

СТАЛИНЕЦ

ОРГАН УПРАВЛЕНИЯ СУХОНОСКОГО ПАРОХОДСТВА
И БАССЕЙНОВОГО КОМИТЕТА СОЮЗА РЕЧНИКОВ

Воскресенье

4

июня

1944 г.

№ 43 (935)

Цена 15 коп.

Наше пароходство выполнило майский план по обоим показателям: по тоннам на 103 проц., по тонно-километрам на 100 проц.

Еще лучше будем работать в июне!

Работать еще лучше!

Прошел май—первый месяц четвертой военной навигации. Правительственное задание его по грузо-перевозкам речники Сухоны выполнили. По тоннам пароходство дало 103,2 проц., а тонно-километровой продукции—100 проц.

Подлинно по-фронтовому трудились и продолжают трудиться многие команды судов, что обеспечило им победу в минувшем месяце. Разве случайно такие пароходы, как «Ляпидевский», «Чернышевский», «Крылов», «Болдов», «И. Папанин», «Достоевский», «Чехов», «И. Осипенко» выполнили майский план по грузовым и пассажирским перевозкам от 114 до 170 проц.? Конечно не случайно. Это прямой результат организованности людей, высокого чувства ответственности перед Родиной за порученное дело.

Однако успокаиваться рано, ибо в своей работе пароходство имеет еще крупные недочеты, устранение которых принесет нам более ощутительные успехи, особенно по качественным показателям, чего еще недостает в практике речников Сухоны.

Что надо сделать для более продуктивной работы в июне?

Ликвидировать чрезмерные простои томяка и тяги под выпрузкой, разгрузкой, под набором топлива. По этим причинам в отдельные дни грубо нарушался технический план, график движения и технологический процесс обработки судов на пристанях. Нельзя также дальше терпеть вопиющие неудобства, испытываемые командами флота при буксировке томяка. Лесная контора и служба эксплуатации так и неудовольствием оборудовать площадки на дровоскладах, особенно в районе Опоки и на других участках, где берега реки высокие и крутые.

Среди пристаней майский план по обоим показателям выполнила только пристань Каргополь, кетати сказать, не решающая по грузообороту и своему общему значению. Пристань Вологда перевыполнила задание по тоннам, но недодала по

тонно-километрам, тоже следует сказать о пристани Печатино. Пристань Тотма наоборот—план по тоннам выполнила лишь на 75 %, но перевыполнила его по тонно-километрам.

В июне коллективы пристаней обязаны улучшить работу. Этому безусловно будет способствовать начавшийся с 1 числа общественный смотр организации труда на пристанях. Надо смотреть-провести по деловому, сделать его массовым, действенным в изжитии простоев флота, рабочей силы, механизации. Как свидетельствуют первые дни июня смотр на пристанях развертывается медленно, бригады по смотру еще только создаются.

Итоги грузоперевозок в мае говорят еще об одном серьезном недостатке—о неравномерности работы судов, о рывках. В первые дни мая выполнение месячного плана исчислялось буквально единицами процентов—один-два в сутки. За последние же дни темпы перевозок резко подымались и суточные задания выполнялись от трехсот и почти до 500 проц. Подобная скачкообразность не делает чести эксплуатации, она обвиняет их в том, что технический план не стал еще железным законом.

Июнь, как и май, является решающим в перевозках грузов. В течение его речники Сухоны надо работать еще лучше, чем они работали в предыдущий месяц. Особое внимание необходимо обратить на качественный показатель, на то, чтобы перевозки удешевить, ликвидировать аварии, которых в мае допущено 14; многие из них принесли государству большой материальный ущерб, на длительный срок вывели из строя некоторые суда и баржи.

Мы соревнуемся с речниками Шексны. По имеющимся сведениям шекснинцы в мае поработали лучше нас и добились несколько больших результатов. В июне первенство в соревновании должно быть за нами, к тому мы имеем все необходимые условия и возможности.

Сводка о ходе грузоперевозок за 30, 31 мая и 1 июня

Суточное задание за 30 мая выполнено по тоннам—на 150,2 проц., по тонно-километрам—на 75,7 проц., 31-го—на 302,8—485,5 проц. Майский план пароходством выполнен по тоннам на 103,2 проц., по тонно-километрам—на 100 проц.

Пристань майский план выполнили—пристань Вологда по тоннам—на 104,3, по тонно-километрам—на 98 проц., Тотма—на 75—102 проц., Печатино—на 118—95,3 проц., Каргополь—на 100 по обоим показателям.

1 июня суточное задание пароходством выполнено по тоннам—на 100,5 проц., по тонно-километрам—на 36,1 проц., пристанями: пристанью Вологда по тоннам—на 29,3, по тонно-километрам—на 8,9 проц., Тотма—на 11,6—8,8 проц., Печатино—на 75,2—29 проц.

На полях совхозов и подсобных хозяйств

По состоянию на 1 июня план сева зерновых и овощей совхозом «Заречье» и подсобными хозяйствами выполнен (в процентах):

Совхозом «Заречье»—на 49,6, подсобными хозяйствами: пристанью Печатино—на 67,2, пристанью

Вологда—на 54,3, пристанью Тотма—на 55,4, пристанью Каргополь—на 51,9, Тотемской судовой на 40,9, Вологодского судоремонтного завода—на 50,5.

Общий план сева выполнен на 50,5 процента.

ПЕРЕДОВИКИ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО СОРЕВНОВАНИЯ

Как работал в мае пароход „Достоевский“

Коллектив пассажирского парохода «Достоевский», успешно завершив зимний судоремонт, одним из первых на Сухоне начал четвертую военную навигацию. 1 мая, взяв на борт 33 тонны груза и 230 пассажиров, мы вышли в первый рейс по линии Вологда—Никольск (река Юг).

Несмотря на трудные условия на реке Юг команда с честью выполнила ответственное задание, дав 137 проц. рейсового плана. В обратный путь груза и пассажиров перевезено значительно больше.

После того, как очистились ото льда Кубенское озеро и Северо-Двинская система, пароход стал курсировать по линии Вологда—Топорня. Не было случаев, чтобы команда судна не перевыполняла задание по перевозкам. В результате напряженной работы каждого члена команды—от командиров до рядовых работников—план грузоперевозок в мае выполнен на 167 проц.

Успешную работу нашего парохода в первый месяц навигации 1944 года следует объяснить тем, что у нас четки и на полную нагрузку используются механизмы. Коллектив отдает все силы, чтобы больше оказать помощи Красной Армии в разгроме врага и выполнить тем самым указания товарища Сталина, данные им в первом-майском приказе.

С первого дня навигации командный состав уделял и уделяет много внимания укреплению воинской

дисциплины. На судне в течение месяца не было ни одного нарушения и невыполнения приказов и распоряжений начальников, вся команда без исключения участвует на погрузо-разгрузочных работах, борясь за экономию времени.

Большую роль в обеспечении перевозок играет хорошее коллективное питание на судне. Этому вопросу мы придаем особое внимание. Налажено двухразовое питание, и из двух блюд. Кроме централизованно заготовляемых дополнительных продуктов. За месяц купили 70 кг. картофеля и 15 кг. свежей рыбы. Обеды и ужины приготавливаются вкусные и питательные.

Среди коллектива выявились лучшие люди, стахановцы военного времени. Первый пом. капитана Александр Иванович Иванчиков не только отлично знает свои прямые обязанности, но он еще совмещает должность ботмана. Быстро и в сжатые сроки обеспечивает мелкий ремонт гребных колес и других механизмов, первый пом. механика т. Залескевич.

Из числа рядовых работников не покидая рук трутся масленщик комсомолец т. Колесов, кочегар т. Ковалева, матросы тт. Надежичева и Егорова, впервые пришедшие на речной транспорт. Хорошо освоил профессию штурманом, такелажное и столярное дело воспитанник школы ФЗО т. Тимофеев. С положительной стороны зарекомендовал себя юнга Лёня Быков.

Коллектив парохода «Достоевский» мог бы добиться лучших результатов в своей работе, если бы не было помех. На судне часто ломаются гребные колеса, большинство спиц которых сварные, они часто выходят из строя. Отсутствие запасных деталей (спиц, костылей, полуабак) не позволяет нам быстро устранять поломки.

Кузьминский технический участок не заботится о том, чтобы улучшить обстановку на Кубенском озере, главным образом световую. Нужно во что бы то ни стало поставить два белых бакена от истока Сухоны до устья реки Кубины, один бакен от устья Кубины до Новленоса, несколько белых и красных бакенов при входе в реку Ельма, белый бакен не доходя 5 километров до мыса Шенин (при входе в реку Уфлюга); а также бакен напротив села Сяма.

Отсутствие нормальной световой обстановки приводит к простоям пассажирских пароходов. 23 мая нам до рассвета пришлось ожидать, на что ушло 5 часов, а уже потом пошли в реку Уфлюга.

После реконструкции плотины шлюза «Знаменитый» образуется водоворот при входе в нижние ворота шлюза. При этом струя воды настолько сильно действует, что суда набрасывает на каменную дамбу справа. Следует предпринять соответствующие меры, предотвратить аварии.

п. попов,
капитан парохода «Достоевский».

От Советского Информбюро

ОПЕРАТИВНАЯ СВОДКА ЗА 2 ИЮНЯ

В течение 2 июня в районе северо-западнее и севернее города ЯССЫ наши войска отбивали атаки крупных сил пехоты и танков противника. Северо-западнее ЯССЫ противнику, ценою больших потерь в живой силе и технике, удалось незначительно вклиниться в нашу оборону. Севернее ЯССЫ наши войска успешно отбили все атаки пехоты и танков противника. По предварительным данным, за день боя уничтожено 25 немецких танков.

На остальных участках фронта—без существенных изменений. За 1 июня наши войска подбили и уничтожили 27 немецких танков. В воздушных боях и огнем зенитной артиллерии сбито 47 самолетов противника.

В районе города Яссы противник утром атаковал наши позиции, бросив в бой крупные силы пехоты и танков. Встреченные мощным огнем, немцы были вынуждены откатываться назад, не достигнув советских позиций. Лишь во второй половине дня северо-западнее Яссы противнику, ценою тяжелых потерь, удалось незначительно вклиниться в нашу оборону. Севернее Яссы все атаки немцев отбиты. Подступы к нашим позициям усыяны вражескими трупами. Только на одном участке уничтожено 900 гитлеровцев, 7 танков и 3 самоходных орудия. Взята в плен значительная группа немецких солдат и офицеров.

Юго-восточнее города Станислав противник четыре раза атаковал наши позиции. Не добившись никакого успеха, немцы отошли на исходный рубеж. На поле боя осталось более 200 вражеских трупов. Сожжены самоходное орудие и два бронетранспортера противника.

Юго-восточнее города Витебск происходила перестрелка с противником. Группа снайперов, под коман-

дующим лейтенанта Мусатова, за последнее время истребила 147 немецких солдат и офицеров. Снайпер Исмаил Гайсин уничтожил 27, а снайпер Катко—25 немцев.

На севере бойцы подразделения капитана Юсупова в результате стремительной атаки разгромили до роты гитлеровцев. Захвачены пленные, 7 пулеметов, радиостанция и другие трофеи. Группа бойцов, во главе с лейтенантом Козловым, ночью совершила вылазку в расположение белофиннов. Гранатами и огнем из автоматов разведчики уничтожили 36 солдат противника.

Авиационная разведка Краснознаменного Балтийского флота вечером 30 мая обнаружила в Нарвском заливе группу немецких кораблей. Торпедные катеры, под командованием Героя Советского Союза капитана 3 ранга Осипова, атаковали противника. Прорвавшись через завесу артиллерийского огня, торпедные катеры потопили три сторожевых корабля и нанесли серьезные повреждения двум быстроходным десантным судам. Все наши катеры вернулись на свою базу.

На сторону Красной Армии перешла группа солдат и офицеров 18 полка 18 румынской горнострелковой дивизии. Пленный лейтенант Георгий Л. рассказал: «Нашей дивизией командует генерал Балдеску—отъявленный предатель родины. В угоду немцам он готов сжечь всю Румынию от края до края и уничтожить все население от мала до велика. Особенно свирепствовал Балдеску на оккупированной советской территории. Офицеры рассказывают, что он участвовал в грабежах и расстрелах мирных жителей». Далее лейтенант заявил: «В Румынии царит паника. Многие видные чиновники, нажившие за время войны крупные состояния, переводят свои капиталы за границу. Так, например, Памфилий Шейкару продал свое имущество и акции газеты «Куронтул» и купил фабрику в Лиссабоне. Некоторые чиновники уже бежали за границу. Правительство явно не справилось с эвакуацией населения из прифронтовой полосы. Потоки беженцев дезорганизовали железнодорожный транспорт. Правительство загоняет беженцев в уезды Аржож, Дембовица и Ольтеню. Ввиду наплыва огромного числа беженцев, в этих районах возникли продовольственные трудности. Многие живут под открытым небом. За последнее время имели место стихийные антинемецкие выступления. Правительство беспомощно расправляется с противниками гитлеровской Германии. Однако, несмотря на все драконовские меры, Антонеску не удалось подавить антифашистское движение. В стране растет партизанское движение».

Шефство кадровых речников над молодыми сделаем массовым

Призыв группы старейших кадровых речников Вятского пароходства о шефстве над молодыми рабочими нашел поддержку среди опытных производственников промпредприятий нашего бассейна.

Работа по этому вопросу развернулась на Тетемской судовой верфи. Руководители ее, партийная и профсоюзная организации уделяют шефству много внимания. Во всех цехах выпущены боевые листки, призывающие поддержать начинание. Создана постоянная группа, которая следит за ходом обучения и воспитания молодых рабочих, своевременно заботится о подборе шефов и создании необходимых условий, способствующих дальнейшему развитию этого большого дела.

В целях укрепления производственной дисциплины и воспитательной работы среди молодежи, проживающей в общежитии, назначены комендант и два воспитателя. На них возложена задача упорядочить культурно-бытовые условия молодых рабочих, развертывания агитационно-массовой работы.

В результате для молодежи, живущей в общежитии, регулярно устраиваются бани, организуется стирка и починка белья, ремонт обуви. Проведен ряд докладов и лекций, чтение газет.

Число шефов над молодыми рабочими увеличивается с каждым днем. Их насчитывается сейчас 27 человек.

Над молодыми рабочими тт. Прохоровым и Постниковым шефствует старший электромонтер т. Двойников, над столярами тт. Рожиным, Винотрадовым, Мужиковой — брига-

дир судоплотников т. Никитинский, начальник деревообделочного цеха т. Апаньин, инженер по труду тт. Глаздышева и т. д.

Эти товарищи обязались обучить своих подшефных сложным профессиям, помочь им овладеть техникой производства и стать полноценными мастерами своего дела.

Серьезно взялись за шефство над молодыми кадрами передовые рабочие и инженерно-технические работники других промпредприятий. На Вологодском судоремонтном заводе каждый кадровик шефствует над двумя-тремя молодыми рабочими, на судовой верфи в Усть-Толшме шефов 18 человек, в судоремонтных мастерских Печатино — 13 человек, на пристани Вологда — 3.

Плохо развевается шефство

над молодыми рабочими среди плавсостава. Этим вопросом занимается только на двух пароходах — «Сократе» и «Липидевском». Причина в том, что руководящие работники Пароходства, начальники пристаней, их помощники и бассейновый комитет речников не провели среди плавсостава соответствующую разъяснительную работу, не рассказали о письме народного комиссара тов. Шапкова о благородном почине вятчей.

Шефство старых кадровиков над молодыми рабочими в дни Отечественной войны имеет исключительное большое значение. Опыт передовых нужно всемерно поддерживать и распространять его на все участки бассейна.

Н. НИКОЛАЕВ.

Инициатива подхвачена

Шефство над молодыми рабочими, развертывающееся по инициативе старых кадровых рабочих Вятского пароходства, с большим воодушевлением поддерживают опытные речники пристани Вологда. Первыми откликнулись на призыв вятчей плотники тт. Головишкин, Цветков и техник-прораб т. Шемякин.

Тов. Головишкин заявил, что в течение трех месяцев он обучит квалификации плотника молодого рабочего В. А. Печулина и А. Бушарину.

С любовью обучает плотничному делу молодежь, впервые пришедшую на производство, плотник т. Цветков. Принимая шефство над молодыми столярами тт. Брюковым и

Рыбиной, он в своем обязательстве пишет, что будет честно передавать свои знания, пока не научит их работать умело.

Техник-прораб т. Шемякин решил в три месяца обучить квалификации печника четвертого разряда т. Соголову, работающую сейчас учеником.

Партийная организация по вопросу шефства над молодыми рабочими проводит разъяснительную работу. Нет сомнения, что в это большое патристическое дело включатся десятки других квалифицированных рабочих.

Н. ЧЕЛНОВ,

секретарь партбюро пристани Вологда.

ДЕЛО ОГРОМНОЙ ВАЖНОСТИ

В инструктивно-методическом письме Наркомречфлота «О работе с юнгами на судах речного флота СССР в период навигации» и положении о воспитанниках-юнгах сказано, что всю ответственность за учебно-воспитательную работу, службу и быт юнг несут капитаны и механики.

Для юнг на судах должны быть созданы необходимые бытовые условия, их надо обеспечить жильем, трехразовым питанием, спецодеждой, постельными принадлежностями. Задача капитанов — выполнить указанные требования.

К делу воспитания юнг следует также привлекать других, опытных членов команды, пом. капитанов, пом. механиков. Для ежедневной практической работы на судне нужно юнг закрепить за квалифицированными ручевыми, машинщиками, матросами и кочегарами. Эти лица обязаны обучать юнг производственным специальностям, осуществлять повседневное руководство юнгами.

Капитаны и механики судов бассейна до сих пор не поняли своих задач по обучению и воспитанию юнг. Ни на одном пароходе юнги не закреплены за квалифицированными людьми. В результате многие из них остаются без должного внимания и присмотра, не организовано производственное и теоретическое обучение, культурное воспитание юнг.

Такое безответственное отношение приводит к тому, что юнги, отстоявшие положенные часы на вахте,

предоставляются сами себе, делают что хотят. На пассажирских пароходах «Давыдовский», «Крылов» и других, можно видеть, как юнги часто находятся среди пассажиров, занимаются попрошайничеством и т. д.

Эти явления говорят о том, что команды судов не взяли по-настоящему за воспитание юнг. Таким безобразиям пора положить конец. На пароходах нужно для юнг установить твердый распорядок дня, согласно которому и проводить всю производственно-воспитательную работу.

Практическая подготовка юнг плавательским специальностям осуществляется в процессе несения служебных обязанностей. Во время вахты юнга является дублером матроса или кочегара. В то же время ему поручаются отдельные работы, за выполнением их наблюдает вахтенный начальник, а правильное исполнение дела организует лицо, за которым закреплен юнга.

На вахте и при выполнении других заданий от юнг следует требовать соблюдения Уставов и соответствующих положений. Одновременно с практическим обучением нужно их обучать и теории. В течение 5—6 часов ознакомить каждого юнга с правилами и обязанностями, с распорядком дня, содержанием своего имущества и помещения, личной гигиеной, правилами безопасности на борту судна. Не менее 8—10 часов затратить на изучение судовых правил.

После этого, приступить к обучению юнг по специальностям, дать элементарное понятие о внутренних водных путях, об устройстве судна, оборудования, о правилах несения вахтенной службы, об управлении шлюпкой, о такелажном хозяйстве, об устройстве механизмов, котлов и проч.

Вся воспитательная работа с юнгами должна быть поставлена так, чтобы из юнг вырастить знающих свое дело, дисциплинированных работников речного флота, привить им искреннюю любовь к избранной профессии, честность, правдивость, воспитать в них личную инициативность.

Воспитание юнг есть дело не только капитанов и механиков, а всех речников, в первую очередь кадровых работников, которые своим примером обязаны научить юнг порядку, аккуратности, чистоплотности, вежливости, уважению к старшим и т. п.

В период обучения юнг необходимо использовать все права поощрений и меры взыскания, согласно положению. Но прежде чем применить меры воздействия, надо глубоко анализировать каждый поступок, принимать решение обязательно по каждому случаю в отдельности. Только при этом коллективы судов справятся с задачей воспитания юнг.

Н. КОНДЛЕВ,

инспектор по подготовке кадров управления пароходства.

В ПОМОЩЬ ПЛАВАЮЩЕМУ СОСТАВУ По-хозяйски относиться к судам

Эксплуатация флота в условиях военного времени требует от каждого речника напряжения всех сил, проявления инициативы, творческой мысли, изобретательности. Всякая невнимательность, халатность, безинициативность, недисциплинированность, особенно при наличии слабых знаний своих обязанностей, неизбежно приводят к непроизводительным простоям, к браку и аварийности судов.

Ряд аварий судов, происшедших в бассейне с открытием навигации, способствовали именно эти отрицательные явления. Решающую роль в деле успешной и безаварийной работы флота играет хороший уход за судами, высокая эксплуатационная культура.

В приказе наркома № 74 от 5 апреля 1943 года о реализации решений пленума технического совета Наркомречфлота от 22—24 февраля 1943 года по улучшению технического состояния флота и повышению его тяговой мощности, указывается, что наибольший износ имеют корпуса судов. По каким причинам?

Вследствие плохого ухода, несвоевременного и недостаточного ремонта подводной части, недопустимой эксплуатации пароходов в ледовых условиях, не приспособленных к этому, несоблюдения правил погрузки и правил плавания.

Вместе с этим необходимо отметить, что преждевременные разрушения частей, особенно деревянных судов, происходят от механических ударов, при грубых нарушениях правил судовождения, от заражения набора судна древесными и бактериальными, отсутствия вентиляции трюмных и других помещений на судне.

Капитаны, шкиперы и их команды должны твердо проводить борьбу за хорошее техническое состояние своих судов.

Что требуется конкретно?

Избегать ударов при причалах к судам, причалам, сооружениям.

Не складывать в корпуса деревянных судов дров, зараженных грибом.

Одновременно и тщательно производить уборку трюмных и других помещений от грязи и мусора.

В северных пароходствах

По страницам бассейновых газет КОНЕВСКИЕ РЕЧНИКИ СОРЕВНУЮТСЯ С ЛЕСНИКАМИ

С первых дней навигации речники Коневской пристани включились в комплексное соревнование с лесниками, которые являются клиентом пристани.

Социалистический договор коневских речников с лесниками был принят на общем собрании коллектива пристани, а также всеми рабочими крупных лесопромыслов и лесозаводов.

НА 3 ЧАСА 30 МИНУТ РАНЬШЕ СРОКА

Успешно справился с заданием по технической скорости пароход «Пограничник» (капитан т. Викулов). 22 мая он следовал с грузом из

Регулярно проветривать все грузовые и служебные помещения судна.

Не допускать течи палуб, крыш и т. п., так как попавшая вода и сырость под обшивку, при отсутствии вентиляции, вызывают загнивание деревянных частей и набора судна, а в железных судах — коррозию (ржавчину), тем самым уменьшается прочность и ведет к преждевременному износу судна.

Не оставлять ржавчины на железных частях судна, своевременно шкурить и окрашивать их.

Производить предупредительный ремонт главных и вспомогательных механизмов, частей набора корпуса, оборудования, такелажа, инвентаря во время пути, используя остановки, где для этого необходимо.

Ежедневно проверять паропроводные магистрали, не допускать пропусков воды и пара в соединениях труб.

Повседневное проверять и тщательно наблюдать за действием рулевого и якорного устройства.

Содержать в чистоте и опрятности кормовую лодку и ее принадлежности.

Оберегать от трения судовые снасти, трущиеся места обертывать рожекшей, тряпкой, каболками от негодных тросов и т. п., не складывать их на сырую палубу, закрывать от вылетающих искр из дымовой трубы, не мочить растительные снасти без надобности, предохранять от попадания смазочных и жировых веществ. Своевременно их просушивать. Проволочные тросы не реже одного раза в месяц смазывать таволом или солидолом, предохраняя этим от ржавчины.

Принимать все меры по уходу за световыми сигналами как в ходу, так и на стоянке, чтобы все положенные правилами огни горели ровным, непрерывным светом.

Соблюдая существующие правила судовождения и совершенствуя свои технические знания, каждый работник речного флота должен помнить, что этим он помогает фронту в разгроме ненавистного врага.

А. Н. ПИСАРЕВ,

зам. начальника судовой инспекции Шекнинского бассейна.

КОМИССИИ ПО ОБСЛЕДОВАНИЮ РЕК

Созданы комиссии по обследованию районов рек Невы и Волхова, освобожденных от врага, и выявлению флота на этих участках. Работа должна быть закончена к 1 июня с. г. по Новгородской пристани и к 10 июня — по Ленвечпорту.

(«Северо-Западный водник»).