

СТАЛИНЕЦ

ОРГАН УПРАВЛЕНИЯ СУХОНОСКОГО ПАРОХОДСТВА
И БАСЕЙНОВОГО КОМИТЕТА СОЮЗА РЕЧНИКОВ

Воскресенье
16
апреля
1944 г.
№ 29 (921)
Цена 15 коп.

Войска 1-го Украинского фронта, после упорных уличных боев, полностью овладели областным центром Украины—городом ТАРНОПОЛЬ— крупным железнодорожным узлом и сильным опорным пунктом обороны немцев на Львовском направлении.

Слава Красной Армии!

ПРИКАЗ Верховного Главнокомандующего Генералу армии ЕРЕМЕНКО

Войска Отдельной Приморской Армии, прорвав оборону противника на Ак-Монайских позициях, сегодня, 13 апреля, овладели городом и портом на Черном море Феодосия—важным опорным пунктом обороны противника на юго-восточном побережье Крыма.

В боях за овладение городом и портом Феодосия отличились войска генерал-майора Провалова, генерал-майора Колдубова, генерал-майора Горбачева, полковника Преображенского, полковника Василенко, артиллеристы генерал-майора артиллерии Сокольского, генерал-майора артиллерии Дегтярева, полковника Калинина, полковника Дюрбо, подполковника Морозова, танкисты полковника Дергунова, полковника Руданова, майора Сойченко, майора Малышева, саперы генерал-майора инженерных войск Пилипец и летчики генерал-полковника авиации Вершинина, генерал-лейтенанта авиации Ермиченко.

В ознаменование одержанной победы соединения и части, наиболее отличившиеся в боях за освобождение Феодосии, представить к присвоению наименования «Феодосийских» и к награждению орденами.

Сегодня, 13 апреля, в 20 часов столица нашей Родины Москва от имени Родины салютует доблестным войскам Отдельной Приморской Армии, овладевшим городом и портом Феодосия,—двенадцатью артиллерийскими залпами из ста двадцати четырех орудий.

За отличные боевые действия объявляю благодарность руководимым Вами войскам, участвовавшим в боях за освобождение Феодосии.

Вечная слава героям, павшим в боях за свободу и независимость нашей Родины!

Смерть немецким захватчикам!

Верховный Главнокомандующий
Маршал Советского Союза И. СТАЛИН.

13 апреля 1944 года.

ЗА ПОДЛИННО ВОИНСКУЮ ДИСЦИПЛИНУ В ПАРОХОДСТВЕ

Труд в нашей стране—дело чести, дело славы, дело доблести и героизма. Суть воинской дисциплины, введенной на речном транспорте, состоит в сознательном исполнении рабочими и служащими своих обязанностей, в точном выполнении приказов, распоряжений начальников и руководящих органов.

За минувшую зиму коллектив бассейна славно поработал, чтобы навигацию 1944 года встретить победою. В пароходстве, в точно установленный наркоматом срок, сланы все суда по технической готовности. Пристани также не отстают в своем деле. Лесная контора в основном справилась с выполнением сезонного задания заготовки топлива. Экипажи флота пополняются матросами, кочегарами, штурвальными.

За последний месяц—полтора осуществлены важные организационные мероприятия по внедрению с открытием навигации технического плана и графика движения судов: проведены специальные курсы эксплуатационников по этому вопросу, составлены технологические карты обработки пароходов на пристанях и т. п.

Надо полагать, что речники Сухоны встретят четвертую военную навигацию во всеоружии и во всеоружии на них задачи по перевозке грузов фронту и народному хозяйству страны разрешат с честью. Однако мало подготовиться к навигации обширное речное хозяйство; успех дела будет решать другой, не менее важный фактор—организованность среди плавосостава и берега, строжайшее соблюдение дисциплинарного Устава, правил плавания и правил технической эксплуатации судов.

Речники Сухоны в подавляющем большинстве работают не покладая рук, честно, самоотверженно. Однако, как говорят, в семье не без урода. Такие уроды есть и среди нас, которые пренебрегают интересами государства, нарушают дисциплину труда, а еще хуже—покидают свой пост, дезертируют.

Не случайно в марте 29 человек

отдано под суд за самовольный уход с работы и другие грубые нарушения трудовой дисциплины, из них: в лесной конторе—14, в мастерских Печаткино—4, на Вологодском заводе—4, на Тотемской судовой верфи—4, Усть-Толшемской судовой верфи—1, в узле связи—1, в совхозе Заречье—1.

За тот же месяц допущено свыше 30 дисциплинарных проступков и вместо того, чтобы с каждым днем уменьшать эти проступки, в марте, по сравнению с февралем, их оказалось больше на 4. Приведенные цифры говорят сами за себя. На укрепление воинской дисциплины должно быть сейчас обращено максимум внимания хозяйственных руководителей, партийных, комсомольских и профсоюзных организаций.

Это тем более необходимо в связи с приближением навигации. С самого же первого дня ее надо добиться подлинно воинской дисциплины на всех участках—на судах, пристанях, в учреждениях, в ОРСах, на полях подсобных хозяйств. Все звенья, все рычаги должны быть приведены в движение на всю мощь во имя одного—во имя выполнения и перевыполнения государственного плана перевозок.

Сейчас в бассейн прибывают новые люди, большинство из них никогда не работало на водном транспорте. Каждого товарища следует немедленно ознакомить с дисциплинарным Уставом, рассказать, что от него требуется, как от речника, внушить правила несения службы в учреждениях и предприятиях, утвержденные народным комиссаром т. Шанковым и опубликованные в «Сталинце» 13 апреля.

Воинскую дисциплину надо насаждать не только мерами взысканий, но и мерами профилактики, предупреждениями нарушений трудовой дисциплины, в частности, путем систематической разъяснительной и воспитательной работы среди всей массы речников, твердо памятуя, что воинская дисциплина—залог нашей победы на трудовом фронте в навигацию 1944 года.

ПРИКАЗ Верховного Главнокомандующего Генералу армии ТОЛБУХИНУ

Войска 4-го Украинского фронта, продолжая успешное наступление, сегодня 13 апреля, в результате смелого удара танковых соединений и пехоты овладели городом и портом на Черном море—Евпатория—важным опорным пунктом обороны немцев на западном побережье Крыма.

В боях за овладение Евпаторией отличились войска генерал-лейтенанта Захарова, генерал-лейтенанта Чанчибадзе, генерал-майора Цаликова, подполковника Пузанова, артиллеристы генерал-майора артиллерии Стрельбицкого, майора Мозгунова, подполковника Чижинова, танкисты генерал-майора танковых войск Юдина и летчики генерал-майора авиации Кузнецова, полковника Чучева.

В ознаменование одержанной победы наиболее отличившиеся в боях соединения и части представить к присвоению наименования «Евпаторийских» и к награждению орденами.

Сегодня, 13 апреля, в 21 час столица нашей Родины Москва от имени Родины салютует доблестным войскам 4-го Украинского фронта, освободившим город Евпатория,—двенадцатью артиллерийскими залпами из ста двадцати четырех орудий.

За отличные боевые действия объявляю благодарность руководимым Вами войскам, участвовавшим в боях за освобождение Евпатории. Вечная слава героям, павшим в боях за свободу и независимость нашей Родины!

Смерть немецким захватчикам!

Верховный Главнокомандующий
Маршал Советского Союза И. СТАЛИН.

13 апреля 1944 года.

ПРИКАЗ Верховного Главнокомандующего Генералу армии ТОЛБУХИНУ

Войска 4-го Украинского фронта, развивая наступление, сегодня, 13 апреля, в результате стремительной атаки танковых соединений и пехоты овладели столицей Крыма городом Симферополь—основным опорным пунктом обороны противника, прикрывающим пути в портам южного побережья Крымского полуострова.

В боях за овладение городом Симферополь отличились войска генерал-лейтенанта Крейзера, генерал-майора Разуваева, генерал-майора Кошевого, генерал-майора Потопенко, генерал-майора Бобранова, полковника Родионова, танкисты полковника Соловьева, полковника Поцелуева, полковника Фещенко, полковника Жиднова, подполковника Архипова, подполковника Хромченко, подполковника Храповицкого, майора Неделько, артиллеристы генерал-майора артиллерии Телегина, полковника Капанова, полковника Василенко, полковника Павлова, полковника Кальниченко, подполковника Яромченко, подполковника Мацневского, подполковника Власенко, связисты генерал-лейтенанта войск связи Королева, полковника Олбаничева, саперы полковника Павлова, майора Сычева и летчики генерал-майора авиации Савицкого, полковника Гейво, полковника Карячина, полковника Прутова, полковника Ситнина.

В ознаменование одержанной победы соединения и части, наиболее отличившиеся в боях за освобождение Симферополя, представить к присвоению наименования «Симферопольских» и к награждению орденами.

Сегодня, 13 апреля, в 22 часа столица нашей Родины Москва от имени Родины салютует доблестным войскам 4-го Украинского фронта, овладевшим городом Симферополь,—двадцатью артиллерийскими залпами из двухсот двадцати четырех орудий.

За отличные боевые действия объявляю благодарность руководимым Вами войскам, участвовавшим в боях за освобождение Симферополя. Вечная слава героям, павшим в боях за свободу и независимость нашей Родины!

Смерть немецким захватчикам!

Верховный Главнокомандующий
Маршал Советского Союза И. СТАЛИН.

13 апреля 1944 года.

Предмайское социалистическое соревнование Обязательство выполняется

Коллектив Вологодского завода, включаясь в предмайское социалистическое соревнование, обязался повысить производительность труда. По-фронтовому взялись за выполнение этого обязательства токари механического цеха.

Работая 13 апреля на изготовлении деталей для пароходов «Калуштин», «С. Перовская», газохода «Марина Раскова» и землечерпательных машин №№ 4 и 28, токари: т. Рябова выполнила сменное задание на 227 проц., т. Мельников—на 250 проц., т. Корепова—на 140 проц., т. Парамонов—на 135 проц., слесарь т. Балашов—на 225 проц.

Т. БОГОЯВЛЕНСКАЯ,
нормировщик механического цеха
Вологодского завода.

Улучшим снабжение путейцев

Отдел рабочего снабжения Вологодского технического участка организован в апреле 1943 года. За этот короткий период проделана значительная работа по улучшению снабжения путейцев, как в период прошлой навигации, так и в зимний судоромент.

Перед коллективом технического участка стоит ответственная задача—обеспечить в навигацию 1944 года глубоководный, безопасный путь флоту Сухонского пароходства. В связи с этим больше ответственности ложится и на нас, работников ОРСа Нам нужно создать собственную продовольственную базу с тем, чтобы еще выше поднять уровень снабжения рабочих продуктами питания.

В этом году будет освоено 36 га земли, из них: в Наремах 23,5 га, в Тотеме—13,5 га. Семена заготовлены полностью. Зерновых посеем 13 га, картофеля—10 га, овощей—7,6 га.

Сейчас принимаем все меры к тому, чтобы в ближайшие дни вывезти на поля навоз, которого требуется 810 тонн. Кроме этого вывезено 8 тонн удобрения фекалия, собрано 3,5 тонны золы.

В период подготовки к весеннему севу нам надо было заготовить 150 парниковых рам. Сделано же их всего 40, из них 14 остеклено. Для неостекленных рам вяжутся маты.

Особое внимание уделяется подготовке рыболовецкого хозяйства. Созданы две бригады под руководством тт. Кюмова, Сковородникова и Кулакова. Существенную роль в вылове рыбы призваны сыграть работники обстановки на линии. Орудия лова имеются.

Работники ОРСа техникума горячо поддерживали призыв станкостроителей Московского ордена Ленина завода «Красный пролетарий» и включились в предмайское социалистическое соревнование. В Наремах и Тотеме организуются воскресники по вывозке навоза и набивке парников под рассаду. Работа эта в ближайшие дни закончится.

Придавая особо важное значение коллективному питанию на судах, мы своевременно позаботились и запасли все виды продуктов питания не меньше, чем на месяц.

В 1944 году каждый путейцев, в первую очередь семьи красноармейцев, будут иметь свои индивидуальные огороды.

Н. БОКАРЕВ,
начальник ОРСа Вологодского
технического участка.

Технический план и график движения судов— дело рук всех речников

Технический план работы флота впервые был введен в прошлом году. Он сыграл большую организующую роль. Однако в нашем пароходстве технический план и график движения судов не получили достаточно широкого распространения.

Помимо того, что самой идеей планирования работы по-новому плохо были вооружены эксплуатационники, не говоря уже о подавляющем большинстве речников, практическому осуществлению технического плана и движению пароходов строго по графику мешали некоторые другие обстоятельства.

Перечислю главные из них: недостаток топлива и низкое его качество, отсутствие простейших приспособлений на дровоскладках, что неизбежно порождает большие простои судов под забором топлива, простои флота на пристанях под погрузкой и выгрузкой.

Учитывая все это, работники службы эксплуатации в навигацию 1944 года решили график движения флота сделать наиболее гибким, отвечающим конкретным условиям плавания. График разработан не на весь эксплуатационный период, а на два периода: весенний и межлетний; дано несколько параллельных линий (ниток) с учетом мощности пароходов и весом веза; флот будет расставлен по тяговым участкам и по роду перевозимого груза.

Каждой нитке графика установлена определенная складка топлива, что позволит правильно выбирать дрова и предотвращать скопление флота под забором топлива на одной складке.

На тяговых участках—6-й шлюз—Шера и Печатино—Тотьма суда пойдут по графику с нефтевозами, сухогрузом и плотами. На участке Топорня—6-й шлюз—с нефтевозами и сухогрузом, а на участке Тотьма—В.—Устюг—только с нефтегрузом.

На участке же У.—Вологодское—Вологда движение предполагается по отдельному, месячному, графику, с выделением специальной тяги и только в исключительных случаях—транзитной тягой вне графика.

Из общего навигационного плана перевозок, 60—65 проц. грузов должны быть освоены строго по графику. Но технически разработать график—лишь одна сторона дела, главное заключается в том, чтобы практически организовать работу по графику.

Кто же обязан возглавить организацию работы по графику? Конечно, работники службы эксплуатации и, прежде всего, мы, диспетчеры.

Но я уже упоминал о том, что может серьезно мешать движению флота и, в данном случае, все усилия диспетчера могут оказаться совершенно бесплодными. Значит, технический план и график—общее дело всех речников. Плохо будет, если пароход, прибывший в конечный пункт и требующий ремонта (который можно произвести во время положенной графиком стоянки) будет находиться без движения полсуток и больше только потому, что рабочий день кончился и ремонтировать его некому. А такие случаи были в прошлом году, в частности в Вологодском затоне.

Или бывало так: пароход прибывает в пункт экшировки после 17 часов. И вот тут начинались поиски кладовщика, чтобы получить материалы и смазку. Это имело место также в Вологде и в Тотме.

Еще хуже обстояло с получением командами продуктов питания. Судно придет, его обрабатывают, шужно уходить дальше или в обратный рейс, а магазин, смотришь, закрыт, или нет продуктов. Таким образом многие суда простаивали часами, главным образом в Вологде (кстати сказать, под боком у руководителей отделов рабочего снабжения) и в Усть-Толшме.

Все это на первый взгляд «мелочи», но они, подчас, играют решающую роль, от них зависело осуществление графика движения судов.

До навигации 1944 года остались буквально считанные дни. Что требуется для широкого и повсеместного внедрения технического плана и

графика в эксплуатационную практику?

Надо: до начала навигации довести график и все нормативы до всех команд, чтобы они знали за что должны бороться;

диспетчерскому аппарату пароходства и линии—строить свою работу строго в рамках графика, контролировать выполнение этого графика каждым судном в отдельности;

организовать сквозные диспетчерские дежурства и социалистическое соревнование диспетчерских смен, соревнование между судами и между вахтами на них;

работникам лесной конторы—принять меры к пополнению отдельных участков топливом, где его явно не хватает, оборудовать складки для быстрого забора топлива;

механико-судовой службе—при всех судоремонтных мастерских создать ремонтные бригады;

заготконторе управления пароходства—установить круглосуточное дежурство кладовщиков;

отделом рабочего снабжения—упорядочить выдачу продуктов для команд, проявить больше гибкости и инициативы в своей деятельности. Я бы считал необходимым магазин плавостава в Вологде с пассажирского вокзала перенести на пристань Ветка, что сократит простой судов и пробеги их по рейду;

начальникам пристаней необходимо вести жесткую борьбу с нарушителями норм обработки судов под погрузкой и выгрузкой.

Если эти основные требования будут выполняться, то нашему флоту наверняка суждено плавать по графику, и технический план явится живой действительностью. Важно, чтобы было понято одно неслыханное условие: технический план—дело рук всех речников, всех организаций бассейна, а не только команд судов и эксплуатационных работников.

А. БРЮХОВ,
дежурный диспетчер управления пароходства.

ЗА СТРОЖАЙШИЙ УЧЕТ

Ежегодно хозяйственные предприятия бассейна делают большие вклады, затрачивают огромные суммы средств на различные обходы. В связи с этим диктуется необходимость постановки строжайшего учета материальных ценностей. Надо уметь пускать в дело даже отбросы и отходы. Особенно необходимо учитывать брак, убытки от него.

Но как учитывается брак на промпредприятиях пароходства? Плохо. В отчетных документах за 1943 год говорится, например, что в Вологодском заводе бракованных деталей оказалось в 1942 году на 1.700 рублей, а в 1943 г. на 3.400 руб., в Тотемской судовой верфи в 1943 г.—на 2.000 р.

Характерно, что удержано с бракоделов на Вологодском заводе тысяча руб., а на Тотемской судовой верфи—200 руб. В мастерских Печатино вообще брак не учитывается.

Мне хотелось бы затронуть еще один не менее важный вопрос—об учете и о единых нормах расходования на судах навигационных материалов.

Кстати сказать, эти нормы вообще отсутствуют, и керосин, свечи, гвозди, железо всех сортов расходуются произвольно, что неизбежно ведет к лишней затрате этих материалов, а иногда злоупотреблениям.

Если, допустим, капитан, механик, шкипер получил со складов материалы, их тут же надо брать на учет, бороться за строжайшую экономию.

Сделать это вообще нетрудно, а главное—крайне необходимо.

И. Трапезников.

начальник финансового отдела управления пароходства

В ХЛЕБОПЕКАРНЕ

Хлебопекарня ОРС'а пристани Вологда подготовлена к навигации 1944 года: в ней отремонтированы печи, полы, двери, поправлена штукатурка стен, потолков, приведена в порядок электропроводка, побелены стены, покрашены панели, наличники хлебных полок и этажерок, прочищен водонапорный бак.

Полностью реставрирована спецодежда и обувь для работников пекарни. Зав. хлебопекарней т. Кольбе окончил специальные курсы по хлебопечению.

Коллектив пекарни соревнуется по бригадам за перевыполнение заданий, за высокое качество продукции. Регулярно проводятся производственные совещания, на которых обсуждаются вопросы эко-

номии дров, смазочных средств. В помещении поддерживается необходимая чистота.

Особо следует отметить добросовестную работу кладовщика т. Темчиной. В ее практике не бывает никаких недоразумений, порядок отпуска хлеба образцовый, учет точный.

Честно также трудятся мастер т. Иванова, подручные тт. Главкова и Ершова, техника Меркулова.

В работе пекарен, однако, есть и недочеты: перебой в свете, керосинового освещения не хватает, лампы пришли в ветхость, отсутствуют техническая учеба с пекарями. Эти недостатки надо устранить.

П. И. РАСТОРГУЕВ.

Дезертир Михеев получил по заслугам

Советские люди, в том числе работники речного транспорта, отдадут все свои силы на помощь наступающей Красной Армии, честно выполнят свой боевой долг перед Родиной.

К сожалению, еще находятся люди, которые в такой ответственный период, какой мы переживаем, дезертируют с трудового фронта.

А. К. Михеев работал на электростанции Вологодского судоремонтного завода. Все условия для того, чтобы продолжать оставаться на этом участке ему были созданы. Однако Михеев 2 января бросил вверенный ему пост, позорно дезертировал и очутился на родину в Борисово-Судский район. 5 февраля

Михеев был найден и заключен под стражу.

3-го апреля Михеев предстал перед Военным трибуналом и приговорен к 6 годам лишения свободы.

Лица, работающие на речном транспорте и самовольно бросившие порученное дело в дни Отечественной войны, согласно существующим теперь законам, будут наказываться со всей строгостью, как за тяжкое преступление перед Родиной, с конфискацией из их хозяйства имущества в доход государства.

А. Щипунов,
председатель сессии Военного трибунала ПСРП, капитан юстиции.

К НАВИГАЦИИ ГОТОВЫ

Неделя через две выйдут в плавание первые караваны судов, начнется навигация. В 1944 году речникам Сухоны предстоит перевезти для нужд страны и Красной Армии сотни тысяч тонн грузов.

Готовясь к навигации, команда бумажного парохода «Урицкий» отдавала все свои силы делу ремонта судна, считая это задачей первоочередной важности. В результате судно сдано по технической готовности 1 января, или на 85 дней раньше срока с оценкой на хорошо.

Настало время заняться вопросом подготовки судна к сдаче в эксплуатацию, встречи и обучения команды и т. д.

ЗА СПЛОЧЕННЫЙ КОЛЛЕКТИВ

Товарищ Сталин учит Красную Армию искусству побеждать врага, в совершенстве овладеть оружием. Речники же в совершенстве должны знать свое дело, использовать имеющиеся возможности выполнения плана грузоперевозок.

Успех в работе решают люди, кадры. Я поставил своей целью до выхода судна в плавание обучить команду необходимым навыкам труда, знанию правил плавания и технической эксплуатации, а также и

Уставов о дисциплине и службы на судах.

Организуем сквозное несение вахт рядовым составом палубной и машинной команд, что позволит шире развернуть социалистическое соревнование. Наряду с этим вводится развод вахт, как одно из средств укрепления военной дисциплины на судне.

РАБОТАТЬ ПО ГРАФИКУ

В навигацию 1944 года вся работа флота будет осуществляться строго по техническому плану, по графику. Введение техплана безусловно поднимет работу речного транспорта на еще более высокую ступень.

Команда парохода «Урицкий» со своей стороны сделает все, чтобы плавать по графику. С первого рейса возьмем на себя конкретное социалистическое обязательство, развернем повехтенное и индивидуальное социалистическое соревнование, ведя борьбу за повышение скорости судна, экономии топлива и смазочных материалов. Также будем проводить производственные совещания по вопросу итогов каждого рейса и о задачах на очередной рейс.

Техплан ко многому обязывает службу эксплуатации. Во-первых, следует покончить с использованием мощных пароходов на коротких дистанциях, нужно дать широкий простор транзитным линиям. Во-вторых, своевременно составлять везы, на что приходится иногда затрачивать по 3—4 часа. В-третьих, в межлетний период неплохо бы оказывать помощь другим пароходам при проходе через перебор Грузовые и в районе Сокольского промозла. И, наконец, надо принять все меры к бесперебойному снабжению судов топливом, обеспечить подкату дров к урезу воды. При этом мы сократим простой под бункеровкой в 3—4 раза.

В навигацию несколько по-другому хочу организовать коллективное питание команды. Кроме кока, будет еще заведующий столовой, который постоянно должен заниматься самозаготовкой продуктов. Выделяется специальное помещение для столовой. Задача ОРС'ов линии—своевременно подвозить продукты в магазины.

А. И. МАРКОВ,
капитан парохода «Урицкий».