 1680 тонн, при плане 1600 тонн. Рейс был закончен досрочно, пароход прибыл в Чайку на 7 часов раньше срока. Из этого видно, что капитан парохода тов. Борисов со всей серьезностью отнесся к заданию.

Дальше из Чайки пароход «Новгород» должен был отойти также по графику, в 4 часа 30 минут. Однако на причале плохо организовали шлюзование гонок и воз для парохода был готов только к 10 часам. Этим было сорвано дальнейшее следование парохода по графику. Начальнику причала «Чайка» тов. Езупову нужно обратить серьезное внимание на шлюзование гонок, чтобы в дальнейшем избежать задержек.

Всего за неделю с 6 по 13 июня было отправлено по графику 12 пароходов, из них 7 пароходов закончили рейсы в срок и досрочно. Это пароходы «Звенигород», «Ольга», «Кама», «Дорис», «Новгород», «Партизан» и «Карась». С опозданием пришли пароходы «Скорый», «Бета», «Капитан Шмаков», «Пеструшка» и один пароход еще не закончил рейс.

Пароход «Бета» брал на участке Никольцы топливо больше, чем положено по норме и в результате опоздал против графика на 3 часа 30 минут. На дрово-

складах этого участка систематически повторяется задержка пароходов и это постоянно ставит график под угрозу срыва.

На этом же участке пароход «Капитан Шмаков» в пути порывал гонку, на ремонт ее было затрачено определенное время и пароход опоздал против графика на 8 часов. Причиной здесь может быть как плохая сдотка, так и неосторожность самой судовой команды.

Пароход «Шма» шел из Чайки в Черную Грядку вне графика, но из Черной Гряды 12 июня он должен был направиться по графику в 10 часов. Несмотря на то, что капитан парохода т. Булкин был предупрежден об этом, все же «Шма» в Черную Грядку к намеченному сроку не прибыла, чем была сорвана дальнейшая ее отправка по графику.

На пристани Конково (начальник т. Усанов) несколько раз срывались намеченные по графику отправления пароходов с плотами. В чем причина? Руководство пристани сообщает, что гонка будет принята в такое то время, однако к сроку гонка оказывается не готовой, не принятой и в результате намеченная отправка срывается.

Руководители пристани Череповец (начальник тов. Жилин) ежедневно получают план формирования возов по пристани на предстоящие сутки, согласно которому они к намеченным в плане срокам должны подготовить указанные суда. Но пристань систематически срывает этот план. Нужные суда оказываются неготовыми к сроку, приходится делать изменения состава веза, а в результате — опять-таки нарушается график.

На все эти недостатки и неуязки начальникам пристаней и причалов надо обратить серьезное внимание, чтобы не допускать их в дальнейшем. Г. БАЗЛОВ,

Работа передового коллектива

В период первой декады июня команда парохода «Звенигород» под руководством капитана т. Вармина значительно улучшила свою работу.

Работая по буксировке плотов и судов на участке Чайка-Череповец, в период между 2 и 8 июня она сделала 4 рейса и каждый из них закончила досрочно.

Так, например, 4 июня капитану был вручен план-приказ — забуксировать в Топорье гонку и следовать до Черной Гряды, там взять еще три пропуска и весь воз доставить в устье Суды за 66 часов. Это задание звенигородцы выполнили точно: воз был доставлен в устье Суды за 1 час 30 минут раньше срока и в полной сохранности.

6 июня т. Вармин получил новое задание, точно по нитке графика буксировать из Чайки до Топории гонку. Задание было выполненное. По графику пароход

шел впереме. Вся команда чувствовала, что именно в этот рейс они держат экзамен на выполнение задания по техническому плану. Трудились все с удвоенной энергией, машинная команда под руководством механика т. Арсеньева обеспечила работу механизмов на полную мощность. Все члены команды были каждую минуту на чеку.

В результате такой дружной работы команды, свой первый экзамен они выдержали с честью: пароход пришел к месту назначения на 7 часов 30 минут раньше срока.

Из Топории буксир «Звенигород» вел на гак гонку до Черной Гряды и также сэкономил 2 часа 10 минут ходового времени.

Набранные темпы работы команды парохода должны закрепит и в дальнейшем.

А. ГУСЛИСТОВА.

Ответ путейцев Череповца

На днях на имя начальника Череповецкого техникума т. Семенина была получена телеграмма от Наркома речного флота Союза СССР Шашкова. Нарком сообщил, что за хорошую работу в мае коллективу техникума присуждена премия в размере 15000 рублей и пожелал Череповцам дальнейших успехов в работе.

Эту телеграмму коллектив техникума встретил с большой радостью. В тот же день состоялся митинг, который прошел с большим подъемом. Выступивший на митинге зав. двохозяйством т. Виноградов сказал: «В ответ на телеграмму Наркома мы, двохозяйственники, даем слово работать с удвоенной энергией, обеспечить флоту хороший беспрепятственный путь».

Коллектив техникума единодушно решил добиться в июне еще лучших показателей, обеспечить габариты судового хода и организовать работу гидросооружений и обстановки так, чтобы все путевое хозяйство гарантировало беспрепятственную работу флота, помогало выполнять и перевыполнять государственный план перевозок.

Путейцы послали тов. Шашкову ответную телеграмму, в которой пишут: «Коллектив Череповецкого техникума, воодушевленный Вашей телеграммой, заверяет Вас, что путейцы прилагают все силы и энергию к достижению в июне еще лучших показателей. Обеспечим путь, гарантирующий выполнение плана перевозок!»

А. ПЕТРОВА.

В военном трибунале

За разбазаривание имущества—5 лет тюрьмы

7 июня с. г. военный трибунал Шекснинского и Сухонского пароходства рассмотрел дело по обвинению заведующего материальным снабжением Шекснинского леспромхоза М. А. Барюлина в разбазаривании вверенного ему по службе имущества.

Работая зав. материальным снабжением леспромхоза, Барюлин, пользуясь своим служебным положением, за время с октября 1943 года по апрель 1944 года присвоил выручку от реализации различных материальных ценностей с подотчетного склада. В то же время он допустил недостачу товарно-материальных ценностей на складе, причем только лично себе он присвоил ценностей на сумму 2855 рублей. Находясь в служебной командировке в Москве, Барюлин разбазарил почти на 15 тысяч рублей разных товаров из числа полученных им для ОРС'а Шекснинского пароходства.

Всего своими преступными действиями Барюлин причинил ущерб ОРС'у пароходства и леспромхозу на общую сумму 21451 рубль.

Приговором военного трибунала Барюлин за совершенные им преступления осужден к 5 годам лишения свободы и заключен в тюрьму. Военный трибунал постановил взыскать с Барюлина в пользу ОРС'а ШУРП и леспромхоза 21451 рубль.

ПОНОМАРЕВ,
Ст. лейтенант адм.службы.

Рост индивидуального огородничества

Весенне-полевые работы на индивидуальных огородах путейцев Шекснинского бассейна закончились.

В текущем году число индивидуальных огородников и площадь под огородами на много увеличилась. Если в 1943 году свои огороды имели 1256 путейских семей и площадь их земельных участков составляла около 70 гектаров, то в этом году число огородников возросло до 1483, а их земельная площадь достигает 118 гектаров.

Почти в два раза возросла площадь на участках путейцев, засеянная картофелем и овощами. Так, например, в прошлом году картофелем было засажено 42 гектара и овощами 28 гектаров. В нынешнем году путейцы засадили картофелем 76 гектаров и овощами 42 гектара.

Большую помощь в приобретении семян картофеля, овощей и рассады оказал индивидуальный огородникам ОРС бассейнового управления путь. Для этой цели было выделено 12528 кг. семенного картофеля, 27 кг. семян овощных культур и продано 24000 штук рассады.

Со стороны хозяйственных организаций была оказана помощь тазовой силой в вывозке навоза и обработке земли.

Путейцы же со своей стороны оказали ОРС'ам техникумов действительную помощь в успешном завершении весеннего сева на полях подсобных хозяйств. В период весны было организовано 29 воскресников, на которых работало 2275 человек-дней.

В. ГОРБАЧЕВ,
зам. нач. ОРС'а Шекснинского бассейнового Управления пути.

И. о. редактора
Т. М. СМЕРНОВА.

Утверждено Народным Комиссаром Речного Флота СССР

П РА В И Л А

несения службы в учреждениях и предприятиях народного комиссариата речного флота Союза ССР

1. Каждый работник Наркомречфлота обязан строго выполнять Устав о дисциплине рабочих и служащих речного флота и свою должностную инструкцию.

2. Все работники подразделяются на начальствующий и рядовой состав.

3. Начальствующий состав, в соответствии с приказом Наркомречфлота от 11 февраля 1941 г. № 65, подразделяется по должностным категориям:

- а) высший начальствующий состав—13, 12, 11 и 10 категории;
- б) старший начальствующий состав—9, 8, 7 категории;
- в) средний начальствующий состав—6, 5, 4 категории;
- г) младший начальствующий состав—3 и 2 категории.

4. По служебному положению работники подразделяются на начальников и подчиненных.

Начальником называется работник, который постоянно или временно руководит служебной деятельностью других работников и несет ответственность за их работу.

Прямым начальником называется тот начальник, которому работник подчинен по службе.

Ближайший прямой начальник называется непосредственным начальником.

5. Начальник, отдав приказание своим подчиненным, проверяет исполнение и применяет к

ним в соответствующих случаях как меры дисциплинарного взыскания, так и меры поощрения, предусмотренные Уставом о дисциплине рабочих и служащих речного флота Союза ССР.

6. Всякое приказание подчиненный должен получать от непосредственного начальника.

Если начальник отдает приказание, минуя непосредственного начальника, то немедленно ставит последнего в известность об этом. Подчиненный, получивший такое приказание, исполняет его и докладывает об этом своему непосредственному начальнику.

7. Работник, получивший приказание, повторяет полученное приказание и немедленно приступает к исполнению его.

Об исполнении приказаний работник докладывает начальнику, отдавшему приказание и своему непосредственному начальнику.

8. Если работник, исполняя приказание, получает новое приказание, выполнение которого помешает выполнению первого, он докладывает об этом начальнику, отдавшему второе приказание, в случае его подтверждения, выполняет последнее.

Отдавший же новое приказание сообщает об этом начальнику, отдавшему первое приказание, и отвечает за последствия.

9. По служебным делам работник обращается всегда к своему

непосредственному начальнику.

10. Взаимоотношения между начальником и подчиненным должны быть строго официальными.

Подчиненный, обращаясь к начальнику, называет его по должности: «товарищ начальник», «товарищ директор» и т. п.

При обращении к начальнику по телефону, подчиненный называет себя: «товарищ начальник (товарищ директор)», докладывает такой то».

11. Отвечая на вызов по телефону, работник называет себя: «Слушает такой-то».

12. Подчиненный является к начальнику либо по вызову последнего, либо с его разрешения.

Порядок разрешения устанавливается начальником.

Подчиненный докладывает начальнику стоя и в праве садиться или курить только с его разрешения.

По окончании доклада подчиненный спрашивает разрешения начальника удалиться.

13. Все работники на службе обязаны говорить друг другу «Вы».

14. При входе прямого начальника в помещение все подчиненные встают и не садятся до получения разрешения начальника.

15. Работники обязательно представляются своим начальникам в следующих случаях:

- а) при назначении на должность;
- б) при сдаче должности;
- в) при отбытии в командировку, в отпуски и по возвращении из них, а также по возвращении на работу после болезни.

16. Работники обязаны быть всегда опрятно одетыми. Запрещается появление на службе в неряшливом виде (небритым, небрежно одетым и т. п.).

17. Лица, обязанные носить форму, должны быть на службе в установленной форме с присвоенными им знаками различия.

Запрещается ношение форменной одежды в смешанном виде.

18. При пребывании вне службы (в городе, в общественных местах) в форме работники обязаны соблюдать правила ношения форменной одежды и знаков различия.

19. Настоящие правила распространяются на всех работников системы Наркомречфлота, за исключением работников тех учреждений и предприятий Наркомречфлота, служба в которых регулируется специальными Уставами (правилами).