

СТАЛИНЕЦ

ОРГАН УПРАВЛЕНИЯ СУХОНОСКОГО ПАРОХОДСТВА И БАСЕЙНОВОГО КОМИТЕТА СОЮЗА РЕЧНИКОВ

№ 44 (936) Среда 7 июня 1944 года Цена 15 коп.

Начальнику Сухонского пароходства т. Маркову

Сухонское пароходство в мае выполнило план перевозок по тоннам на 103,2 проц., по тонно-километрам—на 100 проц., успешно справились с перевозкой грузов специального назначения.

Наряду с этим в пароходстве допущены большие простои флота под погрузкой экспорта, не обеспечен вывоз сена, хлеба, не выполнены нормативы технического плана.

Отмечая в целом удовлетворительную работу пароходства в мае, ставлю задачи на июнь: безусловное выполнение плана перевозок, быстрое, безостановочное продвижение барж с пилотажным в Москву, с нефтью—в Архангельск, своевременная доставка плотов Сухонским бумпредприятиям.

Выражаю полную уверенность, что Сухонское пароходство успешно разрешит поставленные задачи на июнь, будет работать лучше, в полном соответствии с нормативами технического плана и графика движения флота.

Зам. народного комиссара речного флота СССР ХАРИТОНОВ.

ЕЩЕ О СМОТРЕ ОРГАНИЗАЦИИ ТРУДА НА ПРИСТАВЬЯХ

Апрельско-майский план грузоперевозок нашим пароходством выполнен. Значит ли это, что в бассейне все благополучно, что работа проходит и проходит без сучка и задоринки? Нет, не значит! Промахов в эксплуатационной практике еще уйма, они-то и сказали, главным образом на качественных показателях.

Сегодня мы публикуем телеграмму зам. наркома т. Харитонова на имя начальника пароходства тов. Маркова. В ней совершенно верно отмечаются такие недостатки в работе бассейна, как большие простои флота под погрузкой, не обеспечен вывоз семян, хлеба, не выдержаны нормативы технического плана.

Следует заметить, что все решающие приставы Сухоны—Вологда, Тотма, Печатино,—майскую программу завершили неудовлетворительно. Случайное в том также ничего нет, ибо помимо недостатка грузов и нарушения клиентами договорных обязательств, на самих приставных масса неурядиц, беспорядочности; имеющиеся в их распоряжении резервы и возможности используются далеко не все.

Как улучшить работу приставей? С этой целью по указанию народного комиссара т. Шапкова и председателя ЦК союза речников тов. Горбачева с 1 июня и по 15 июля должен пройти общественный смотр организации труда в портах и на приставях. Мероприятие весьма важное. Однако в пароходстве его недооценили. Это обвинение следует отнести не только по адресу начальников приставей, партийных и профсоюзных организаций, но и по адресу руководителей пароходства, баскома.

Указания на линию из управления и баскома о смотре посланы с опозданием, несмотря на то, что директивное письмо товарищей Шапкова и Горбачева получено 24 мая. Совершенно непонятно, к тому же, зачем понадобилось управлению пароходства дать телеграм-

му, например, на приставь Печатино, о смотре отдельно, а баском дал отдельно. Причем, начальник пристави т. Соловьев заявил: телеграмма из управления получена 1, а из баскома—5 июня.

Не чувствуя достаточной твердости и требовательности со стороны управления и баскома, руководители приставей отдали общественный смотр организации труда на вверенных им участках во власть самотека. Начальник пристави Печатино т. Соловьев откровенно сказал, что в этой области у них ничего еще не сделано, бригады не созданы, речники о смотре не знают.

Затянулась организация смотра и на самой крупной пристави—Вологда. Бригады созданы только 5 июня, да и то не на всех объектах. Почему-то не оказалось бригад по смотру работы ОРС'а и аппарата конторы. 3-го июня с бригадами проведено совещание, но к смотру они не приступили, между тем им есть над чем поработать.

На пристави имеется мощный край. Используется же он плохо, с недогрузом. Бригады грузчиков здесь трудятся не одинаково добросовестно, хотя производительность труда всех трех смен выводится по среднему показателю. Как можно допустить эту уравниловку?

Неблагополучно на пристави обстоит с обработкой барж. В мае досрочно обработано три непаровых судна, в срок—5, а вот 10 барж простояли сверх плана. Общие простои флота по вине приставей и клиентов в 5 раз больше против плана.

Прошла неделя, как объявлен смотр организации труда на приставях. В нашем бассейне она, по сути, упущена. Смотр находится в стадии организационных мероприятий и раскатки. С этим нетерпимым явлением надо покончить. Смотр должен быть развернут широко, по-деловому и в самое ближайшее время.

НА ПОЛЯХ СОВХОЗОВ И ПОДСОБНЫХ ХОЗЯЙСТВ

По состоянию на 5 июня план сева зерновых и овощей совхозом «Заречье» и подсобными хозяйствами выполнен (в процентах): совхозом «Заречье» — на 70,6, подсобными хозяйствами; пристави Печатино—на 77,5, пристави Во-

логда—на 83,2, пристави Тотма—на 57,3, пристави Каргополь—на 78, Тотемской судоремонтной верфи—на 52,3, Вологодского судоремонтного завода—на 65 проц.

Общий план сева выполнен на 70 проц.

Высадка войск союзников на побережье Северной Франции

Сообщение штаба Верховного командования экспедиционных сил союзников

Выступление премьер-министра Черчилля

ЛОНДОН, 6 июня. (ТАСС). Как передает агентство Рейтер, штаб Верховного командования экспедиционных сил союзников опубликовал коммюнике № 1.

В коммюнике говорится, что под

командованием генерала Эйзенхауэра военно-морские силы союзников при поддержке крупных военно-воздушных сил сегодня утром начали высадку союзных армий на северном побережье Франции.

ЛОНДОН, 6 июня. (ТАСС). Агентство Рейтер сообщает, что премьер-министр Черчилль выступил с речью в палате общин. Сделав обзорных операций союзников в Италии Черчилль заявил, что в течение и рано утром 6 июня высадки первые крупные десанты союзников на европейском континенте. Новая армия, насчитывающая до пяти тысяч человек, пересекла Ла-Манш. По словам Черчилля, огонь немецких береговых батарей в значительной степени подавлен. Препятствия на пути оказались не столь трудными, этого опасались. «Уже имеется надежда на то,—сказал Черчилль,—достигнута действительно тактическая внезапность».

Приказ генерала Эйзенхауэра

ЛОНДОН, 6 июня. (ТАСС). Как передает агентство Рейтер, каждому солдату войск союзников был вручен перед операцией вторжения приказ генерала Эйзенхауэра. В приказе говорится:

«Солдаты, матросы и летчики экспедиционных сил союзников! Вы находитесь накануне вступления в великий крестовый поход, к которому мы стремились в эти долгие месяцы. Взоры всего мира обращены на вас. Надежды и молитвы свободных людей во всем мире сопутствуют вам. Вместе с нашими доблестными союзниками и братьями по оружию на других фронтах вы осуществите разгром немецкой военной машины, избавите от нацистской тирании угнетенные народы Европы и обеспечите нашу безопасность в свободном мире.

Ваша задача будет не легкой. Враг хорошо обучен, хорошо оснащен и закален в боях. Он будет яростно сражаться. Но мы живем в 1944 году. Многое произошло с тех пор, как нацисты одерживали

победы в 1940 и 1941 гг. Объединенные нации нанесли немцам крупные поражения в открытых боях лицом к лицу. Наше воздушное наступление серьезно сократило их силы в воздухе и их способность вести войну на суше. Наш внутренний фронт дал нам подавляющее превосходство в области вооружения и боеприпасов и предоставил в наше распоряжение крупные резервы обученных солдат. Положение изменилось. Свободные люди во всем мире вместе идут к победе. Я вполне уверен в вашей храбрости, преданности долгу и боевом мастерстве. Мы не согласимся ни на что меньшее, чем полная победа.

Желаю удачи! И да будет благословение всемогущего Бога над этим великим и благородным предприятием».

Приказ был роздан участникам вторжения после посадки на суда. Он был зачитан командирами всем другим войскам экспедиционных частей.

Положение в районе высадки войск союзников

ЛОНДОН, 6 июня. (ТАСС). Военные корреспонденты сообщают следующие подробности высадки войск союзников в Северной Франции. Высадка войск началась между 6 и 8 часами утра. Первые сообщения имели благоприятный характер. Английские тральщики очистили от мин на широком фронте подступы к французскому побережью, что сделало возможным обстрел побережья кораблями военно-морского флота. Затем авиация союзников и корабли всевозможных типов начали бомбардировку и обстрел германских береговых укреплений и артиллерийских позиций. В этих операциях участвовали соединения британского и американского флотов. В среднем на два американских корабля приходилось три английских.

Количество введенной в действие авиации превосходит все имевшее место до сих пор. В воздухе стоял несмолкающий гул от тысяч самолетов, летевших с грузом бомб или с десантными войсками по направлению к побережью. Английские летчики, возвращаясь из очередного

рейса, встретили гигантский воздушный флот американских «летающих крепостей», направлявшийся к французскому побережью. Самолеты, перевозившие авиадесантные части, вели на буксире планеры с войсками.

ЛОНДОН, 6 июня. (ТАСС). Военный обозреватель агентства Рейтер передал следующие сведения о ходе военных действий на побережье Северной Франции к полудню 6 июня: «Операции, повидимому, развиваются благоприятно. Германская авиация пока еще не появлялась крупными силами. Я пролетел много миль над французской территорией в гущу страны, но не видел двигающихся к местам высадки германских танковых дивизий. В воздухе находится огромное количество самолетов союзников».

ЛОНДОН, 6 июня. (ТАСС). Штаб Верховного командования экспедиционных войск союзников сообщает, что свыше 640 морских орудий калибра от 4 до 16 дюймов обстреливают берег и опорные пункты противника, поддерживая действия наземных войск союзников.

Англо-американские войска ствуют при поддержке, прим 11 тысяч самолетов первой л которые можно бросать в бой мере необходимости. Черчилль заявил, что за летельскими линиями успешно осуществлена массовая высадка воздушных десантов. В различных пунктах побережья происходит высадка десантов. «До сего времени», — сказал Черчилль, — командиры, участвующие в операциях, сообщают, что идет согласно плану. Эта гигантская операция, без сомнения, является моей сложной и трудной по сравнению с тем, что когда-либо и место».

«Мы надеемся,—продолжал Черчилль,—преднести врагу послышательный ряд сюрпризов в бою. Масштабы битвы и ее интенсивность будут постоянно возрастать в течение предстоящих нескольких недель. Я не буду пытаться,—сказал Черчилль,— строить предположения по поводу хода операций. Однако могу сказать, что во всех союзных армиях господствует полное единство. Мы и наши американские друзья спаяны братством по оружию. Боевой дух войск, как я имел честь наблюдать лично при посадке на суда в последние несколько дней, великолепен».

Черчилль указал, что сегодня позже он сообщит дальнейшие восты.

Выступление генерала Эйзенхауэра по радио

ЛОНДОН, 6 июня. (ТАСС). Как передает агентство Рейтер, генерал Эйзенхауэр, выступая с обращением к Европе и ко всему миру, выступил через британскую радиовещательную корпорацию, заявив, что высадка представляет собой шаг согласованного плана освобождения Европы совместно с нашими русскими союзниками. Те, кто сотрудничает с врагом, будут устранены».

СВОДКА О ХОДЕ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК

за 2, 3, 4 и 5 июня

Суточное задание 2 июня пароходством выполнено по тоннам на 47 проц., по тонно-километрам—на 77,8 проц., 3—на 54,6—58,7; 4—на 149—134; 5—на 124,5—146 проц. Июньский план пароходством по тоннам выполнен на 15,8 проц., по тонно-километрам—на 12,9 проц. Пристави суточные задания выполнили: приставь

Вологда—2 июня, по тоннам—на 196,8 проц., тонно-километрам—на 306 проц., 3—на 119,6—74,4—на 104—59,7, 5—на 16,3—16 проц., Печатино—2—на 24,9—19,8, 3—на 62,1—103,2, 4—на 202,2—209,3, 5—на 152,2—184,9 проц., Тотма—3—на 16,6—26,8, 4—на 71,8—89,4, 5—на 144,7—142,8 проц.

ШЕКСНИНЦЫ ВПЕРЕДИ

Речники Сухоны соревнуются с речниками Шексны. Как выполнен план обоими бассейнами? Известно, что наше пароходство апреле-майский план по тоннам выполнило на 103,2 проц., по тонно-километрам—на 100 проц. Речники Шексны апреле-майский план перевозок по тоннам выполнили на 106,7 проц., по тонно-километрам—на 126,9 проц.

Наилучших успехов добился коллектив Вытегорской пристави, выполнивший план за тот же период по тоннам на 105,2 проц., по тонно-километрам—на 173 проц.

С превышением выполнили свои задания речники Череповецкой пристави. Наша задача—в июне завоевать первенство в соревновании с шекснинцами и добиться более высоких показателей в труде, чем мы их достигли в мае.

По состоянию на 5 число речники Шексны июньское задание грузоперевозок выполнили по тоннам на 11,9 и по тонно-километрам—на 12,6 проц., вы-

Долго-ли флот будет простаивать под забором дров?

Отвечайте, руководители лесной конторы и службы эксплуатации!

А ВОЗ И НЫНЕ ТАМ...

Зимой 1943—44 г. много говорилось о необходимости по-настоящему оборудовать дровяные площадки в местах набора судами топлива. Это облегчило бы труд команд, сократились бы простои флота под бункеровкой дров.

Беда, однако, в том, что все осталось на словах, лишь как доброе и неоценимое пожелание. С какими фактами приходится сталкиваться, какие меры следовало бы предпринять и чего все же не оказалось?

У горных складов на участке Нижней Сухоны, в местечках Камчуга, Потераха, Повар, Барманяха, Сельмента и Кошлыво должны быть установлены лодки. Но здесь их нет.

Дальше, для подачи топлива к урзу воды в Устье Вологодском, Двинице, Сухой Речке, М. Кордоне и Печатино следовало бы провести узкоколейки. Но, увы, и о них лишь говорили.

Для сокращения и экономии времени под забором топлива в У. Во-

логодском, Двинице, Шиченте, Знаменском, Сухой Речке и М. Кордоне надо бы установить плавучие базы за счет выведенных из эксплуатации барж и тем создать нужные удобства при заборе топлива. Сделано ли и это? Нет.

Да мало ли чего не сделано. На многих участках с открытием навигации планировалось, например, создание бригад грузчиков, чтобы с их помощью командам судов избежать лишнего простоя под набором дров. Нет и этих бригад, так же как ни в одном месте погрузки топлива не найти причальных тумб.

Беспокоит ли все это начальника лесной конторы т. Лисицына и руководителей службы эксплуатации? Кажется, нет. Они продолжают дискутировать по вопросу, кто из них должен заниматься созданием требуемых условий при погрузке топлива на пароходы. Воз же и ныне там.

Н. ПЕТРОВ,

старший инспектор судохозяйства Вологодского участка.

ЧТО НАДО СДЕЛАТЬ?

Простой флота под забором топлива—явление не новое и крайне нежелательное. Но простой по этой причине продолжают иметь место. Почему? Потому что ни у одной дровоскладки нет не только причальных площадок, а и пароход не за что зачалить.

Выбежит на берег кто-нибудь из членов команды и тащит чалку по откосу до тех пор, пока не найдется пеня, или какой другой подходящий предмет. Но смотришь: пеня сорвало, пароход пошел работать колесами по отмели, трещат и ломаются плиты.

Дело доходит до очень безобразных явлений. Так одно время пароход «Сократ» простоял под забором топлива в Чуриловке 12 часов,

а пароход «Я. Свердлов»—8 часов. Все это потому, что одно и то же полено, чтобы попасть в бункер, перебрасывается с места на место 3 раза. Какие нужны меры для ликвидации простоев флота под забором дров?

Во-первых, носилки заменить тачками.

Во-вторых, оборудовать простые, на козлах, подмости к урзу воды.

В-третьих, сделать подвесные дощатые лодки для спуска дров с тем, чтобы можно было сваливать дрова прямо с тачки. Это сократит время под забором дров и облегчит труд судовой команды.

Д. П. АЛЕКСАНДРОВ,

механик парохода «Я. Свердлов».

К предстоящему инспекторскому осмотру судов

В период четвертой военной навигации будут проходить два инспекторских осмотра судов. Первый с 10 июня по 10 августа, второй— с 10 августа по 10 октября. Задача осмотра состоит в том, чтобы явственно образовать порядок на судах, улучшить техническое содержание корпусов, надстроек, жилых помещений, механизмов, котельного хозяйства, инструментов и сбережение инвентаря.

В этом мероприятии, имеющем большое хозяйственное значение, должны принять активное участие все работники плавсостава, под непосредственным руководством командиров, капитанов, механиков и шкиперов.

В связи с этим, небесполезно вспомнить результаты инспекторского осмотра судов парового и непарового флота, проходившего в навигацию 1943 года. Они говорят о том, что в нашем бассейне, наряду с рачительными хозяевами судов, были и такие, которые безответственно относились к сбережению социалистической собственности на речном транспорте.

В прошлом году хорошо содержали свои суда команды пароходов «Шорс» (капитан т. Кубасов, механик т. Исаковский), «Машинист»,

(капитан т. Глухонский, механик т. Шелепел), «Серов» (капитан т. Андреев, механик т. Игнатьевский) и баржа № 3119 (шкипер т. Карабанов). Они за это были премированы.

В то же время на многих других пароходах и баржах не было надлежащего порядка, судовое хозяйство содержалось неудовлетворительно. К ним нужно отнести пароходы «Капустин», (капитан т. Сахаров, механик т. Куриков), «Спартак» (капитан т. Андреев, механик т. Соловьев), «Дальцов» (капитан т. Тучанников, механик т. Ожогин), баржи №№ 3407 (шкипер т. Попов), 3163 (шкипер т. Поляков), 3403 (шкипер т. Парамонов), 3108 (шкипер т. Кошныш), 3123 (шкипер т. Онегин).

Предстоящий инспекторский осмотр судов должен повысить ответственность работников плавсостава за сбережение флота, призван навести на каждом пароходе и барже необходимый порядок. В этом залог успешной работы парового и непарового флота на Сухоне в навигацию 1944 года.

А. БАЛДИН,

инспектор непарового флота СевЦУРФ'а в Сухонском пароходстве.

В ПОМОЩЬ СУДОВОМУ КОЧЕГАРУ

БОРЬБА С КОТЕЛЬНОЙ НАКИПЬЮ*)

При питании паровых котлов, вместе с водой, в них попадают песок, ил, масло и другие растворенные или плавающие примеси и загрязнения. При испарении воды, эти примеси отлагаются на стенках котла, образуя слой накипи на поверхности нагрева, что затрудняет передачу тепла от стенок к воде, повышается расход топлива.

Масло, попавшее в котел, под действием высокой температуры, частично разлагается на составные элементы, частично плавает по поверхности, задерживая выделение пузырьков пара или, оседая на поверхности нагрева котла, ухудшает теплопередачу. Кислоты, выделяющиеся из масел вредно действуют на стенки котла, разъедая их, а слой накипи влечет за собой перегрев стенок котла и появление на них выщупов, трещин, расслоений и других дефектов.

Достаточно указать, что слой накипи толщиной в 5 мм, ухудшает теплопередачу и вызывает пережог топлива на 5—8 проц., а тот же слой накипи и слой масла в один миллиметр повышает расход топлива на 19—25 проц., чтобы понять насколько важно для котла иметь чистую поверхность нагрева. Значит надо не допускать попадания в котел масел и предупреждать скопление накипи на стенках котла.

Борьба с котельной накипью и очистка питательной воды от масел в условиях Сухонского пароходства может проводиться посредством: фильтрации воды в теплых ящиках-фильтрах, применения всевозможных антيناкипинов, вводимых во внутрь котла вместе с водой, регулярного продувания паровых котлов.

Не касаясь в настоящей статье вопроса применения антيناкипина и фильтрации воды в теплых ящиках-фильтрах, разберем лишь тот режим продувания котлов, который нужно соблюдать на каждом судне и который позволит избежать скопления накипи на стенках котла.

ВЕРХНЕЕ ПРОДУВАНИЕ КОТЛА
Во время работы котла в нем беспрерывно циркулирует вода, причем более нагретые частицы воды находятся наверху водяного пространства котла, а более холодные—

*) См. «Сталинец» от 28 и 31 мая.

внизу. Опытами и наблюдениями показано, что в верхних слоях воды, бурно выделяющих пар, находится наибольшее количество элементов накипи, образовавшихся из воды при превращении ее в пар, но еще не успевших отложиться на поверхности нагрева или сесть на дно котла. На поверхности же зеркала испарения плавает наибольшее количество частиц масла, шлама, пены. Они то и мешают свободному выделению пара.

Назначение верхнего продувания состоит в том, чтобы удалить с зеркала испарения плавающие частицы масла, шлама, пены, удалить из котла загрязненную воду. Для максимального эффекта от верхнего продувания, надо соблюдать следующее:

от крана продувания внутри котла обязательно должна быть воронка, устанавливаемая по диаметральной плоскости котла на высоте нормального уровня воды, поблизости к переднему днищу в прелетных и оборотных котлах, и к заднему днищу—у локомотивных котлов. Трубопровод от крана до воронки не должен иметь пропусков воды;

перед продуванием котла он должен быть нащипан водой на 4—5 сантиметров выше нормального уровня и продувание должно производиться до тех пор, пока из крана не появится пар с водой.

Верхнее продувание котла нужно делать обязательно в ходу судна, так как, только в этих случаях, в котле, наиболее сильное парообразование и все частицы накипи, не успевшие осесть на дно, находятся в верхних слоях воды и их легче удалить. Верхним продуванием надлежит пользоваться три или четыре раза в сутки.

НИЖНЕЕ ПРОДУВАНИЕ КОТЛА

При помощи нижнего продувания котла удаляются осадки и кусочки накипи, осевшие на дно котла. Необходимо помнить, что внизу котла находится более холодная вода, главным образом свежая, только что поданная. При нижнем продувании из котла удаляется чистая вода, а вместе с ней осевшие на дно котла около отверстия крана кусочки на-

кипи и жидкая грязь. Нижнее продувание надо делать тогда, когда частицы накипи еще не успели осесть на дно, но уже начинают оседать. Если им дать возможность полностью осесть, то жидкую грязь и накипь удалить будет нельзя.

Нижнее продувание нужно практиковать на стоянках, минут через 15—20 после остановки машины. Перед продуванием котел следует налить водой на 5—6 см выше нормального уровня. При наличии крана верхнего продувания и пользования им 3—4 раза в сутки, нижнее продувание надо делать 1—2 раза в сутки. Пользоваться краном нижнего продувания, как средством смены воды в котле, не рекомендуется, ибо через кран нижнего продувания, в основном, выводится свежая вода. При отсутствии крана верхнего продувания, нижнее продувание следует делать 2—3 раза в сутки, тоже на стоянках, минут через 15—25 после остановки машины. На трубопроводе крана нижнего продувания, нужно поставить дроссельную шайбу.

ПРОДУВАНИЕ КОТЛА ЧЕРЕЗ ГРЯЗЕВИК

На прелетных котлах, имеющих грязевики, вся питательная вода поступает предварительно в грязевик. С повышением температуры воды и с потерей ее скорости, выделяются частицы песка, шлама и накипиобразователей, которые оседают на дно грязевика. Чтобы не дать этим частицам попасть во внутрь котла необходимо продувать грязевик 4—5 раз в сутки, а чтобы полностью удалить накипиобразователи в момент продувания, надо на короткое время пустить инжектор. Продувание грязевика допускается при любом режиме работы котла.

Верхнее и нижнее продувание котла и продувание через грязевик позволит значительно снизить толщину слоя накипи на стенках котла, даст возможность освободить низ котла от жидкой грязи. Это облегчит труд кочегаров, принесет экономии топлива и вообще улучшение работы судна.

С. ШУТОВ,

старший инженер теплотехнической группы МС.

Упорядочить снабжение плавсостава

В редакцию поступают жалобы от капитанов и шкиперов на перебой в снабжении судов продовольствием, а также запросы о порядке снабжения плавсостава. В связи с этим редакция обратилась к начальнику ГлавУРС'а т. Огурцову.

Ниже помещаем ответы тов. Огурцова.

Вопрос. Как и где должны отovarиваться суточные талоны на дополнительное снабжение?

Ответ. Суточные талоны, выдаваемые командам транзитных караванов, должны быть отovarены в пунктах их выдачи. Только в исключительных случаях и при наличии отметок на талонах об отсутствии продуктов питания в базе снабжения плавсостава того пункта, где талоны выданы, они могут быть отovarены следующей попутной базой.

Вопрос. По каким карточкам и нормам должны получать продовольствие и хлеб юнги и ученики школ ФЗО и ремесленных училищ, работающие на судах?

Ответ. Для них установлены особые, повышенные нормы снабжения. На основании циркулярного распоряжения Наркомторга СССР от 17 апреля 1944 года за № 0198 все продукты и хлеб по установленным нормам базы снабжения обязаны отпускать юнгам, ученикам ФЗО и ремесленных училищ по карточкам трехразового питания. На карточках обязательны штамп «Транспорт-

ная». Учитывая некоторые особенности этих карточек, базы при всех условиях должны отпускать все продукты и хлеб, полагающиеся по установленной норме юнгам и ученикам на определенное количество дней. Кроме того, юнги и ученики школ ФЗО и ремесленных училищ, работающие на судах, командам которых выдаются суточные талоны на дополнительное питание, имеют право на получение таких талонов на равных условиях со всей остальной командой.

Вопрос. Какие меры предпринимаются для устранения перебоев в снабжении команд продуктами по суточным талонам?

Ответ. Перебой, имевший место в первые дни навигации, происходил из-за неподготовленности работников транзитных касс. Проверка, произведенная начальником Верхневолжского пароходства т. Вахтуровым и заместителем начальника Волготанкера т. Цыгановым, установила, что команды судов Волготанкера «Пирогов», «Тельман» и «Самокритика» не получили 29 апреля в Камском Устье полагающихся им продуктов из-за того, что здесь не оказалось суточных талонов.

Единичные случаи перебоев в отпуске продуктов по суточным талонам имели место в первые дни навигации также из-за того, что управление рабочего снабжения пароходств недостаточно ознакомили работников баз с порядком отпус-

ка продуктов по этим талонам. Все УРС'ы имеют возможность бесперебойно снабжать плавсостав, они располагают достаточным количеством продуктов. Отлично работают например, Московская база снабжения в пароходстве канала Москва—Волга и Саратовская база Средневолжского пароходства. Работникам этих баз ГлавУРС объявил благодарность в приказе.

Вопрос. Чем, по вашему мнению, объясняется тот факт, что коллективное питание организовано лишь на незначительной части судов?

Ответ. Основная причина—недостаточное внимание к этому вопросу со стороны ряда начальников пароходств. Бригада Наркомречфлота, обследовавшая состояние коллективного питания в пароходствах Волготанкер, Средневолжском и Нижневолжском, показала, что руководители этих пароходств не приняли мер к выполнению приказа наркома № 83. Больше того, оказалось, что большинству капитанов даже неизвестно существование приказа об обязательной организации коллективного питания на всех судах речного флота. Сейчас принят ряд мер для устранения недочетов, выявленных бригадой.

ГлавУРС дал указание отпускать командам судов, где организовано коллективное питание, дополнительные нормы соли, чая и подблюдочной муки.

«Речной транспорт»

от 2 июня 1944 г.)