

СТАЛИНЕЦ

ОРГАН УПРАВЛЕНИЯ СУХОНОСКОГО ПАРОХОДСТВА
И БАСЕЙНОВОГО КОМИТЕТА СОЮЗА РЕЧНИКОВ

Четверг

12

апреля

1945 г.

№ 29 (1034)

Цена 15 коп.

Войска 3-го Белорусского фронта, после упорных уличных боев, завершили разгром Кенигсбергской группы немецких войск и 9 апреля штурмом овладели крепостью и главным городом Восточной Пруссии — Кенигсберг — стратегически важным узлом обороны немцев на Балтийском море.

За день боев к 20 часам войска фронта взяли в плен свыше 27 тысяч немецких солдат и офицеров, а также захватили большое количество вооружения и разного военного имущества.

ВСТРЕТИМ ПЕРВОЕ МАЯ
НОВЫМИ ПОБЕДАМИ
В ТРУДЕ

Весна вступает в свои права. Сходит снежный покров. Реки наполняются водой. Скоро тронется лед. За ним поплывут суда в первые рейсы. Они возьмут на буксиры лес, бари с зерном, сеном, с минерально-строительными материалами...

Многое предстоит сделать в полноводный период навигации. Апрельско-майский план перевозок, в котором главное место займут нефть и пиломатериал, увеличен по сравнению с прошлым годом на 6,4 проц. Это диктуется не только необходимостью, но и прямой целью эффективно использовать самое благоприятное время навигации.

Что значит выполнить, а тем более перевыполнить апрельско-майское задание? Значит разрешить треть стоящих перед нами задач в период навигации, значит одержать победу и создать надежные предпосылки не остаться в долгу у государства на следующем этапе перевозок.

На основе чего следует добиться этого? Разумеется, на основе четкого и слаженного функционирования всех звеньев транспортного конвейера, путем смелого внедрения технического плана и технологии обработки судов на пристанях. Вместе с тем, решающую роль призвано сыграть массовое социалистическое соревнование.

Речники Сухоны включились в предмайское и навигационное социалистическое соревнование. Приняты важные обязательства, публикуемые сегодня. Многие из них надо провести в жизнь в ближайшие же дни и тем самым обеспечить организованную встречу пятой военной навигации.

Вслед за окончанием ремонта флота, суда надлежит сдать по эксплуатационной готовности в точно установленный срок и с высоким качеством. Малейшие недоделки совершенно не могут быть терпимы, если мы по-настоящему желаем работать без аварий.

Огромные усилия в подготовке к навигации требуются сейчас от коллектива Вологодского завода, ибо он тянет бассейн назад, нарушает график сдачи флота по технической готовности, а некоторые из отремонтированных барж, в силу плохой подготовки к отстоя их, серьезно повреждены, так как не были околоты ото льда.

В Вологодском затоне и на других участках пароходства подготовка к навигации должна идти под знаком массового предмайского социалистического соревнования. Встретить первое мая новыми производственными успехами — дело нашей чести.

Прямая обязанность директоров предприятий, начальников цехов, мастеров, командиров флота, партийных и профсоюзных организаций — возглавить это соревнование, по-большевистски руководить им.

Дали слово — сдержим его!

Социалистические обязательства коллектива речников Сухонского пароходства за отличное проведение навигации 1945 года

Доблестная Красная Армия под водительством великого Сталина продолжает свое победоносное наступление вглубь гитлеровской Германии.

Преисполненные патриотическим желанием усилить помощь доблестным воинам нашей Родины и поддерживая призыв капитанов и механиков передовых судов пароходства Волготанкер и Нижней Волги, а также призыв портовиков Молотовска и Северного порта столицы — образцово подготовиться и по-большевистски провести пятую военную навигацию, — речники Сухоны включают в предмайское и навигационное социалистическое соревнование и берут на себя следующие обязательства:

1. Сдать флот в эксплуатацию в установленные Наркомречфлотом сроки с оценкой на хорошо и отлично.

2. Апрельско-майский план грузоперевозок выполнить не менее, как на 105 проц., а навигационный — к 20 октября — на 100 проц.

3. Годовой план промпредприятий бассейна выполнить к 5 декабря — ко дню Сталинской Конституции — на 100 проц. Повысить производительность труда на 10 проц. сверх плана.

4. Сэкономить топлива на промпредприятиях и на судах не менее 5 проц. к нормам, смазочных — 7 проц.

5. Технический план и график движения флота сделать железным законом. В целях улучшения оперативного руководства движением флота и внедрения техплана создать сквозные диспетчерские смены.

6. Для внедрения передовых методов судовождения и повышения знаний комсостава в области лоции, в навигацию 1945 года перевести на штурманскую систему 8 судов.

7. В период навигации широко практиковать на судах лунинско-киселевские методы работы.

8. Выполнить план докования судов, установленный Наркомречфлотом, с хорошим и отличным качеством и за 10 дней до закрытия навигации.

9. Изготовить сменных деталей для судоремонта в 1945—46 году сверх плана, данного Наркомречфлотом, на 20 тысяч рублей.

10. Выполнить навигационный план погрузо-разгрузочных работ всеми пристанями пароходства на 110 проц., снизить себестоимость переработки одной физической тонны на 10 проц.

11. Навигационный план переработки грузов механизмами на пристани Вологда выполнить на 105 проц., снизить себестоимость переработки средней физической тонны по тонно-операциям на погрузочных работах на 10 проц., поднять производительность труда грузчиков до 150 и выше проц.

12. В 1945 году собрать внутри бассейна металла 70 тонн.

13. До 15 октября завести во все отстойные пункты необходимые материалы для ремонта флота.

14. В течение навигации разделить 100 тысяч км. дров (кроме разделанных в зимний сезон до 1 апреля). Оборудовать дровоскладки дополнительными причальными приспособлениями и погрузочными средствами. За навигацию выловить 10 тысяч кубометров авариальной древесины и топлива.

15. План товарооборота 1945 года выполнить по рознице и общественному питанию к 20 декабря.

16. Обеспечить трехразовое коллективное питание на всех трайзитных пароходах.

17. Годовой план вылова рыбы перевыполнить на 10 проц., изготовления товаров ширпотреба — на 15 проц., заготовки дикорастущих — на 5 проц.

По поручению коллектива речников Сухонского бассейна обязательства подписали: начальник пароходства **Н. Марков**, пред. баскома **С. Сизьмин**, заместители нач. пароходства **Н. Карелин**, **А. Чудимов**, **А. Ботоногов**, ответственный редактор газеты «Сталинец» **М. Махотин**, главный диспетчер пароходства **Ф. Ганичев**, начальник МСС **И. Шарапин**, нач. финотдела **И. Тралезников**, и.о. начальника пристани Вологда **И. Гудин**, нач. лесной конторы **Б. Лисицин**, нач. службы связи **Г. Оппонов**, нач. заготов.-снабконторы **А. Чернудинов**, нач. УРС'а **В. Чалов**, кузнец-стахановец Вологодского завода **А. Горшков**, строгальщик **Н. Балашов**, токарь **Митин**, директор Вологодского завода **П. Гуляев**, гл. инженер **С. Шутов** и другие.

На пристани Каргополь

Пристань Каргополь подготовилась к навигации 1945 года. Хорошо отремонтированы два парохода и пристанское хозяйство. Все работы выполнены своими силами.

Самоотверженно трудились на ремонте пассажирского парохода «Никитин» механик **т. Клоковский**, его помощник **т. Водошнянов** и ученик **Попов**, закончившие работы на 25 дней раньше срока. Капитан судна **т. Мазалев** со штурвальным **т. Архиповым** сменили 25 метров привального бруса, произвели ремонт щитов и часть фанерной надстройки.

Также раньше срока сдан по технической готовности пароход «Волга». Коллектив судна во главе с капитаном **т. Гурьевым** и механиком **т. Мартюковым** выполняли дневные задания от 110 до 140 проц.

Трудоемкая работа выпала на долю женской бригады плотников, возглавляемой **т. Гурьевой**. Совершенно заново ей сделаны подездные пути к пристани, где сменили настилу 65 погонных метров, крайних брусьев 150 метров, ограждений 160 погонных метров.

Что предстоит коллективу пере-

везти в навигацию? Заключены договоры на 74 тысячи км. леса. Кроме того, предполагается перевезти около 600 тонн сухогруза и 10-11 тысяч пассажиров. Справиться с этой задачей у нас есть все возможности.

Вместе с подготовкой к навигации коллектив пристани готовится к весеннему севу. Нам нужно засеять 2,5 га зерновыми, 1 га — картофелем, 0,5 га — под овощи. Семена есть.

К. Рычков,
начальник пристани Каргополь.

Через несколько дней откроется навигация

Мы накануне больших и важных работ

С совещания производственно-хозяйственного актива Вологодского куста

7 апреля состоялось совещание производственно-хозяйственного актива Вологодского куста по вопросу „О подготовке к навигации и о задачах в навигацию 1945 года“. С докладом выступил начальник пароходства тов. Марков.

После доклада развернулись прения. Выступившие по-деловому вскрыли те причины, которые привели Вологодский завод к отставанию в судоремонте. Всего выступило 14 человек.

Начальник судоходной инспекции т. Петров остановился на качестве судоремонта.

Затянулось изготовление ответственных деталей для парохода „Изобретатель“, которые поступили на судно всего лишь несколько дней назад. Чтобы сдать судно в срок по технической готовности, руководители судоремонтного завода послали туда дополнительную рабочую силу, началась штурмовщина в сборке механизмов. Механик т. Розинин не успевавший проследить за качеством работ. В результате бугель эксцентрика гребного колеса поставили неправильно, что может привести к аварии во время плавания.

В Вологодском затоне плохо подготовились к оттоку флота. Директор завода т. Гуляев не выполнил приказа начальника пароходства от 6 марта об okolке льда и учалке каравана. Такая беспечность 2 апреля привела к повреждению двух барж, они дали течь. Суда и баржи учалены за гнилые тумсы, хорошие мертвяки не вкопаны, не вынесены на берег якоря.

На лесобирже—ни одного кубометра топлива. Суда бункеровать нечем. Лесная контора, как заявил об этом начальник ее т. Лисицын, выйдет, мол, из трудного положения, о дровах есть договоренность с другими организа-

циями. Однако изрядное количество дров можно было бы изыскать в самом затоне.

— Да, такие дрова есть,—говорит далее тов. Петров. — В реке заморожено 3 „ерша“, два из них около эстокады и один...

— Напротив нефтебазы,—подсказывают ему капитаны из зала.

Зам. начальника пароходства т. Ботоногов подробно рассказал совещанию актива о задачах первого месяца навигации, о необходимости максимально использовать флот в период большой воды. Речникам Сухоны следует перевести в отдаленные районы области нефтепродукты, в первую очередь оставшиеся от прошлой навигации. Затраты больших сил потребуют перевозки леса и пиломатериала специального назначения.

— В основе всей нашей эксплуатационной работы,—говорит тов. Ботоногов,—должен быть технический план, плавание судов по графику, работа пристаней по технологическому процессу. Флот может успешно справиться с перевозками тогда, когда не будет у нас сверхплановых простоев, особенно из-за топлива. Текущей зимой его заготовлено меньше прошлогоднего. Поэтому капитанам, механикам и работникам МСС пароходства следует добиться наибольшей экономии дров, призвать на помощь изобретательскую и рационализаторскую мысли.

Коренным образом надо улучшить работу пристаней. Хорошо подготовилась к навигации пристань Вологда—основной перевалочный пункт грузов с воды на железнодорожную дорогу. Отремонтированы все погрузо-разгрузочные механизмы, причалы, склады и площадки.

Но не так обстоит с ремонтом пристанского хозяйства у клиен-

туры, особенно плохо у Заготзерно. Здесь мало что отремонтировано. В навигацию 1944 года по вине Заготзерно простояло сверхплана больше 60 барж; это принесло огромные убытки. Чтобы не повторить ошибок прошлого, городским партийным и советским организациям следует призвать к порядку руководителей этой организации.

Кадры решают все. В навигацию 1944 года в бассейне имелись недостатки в воспитании кадров плавсостава, в улучшении их материально-бытовых нужд. Нужно больше проявлять заботы о плавающем составе.

С острой критикой выступил на совещании актива капитан парохода „Урицкий“ т. Марков.

— Чему удивляться, что Вологодский завод отстает в ремонте парового флота,—говорит он. — Не было настоящей подготовки к зиме. Не хватало материалов, рейки, палубных досок, шурупов и т. д. Не обращалось достаточно внимания организации труда. Например, плотники, ежедневно теряли несколько часов на подноску материалов.

Руководители завода не прислушивались к запросам судовокоманд. Отдельные капитаны, механики и их помощники за невыполнение графиков ремонта своих судов по вине завода лишались дополнительного питания в столовой.

Начальник Шекснинского БУП т. Паршин и капитан парохода „Фабзауч“ т. Куницын рассказали о недостатках в ремонте флота Вологодского технического участка, находящегося в отдаленных отстойных пунктах Нижней Сухоны.

Вологодский завод не изготовил в срок детали для зем. машин. Сейчас, в распутицу, их не перевезти.

Не выполнялись плотничные работы заводского ремонта на „Фабзауче“.

— Пришел я к начальнику деревообделочного цеха т. Лисунову, спрашиваю: когда пошлете плотников?

— 1 мая,—ответил он.

— Так и пришлось самому ремонтировать привальные бруссы, обносные настилы, лично обеспечивая подвозку их. Судно отремонтировано хорошо, не зайду на повторный ремонт,—заверил он участников актива.

Пароход „Гражданин“ в навигацию 1944 года завоевал первенство в выполнении навигационного плана. В этом году судно производится средний ремонт. Механик т. Суслев заявил, что ремонт механизмов затянулся по вине судоремонтного завода.

— Корпус воздушного насоса отлит еще осенью 1944 г.,—говорит т. Суслев.—Прошло 4 месяца, а механическая обработка его не закончена. Кроме того, прессовка насоса выявила течь в раковинах, которые придется заливать цементом. Из-за этой ответственной детали нельзя собирать другие механизмы.

На „Гражданине“ не закончен ремонт капитанского мостика, штурвальной рубки, не начата проводка штуртроса. По этой причине нельзя приступить к установке и монтажу рулевой машинки. На судне нет комплекта запасных колесных деталей, недостает распорок гребных колес, гаек и т. д.

Критика недостатков в работе Вологодского завода на совещании была совершенно справедлива. Но т. Гуляев в своем выступлении мало признал их, ссылаясь на ряд „объективных“ причин, что, мол, план ремонта велик, недостает рабочей силы и т. д. и т. п.

На совещании резко критиковали плохую работу производственно-планового отдела завода, отдела материального снабжения, работу столовой, механического и деревообделочного цехов. Не было бы успокоенности, теперь все суда были бы уже отремонтированы.

В конце совещания актива выступил инструктор Обкома ВКП(б) т. Кичев. Он указал на основные причины отставания судоремонта в Вологодском заводе, обратил внимание на важность распространения лунинско-киселевских методов содержания судов в период навигации 1945 года, на улучшение материально-бытовых условий речников, на постановку коллективного питания, на необходимость развертывания политико-воспитательной работы среди плавающего состава.

Производственно-хозяйственный актив Вологодского куста принял развернутое решение, направленное на устранение в короткий срок всех отмеченных недостатков на судоремонте, на безусловное выполнение постановления Государственного Комитета Обороны от 14 марта, на организованную встречу пятой военной навигации.

Отв. ред. М. Е. МАХОТИН.

Организуем всесоюзное соревнование на звание

„Лучшая сквозная диспетчерская смена“

Ко всем диспетчерам пароходств, портов и пути, капитанам рейдов, техникам связи и линейным механикам

В 1942 году на речном транспорте было положено начало сквозным диспетчерским сменам. Опыт навигации 1943 и 1944 гг. показал исключительную жизнеспособность таких смен в борьбе за график и техплан.

Задачи, поставленные перед речниками в навигацию 1945 года, обязывают добиться большей слаженности и четкости в деятельности всего транспортного конвейера. Мы, участники совещания по обмену опытом сквозных диспетчерских смен, созванного Наркомречфлотом и газетой „Речной транспорт“, обращаемся к диспетчерам всех пароходств с призывом развернуть в 1945 году всесоюзное социалистическое соревнование на лучшую сквозную диспетчерскую смену и тем самым на деле бороться за образцовое выполнение и перевыполнение государственного плана перевозок.

Мы призываем вас, товарищи диспетчеры пароходств и участков, соревноваться на безусловное соблюдение графика движения и выполнение всех показателей техниче-

ского плана. Будем добиваться максимального сокращения стоянок судов под техническими операциями, увеличения ходового времени судов путем более рационального формирования ввозов, широкого внедрения маршрутизации и безостановочного движения флота с обслуживанием его на ходу, а также своевременного и высококачественного ведения всей диспетчерской отчетности.

Мы призываем включиться в

соревнование сквозных диспетчерских смен диспетчеров погрузочных работ, диспетчеров пути, капитанов рейдов, техника связи и линейных механиков, превратить эти смены в комплексные. Просим руководство Наркомречфлота и ЦК профсоюза рабочих речного транспорта разработать конкретные условия всесоюзного соревнования сквозных комплексных диспетчерских смен и ежемесячно подводить итоги этого соревнования.

Ст. дежурный диспетчер управления Московско-Окского пароходства **Евдокимов**; диспетчер Московского участка того же пароходства **Лукьянчиков**; гл. диспетчер управления пароходства канала Москва—Волга **Левянт**; ст. дежурный диспетчер того же пароходства **Шохолова**; диспетчер Московского участка того же пароходства **Карпов**; нач. службы движения Верхневолжского пароходства **Михеев**; ст. дежурный диспетчер того же пароходства **Бочнарев**; зам. главного диспетчера управления Нижнеиртышского пароходства **Чудинов**; ст. дежурный диспетчер управления Камского пароходства **Большаков**; ст. дежурный диспетчер управления Нижневолжского пароходства **Першин**; ст. дежурный диспетчер управления Дисровского пароходства **Мисеев**; гл. диспетчер по нефтеперевозкам **Комиссаров**; гл. диспетчер МВКЦУРФ'а **Солосьев**; зам. нач. службы эксплуатации ВостЦУРФ'а **Майорский**; гл. диспетчер СевЦУРФ'а **Селиванов**.