

СТАЛИНЕЦ

ОРГАН УПРАВЛЕНИЯ СУХОНОСКОГО ПАРОХОДСТВА
И БАСЕЙНОВОГО КОМИТЕТА СОЮЗА РЕЧНИКОВ

№ 51 (1056) | Среда, 20 июня 1945 г. | Цена 15 коп.

Докование флота—одна из первоочередных задач

Докование судов—одно из решающих условий повышения технического состояния флота. За период навигации в бассейне должно быть продоковано 20 пароходов, общей мощностью в 3720 лошадиных сил, 80 барж грузоподъемностью в 42 тыс. тонн, стоечных единиц (дебаркадеры, брандвахты)—10.

К этому заданию док приступил 25 апреля с. г. и к 20 июня продоковал: 4 парохода, мощностью в 360 л. с., 28 барж, грузоподъемностью в 13.205 тонн, стоечных единиц—7, а всего—39.

Таким образом, налицо явное отставание с докованием парового флота, что, отчасти, объясняется занятостью дока в первый период навигации обработкой сухогрузных барж, в которых оказалась особая нужда.

Однако, теперь, в связи с мелководьем, диктуется другая необходимость—всеми мерами усиливать докование парового флота, особенно судов, работающих в Нижней Сухоне. Не секрет, что уже сейчас с этого участка целая группа буксиров возвращается с поврежденными корпусами. Разумеется, это отнюдь не означает, что докование барж можно отложить, или замедлить. Работы по докованию флота должны выполняться согласно плана и графика, и лишь в от-

дельных случаях могут быть допущены отступления от них.

С коллектива дока много спрашивают, перед ним ставятся серьезные задачи. Вместе с тем, ему следует уделять больше внимания, чем до сих пор. В чем нуждается док, что требуется ему из материалов? Две тонны кованых гвоздей, 600 килограммов электродов, 30 килограммов жидкого стекла, 60 килограммов углового железа, 1,5 тонны листовых скоб, 300 килограммов скипидара, 600 км. лесоматериалов.

Между прочим, лесная контора до 20 июня не дала ни одного кубометра леса. Хорошо, что коллектив дока, хотя и надеялся на лесную контору, но сумел выйти из затруднения исключительно за счет мобилизации внутренних ресурсов.

В настоящий момент док работает в две смены, вместо того, чтобы, согласно указанию Наркомречфлота, работать круглосуточно.

Что мешает? Недостаток рабочей силы. Нужно немедленно послать ему 20 конопатчиков, 10 плотников, 10 котельщиков, 20 подсобников. Это, и плюс обеспеченные материалами даст возможность доковать флот круглые сутки, значительно перевыполнить план докования по всем показателям.

Оперативная сводка

О ходе грузоперевозок за 18 июня

Суточное задание пароходством выполнено: по тоннам на 91,3 проц., по тонно-километрам — 69,3 проц.

Работа пристаней: пристань Вологда выполнила июньский план по тоннам на 33,4 проц., по тонно-километрам—на 29,8 проц., пристань Тотьма (соответственно)—22,8—37,5, — при-

стань Печаткино—59,4—52 проц.

Месячный план пароходством выполнен по тоннам на 49,1 проц., по тонно-километрам—на 41,9 проц.

Шекснинское пароходство на 18 июня месячный план по тоннам выполнило на 47,3 проц., по тонно-километрам—на 45,2 проц.

ОПЕРАТИВНАЯ СВОДКА

О ходе весеннего сева в совхозе и подсобных хозяйствах линии

На 15 июня совхоз „Заречье“ выполнил план сева на 100,3 проц., подсобные хозяйства: Вологодского судоремонтного завода—на 75 проц., пристани Вологда—на 76,5 проц., пристани Тотьма—на 99 проц., Тотем-

ской судоверфи—на 67,7 проц., пристани Печаткино—на 80 проц., пристани Каргополь—на 93 проц.

Общий план сева по УРСУ пароходства выполнен на 94,5 проц.

Минуло две трети текущего месяца. Однако июньский план перевозок выполнен меньше, чем на 50 проц. Речники Сухоны попрежнему в долгу у государства.

В оставшиеся десять дней этот долг надо перекрыть во что бы то ни стало!

УЧИТЬСЯ РАБОТАТЬ У ПЕРЕДОВЫХ ЛЮДЕЙ Рекорд перекрыт

Высоких показателей на выгрузке добились крановщик т. Тихомиров и бригада грузчиков т. Беляевой

Ленинградский крановщик Н. Пименов в прошлом году за 8 часов 56 минут краном „Ижорец“ из баржи на берег выгрузил 680 кмб. дров. Такой же системы кран за № 9 имеется на пристани Вологда. С его помощью досрочно обрабатываются суда. Однако крановщики пристани в навигацию 1944 г. не сумели добиться таких же показателей, каких достиг Николай Пименов.

В прошлый зимний судоремонт начальник механизации пристани т. Богатырев поставил перед вверенным ему коллективом боевую задачу: отлично отремонтировать стационарно-ленточные транспортеры, лебедки, транспортеры типа „январец“ и кран № 9.

Механизация была принята из ремонта в эксплуатацию с оценкой на отлично. Однако в начале навигации она и пользовалась явно недостаточно по той причине, что дрова подвозились в водотечных баржах, зимовавших в отдельных за-

тонах, нередко рабочим приходилось выкалывать дрова из льда.

В таких случаях кран простаивал, работал с перебоями. Лишь с 20 мая улучшился процесс выгрузки дров, кран „Ижорец“ с каждым днем набирал темпы.

24 мая начальник механизации т. Богатырев узнал от старшего диспетчера погрузо-разгрузочных работ тов. Припорова, что в 18 час. будет поставлена подвыгрузку баржа № 1483. Механизаторы подготовились к сроку и решили выгрузить ее скоростным методом, применив сконструированный т. Богатыревым строп-самоотцеп.

В барже находилось 667 кмб. дров. По плану следовало разгрузить судно за 15 час. 30 мин., фактически на разгрузку затрачено 9 час. 30 мин. В среднем за каждый час выбрасывалось 70,2 кмб. дров (у Пименова—75,5 кмб.). Укладывались дрова в 8 стропов— по 4 стропы в носовом и кормо-

вом трюмах. Грузчиков было 22 (у Пименова 30). Краном управляла пом. механика т. Москина.

Сделав анализ только, что закончившейся операции, т. Богатырев пришел к выводу, что пополнения в людях не потребуются.

—Давайте перекроем выработку Пименова,—предложил он крановщику очередной вахты т. Тихомирову и бригаде грузчиков т. Беляевой.

На сей раз предстояло выгрузить из баржи 535 кмб. дров. Приступили к делу. Каждый человек трудился с особым подъемом. Кран беспрерывно выносил на берег один строп за другим.

Выгрузка баржи крановщиком т. Тихомировым и бригадой т. Беляевой (22 человека) была закончена за одну смену—за 8 валовых часов. Чистого рабочего времени затрачено 7 часов. Таким образом, за 1 час кран выбрасывал на берег 76,4 кмб.

В. Новожилков.

127 кубометров за час

Сегодня мы печатаем корреспонденцию тов. Новожилкова, рассказывающую о том, как 24 мая крановщик пристани Вологда т. Тихомиров и бригада грузчиков т. Беляевой перекрыли рекорд ленинградского крановщика Николая Пименова на выгрузке дров из баржи.

Однако оказалось, что успех т. Тихомирова и бригады т. Беляевой—далеко не предел, о чем свидетельствует следующий факт.

19 июня на пристани Череповец поступила баржа № 6152. В ней было доставлено 500 кмб. дров. За выгрузку баржи принялись в 7 час. 10 мин. утра крановщик крана № 7 И. С. Егоров и молодежная бригада грузчиков Е. Макаровой.

Бригаду расформировали на 7 пар по количеству стропов и 1 человек работал наотцепе. Между прочим в бригаду Е. Макаровой предлагалось ввести 20 человек. От 5 человек она отказалась, решив силами 15 грузчиков выполнить задание.

Эффект действительно

получился замечательный. Работа по разгрузке баржи была завершена в 11 час. 5 мин. утра. Таким образом, выходит, что за каждый час бригада выгружала из баржи на берег 127,6 кмб.

Товарищи механизаторы и грузчики пристани Вологда! Разумеется и эту производственную победу крановщика И. С. Егорова и бригады Е. Макаровой есть возможность перекрыть.

За вами слово и дело. В соревновании с шекснинцами победа должна быть за нами.

М. Преловский, капитан парохода „Крылов“.

Устранить серьезные помехи

Коллектив нашего судна стремится выполнить и перевыполнить план.

Но на этом пути встречаем серьезные помехи, которые вызывают справедливое возмущение и членов команд. Одной из таких помех является низкое качество дров.

Особенно плохо обстоит топливом на участке Вологда—Устье Кубенское. Дрова здесь гнилые, разного

размера, что создает неудобство при шуровке. Дрова приемосдатчики сдают по своей, особой мерке. Поэтому их всегда оказывается меньше того, что значится в документе.

В Топорне поленицы обмерены еще зимой. После обледенения, дрова получили осадку, но при сдаче на пароход осадка не принимается во внимание. Поэтому за пароходами зна-

чится пережог топлива.

На складках Шера и Устье Вологодское дрова имеют различную длину—от 0,5 до 1,0 метра и более. На складках Топорня и Коровино дрова были сравнительно хорошие, но и они израсходованы.

Как дальше будут пароходы снабжаться дровами?—для нас загадка.

Партийная жизнь

Усиливать помощь в постановке партийно-политической работы на судах

Недавно мы проверили работу парторганизаций Вологодского судоремонтного завода и пристани Вологда. Причем, вопрос рассматривался с точки зрения деятельности парторганизаций по развертыванию массово-политических и производственных мероприятий на пароходах в период зимы и с началом навигации текущего года. Естественно, мы не могли обойти и состояние помощи в этом деле Сталинского и Молотовского райкомов ВКП(б) города Вологды.

К открытию навигации в парторганизации Вологодского завода состоялось на учете 17 членов и кандидатов в члены ВКП(б), работающих, преимущественно, командирами флота. Все 17 коммунистов плавсостава входили в одну партгруппу. Парторгом был избран капитан парохода „Урицкий“ тов. Марков.

На судоремонте хорошими производственниками зарекомендовали себя тт. Марков, Преловский, Худяков, Климашев, Бутков и др. Они обеспечили ремонт корпусов и механизмов вверенных судов с отличной и хорошей оценкой, умело сочетали массово-политическую и агитационную работу с коренными вопросами производственной жизни.

В цехе плавсостава ежедневно проводились политинформации, на которых присутствовали не только коммунисты и комсомольцы, но и беспартийные рабочие. За время судоремонта из числа передовых товарищей 5 принято в члены ВКП(б) и 5 в кандидаты партии: тт. Куницын, Глухонький, Брюхов, Потанин и др.

Парторганизации завода действительно помощь оказывал Молотовский райком ВКП(б). 27 января бюро райкома слушало доклад партгруппы цеха плавсостава т. Маркова и секретаря партбюро т. Брюхова. Бюро вынесло развернутое решение, исполнение которого систематически проверялось членами бюро и инструкторами райкома.

В ходе судоремонта райком помогал парторганизации завода и партгруппе цеха плавсостава вести политико-массовую работу. Руководящими товарищами райкома проведено более 20 докладов, лекций и бесед по текущему моменту и на другие темы.

В парторганизацию пристани Вологда 17 членов

ВКП(б) и 10 кандидатов были переданы с завода 10 апреля. В процессе расстановки партийно-комсомольских сил на судах приписанного к пристани флота создано 5 кандидатских групп, 7 партийно-комсомольских, одна комсомольская организация. Бюро Сталинского райкома ВКП(б) 11 апреля утвердило 13 партгруппировок на суда.

С партгруппировками 16, 17 и 18 апреля проведен семинар. Представитель горкома ВКП(б) прочитал лекцию о текущем моменте и задачах коммунистов речного транспорта. Участники семинара прослушали также лекции о принципах оргпарторганизации, о революционной бдительности, о происхождении жизни на земле и т. п.

Парторганизация пристани прикрепила к судам 25 агитаторов, в их числе 14 коммунистов, 1 комсомолец, 10 беспартийных активистов. Для них состоялся однодневный семинар, главным образом по вопросам форм и методов агитационно-массовой работы.

Хорошо помогает парторганизации пристани в осуществлении массово-политических мероприятий парткабинет. Силами его в апреле для плавсостава и грузчиков проведено 23 лекции, доклада и беседы. Еще более энергичную деятельность парткабинет развернул в мае и в текущем месяце.

Все эти факты показывают, что парторганизации Вологодского судоремонтного завода и пристани Вологда, а также Сталинский и Молотовский райкомы ВКП(б) правильно поняли свои задачи о мерах помощи речному флоту, вытекающие из решения по данному вопросу бюро Обкома ВКП(б) от 24 марта 1945 года.

Однако не обходится без серьезных недостатков. Также проверка показала, что очень слаба партийно-массовая работа на таких пароходах, как „Чернышевский“, „Ляпидевский“, „Капустин“. Здесь только в конце мая состоялись организационные собрания коммунистов и комсомольцев, в чем повинны парторганизации и райкомы, упомянутые выше. С первыми рейсами райкомы не сочли нужным командировать своих представителей на суда.

Не случайно на многих пароходах слабо развернуто социалистическое соревнование по вахтам и между

членами команд, плохо обстоит с лунинско-киселевским движением, отсутствует в большинстве случаев надлежащая борьба за экономию топлива и смазки, коммунисты и комсомольцы плавсостава крайне слабо работают над повышением своего идейно-теоретического уровня.

Бассейновый комитет до сих пор не наладил учета выполнения командами социалистических обязательств. На судах с перебоями доставляются газеты и журналы. Управление пароходства не побеспокоилось о радиофикации флота, хотя радиоаппаратура есть.

Какие выводы следуют из сказанного? Партгруппам на судах необходимо поднимать уровень организационно-массовой работы, считая своей главной задачей добиваться на этой основе неизменных успехов в борьбе за выполнение плана перевозок.

Долг судовых парторганизаций—глубже вникать в вопросы работы по техническому плану, вскрывая имеющиеся недостатки и решительно изживая их. Парторганизациям надо возглавить работу по массовому внедрению лунинско-киселевских методов, обучение членов команд навигационным и судоремонтным специальностям.

Особое внимание парторганизации обязаны уделить политическому воспитанию масс, в первую голову работе над собой коммунистов и комсомольцев. Передовых людей плавсостава надо смело возлекать в ряды большевистской партии.

Внимание Сталинского и Молотовского райкомов ВКП(б) обращаем на то, что бы они полностью выполнили решение Обкома ВКП(б) о мерах помощи речному флоту. Очень желательны выезды представителей райкомов на линию. Сталинскому райкому комсомола надо принять меры к созданию комсомольских групп на судах, где есть 3 и более члена ВЛКСМ.

Парторганизациям Вологодского завода и пристани Вологда надо и впредь усиливать помощь партгруппам на судах в их организационном укреплении, в постановке всей партийно-массовой работы на флоте. Пора бы в это дело включиться и парторганизации управления пароходства.

Г. Р. Петров,
инструктор Вологодского
Обкома ВКП(б).

По деловому организовать плавательскую практику учащихся ремесленного училища

В навигацию 1945 года 130 юношей и девушек—учащихся Вологодского ремесленного училища № 3 проходят на судах производственную практику. Из них 59 учащихся работают на судах Сухонского пароходства, 15 учащихся—на судах Вологодского технического участка и остальные в Шексне.

Плавательская практика является важнейшим этапом в учебе будущих судоводителей и судомашинистов. Проводя практику, учащийся непосредственно знакомится со всеми особенностями своей профессии.

В эту навигацию практика учащихся организована несколько лучше, чем в прошлом году. Многие учащиеся в ходе практики успешно овладевают профессиями плавсостава, показывают образцы высокой производительности труда, существенно помогают командам судов в выполнении плана перевозок. Капитаны и механики дают о многих учащихся хорошие отзывы.

Но так обстоит далеко не на всех судах, а лишь там, где по-настоящему руководят практикой учащиеся. Командиры многих судов встретили практикантов неласково, не создали им бытовых условий. Каждый учащийся, прежде чем идти на практику, должен задание, которое он должен выполнить. Большинство капитанов и механиков не только контролируют выполнение этого задания, но не удосужились познакомиться с ним.

На ряде судов практиканты используются односторонне: ученик несет обязанности матроса, и не допускается к штурвалу, а также наоборот—простаивает все время за штурвалом, не принимая участия в других судовых работах.

Практикант-судоводитель должен усвоить все виды судовых работ: буксировку, управление судном, познакомиться с лодией. Практикант судомашинист должен нести вахту не только у машинного аппарата, но и в котельном отделении, участвовать в ремонте механизмов. Вахтенный начальник именно так разнообразно должен планировать время практиканта. Тогда практика будет интересной и даст многое.

Большим вопросом является неудовлетворительное снабжение учащихся продуктами питания. На подавляющем большинстве судов не организовано трехразовое питание, учащиеся недополучают установленных правительством норм, качество обедов низкое (пароходы „Матрос“,

„Леваневский“ и др).

Этим грубо нарушается совместный приказ начальника Главного Управления Трудовых Резервов при СНК СССР и Наркома Речного флота СССР от 19 августа 1943 года, где сказано: „Организовать для ремесленных училищ и школ ФЗО трехразовое питание, обеспечить равномерный и полный завоз продуктов в пределах установленных норм и дополнительных фондов из подсобных хозяйств“.

Карточки на дополнительное питание учащиеся получили только спустя месяц после начала практики.

Учащиеся, которым посчастливилось получить карточки на дополнительное питание, встречаются с новым препятствием: их посылают от стола одного руководителя, к столу другого, из одного магазина в другой, от пристани к пристани. Продукты же остаются не полученными.

Особенно плохое снабжение на судах и машинах технического участка. Разве не является преступным следующий факт: 8 человек учащихся были направлены из Вологды на земмашину № № 3, 11, 12; им был выдан один хлеб на два дня. В пути они находились 8 дней, не получая ничего из продуктов. На выше упомянутых земмашинах питание организовано настолько плохо, что учащиеся были вынуждены продавать обмундирование. На земмашине № 12 учащиеся не создали нормальных жилищных условий: им пришлось долгое время спать где попало, скитаясь по углам. Ученик 14 лет В. Смирнов был назначен кочеваром с установленным ему полным рабочим днем, но зарплату ему ни разу не выдали. Училище было вынуждено отозвать ученика Смирнова с земмашин № 12.

Если положение на судах Вологодского технического участка не будет улучшено, училище отзовет учеников, чем будет сорвано прохождение ими практики.

На пароходе „Леваневский“ постельные принадлежности еще не менялись. Учащиеся не имеют возможности сами стирать белье ввиду отсутствия мыла.

Мало внимания капитанов и механиков судов обращается вопросам организации практики. Комсостав слабо занимается воспитанием практикантов.

Капитанам и механикам следует отдать все силы на борьбу за высокое качество плавательской практики, за подготовку высококвалифицированных кадров плавсостава речного флота.

В. И. Белов,
директор РПУ № 3.

Отв. ред. М. Е. МАХОТИН.