

СТАЛИНЕЦ

ОРГАН УПРАВЛЕНИЯ СУХОНОСНОГО ПАРОВОДСТВА И БАСЕЙНОВОГО КОМИТЕТА СОЮЗА РЕЧНИКОВ

№ 71 (1076) | Пятница, 31 августа 1945 г. | Цена 15 коп.

ДЕСЯТЬ ЛЕТ СТАХАНОВСКОГО ДВИЖЕНИЯ

Выступая в мае 1935 года на выпуске академиков Красной Армии товарищ Сталин, отметив решающее значение кадров, указал, что „техника во главе с людьми, овладевшими техникой, может и должна дать чудеса“. В ответ на этот призыв вождя началось массовое движение советского народа за высокую социалистическую производительность труда.

30 августа того же года на шахте „Центральная—Ирмино“ произошло событие, поднявшее на ноги весь коллектив. Забойщик Стаханов в этот день вырубил 102 тонны угля. За 6 часов он выполнил 14 дневных норм.

Стахановское движение нашло быстрый отклик во всех отраслях народного хозяйства, в том числе на речном транспорте. Страна узнала о выдающихся достижениях машиниста Кривоноса, кузнеца Бусыгина, перетяжника Ленинградской обувной фабрики „Скороход“ Сметанна, ткачих Евдокии и Марии Виноградовых и многих других передовых людей. Стахановское движение с самого же его начала стало подлинно всенародным, массовым.

Сила стахановского движения заключается в том, что оно возникло в результате происшедших в жизни страны изменений, обусловленных успехами социалистического строительства. Эти успехи привели к коренному улучшению материального положения рабочих, созданию новой, передовой техники, к росту кадров, освоивших эту технику.

Товарищ Сталин в своей исторической речи на первом Всесоюзном совещании стахановцев 17 ноября 1935 года дал высокую оценку этому движению. После XVIII съезда ВКП(б) социалистическое соревнование и его высшая форма — стахановское движение приобрели еще большее значение и обогатились новыми проявлениями народной инициативы. Возникло движение многостаночников, движение за совмеще-

ние профессий, за скоростные методы строительства и т. п.

За минувшие 10 лет выросла замечательная плеяда стахановцев и в нашем бассейне. Широко известны имена изобретателя т. Черемисина, машиниста-рационализатора т. Красильникова, кузнеца Вологодского завода т. Горшкова, котельщика т. Рассадина. Они и многие другие удостоены за свой самоотверженный труд высоких правительственных наград — орденами и медалями.

С первых же дней Великой Отечественной войны против немецко-фашистских захватчиков на фронт ушло много квалифицированных людей из промышленности и транспорта. На фабриках и заводах, на железнодорожных и речных магистралях развернулось движение двухсотников под лозунгом: „Работать за себя и за ушедших на фронт“. Оно переросло в движение трехсотников, тысячников, какими являются у нас кузнец т. Горшков, токарь т. Митин и десятки им подобных.

Советский народ, воодушевленный великой Победой над гитлеровской Германией и агрессивной Японией, все шире и шире развертывает Всесюзное социалистическое соревнование, чтобы быстрее залечить раны, нанесенные стране войной, чтобы еще выше поднять военно-экономическую мощь нашей Родины.

Отмечая десятилетие стахановского движения партийные и хозяйственные руководители бассейна обязаны еще лучше возглавить это движение, добиться пополнения рядов стахановцев за счет передовых речников, имея в виду, что стахановское движение является непреодолимой силой, тем рычагом, при помощи которого народы нашей страны, под руководством партии Ленина—Сталина добьются дальнейшего роста производства, улучшения благосостояния широких масс и еще большего укрепления могущества нашей любимой Отчизны.

Областной театр вернулся с гастролей

В Вологду вернулся из двухмесячной гастрольной поездки коллектив областного драматического театра.

Гастроли театра в Архангельске и Молотовске про-

шли с большим успехом. Особенно понравились зрителю спектакли „Встреча в темноте“, „Укрощенный укротитель“, „Мещане“, „Машенька“ и др.

„... Значение стахановского движения состоит в том, что оно является таким движением, которое ломает старые технические нормы, как недостаточные, перекрывает в целом ряде случаев производительность труда передовых капиталистических стран и открывает, таким образом, практическую возможность дальнейшего укрепления социализма в нашей стране, возможность превращения нашей страны в наиболее зажиточную страну“.

(И. СТАЛИН. Из речи на первом Всесоюзном совещании стахановцев в Кремле. Ноябрь, 1935 г.).

От Советского Информбюро

Оперативная сводка за 29 августа

За 29 августа на Дальнем Востоке нашим войскам удалось в плен 39 тысяч японских солдат и офицеров и 28 генералов. В числе плененных генералов командующий 30-й армией Квантунской армии генерал-лейтенант Ида.

Всего за время с 9 по 28 августа наши войска взяли в плен 513 тысяч японских солдат и офицеров. В числе плененных 81 генерал.

За это же время наши войска захватили следующие трофеи: самолетов—587, танков—347, орудий разных калибров, в том числе и самоходных—955, минометов—711, пулеметов—3.355, винтовок более 200 тысяч, радиостанций—111, автомашин—1789, тракторов и тягачей—118, лошадей—9.708, складов с боеприпасами, вооружением, снаряжением и продовольствием—725.

Прием капитулирующих японских частей и соединений продолжается.

СОВИНФОРМБЮРО.

Оперативная сводка за 30 августа

На Дальнем Востоке существенных изменений не произошло.

За 29 августа нашим войскам удалось в плен 9.000 японских солдат и офицеров и два генерала.

СОВИНФОРМБЮРО.

Оперативная сводка о ходе грузоперевозок за 30 августа

Суточное задание 30 августа пароводством выполнено: по тоннам на 185,2 проц., по тонно-километрам на 118,4 проц.

Пристань выполнили августовский план: пристань Вологда, по тоннам — на 67,7 проц., по тонно-километрам — на 67,7 проц., пристань Тотма, по тоннам—на 88,4 проц., по тонно-километрам — на 110,6

проц., пристань Печаткино, по тоннам—на 155,8 проц. по тонно-километрам — на 84 проц.

Августовский план пароводством на тоже число выполнен: по тоннам—на 92,6 проц., по тонно-километрам—на 94,7 проц. Навигационный план по тоннам выполнен на 90,7 проц., по тонно-километрам на 80,2 проц.

Стахановские рейсы

Пароход „Яков Свердлов“ часто практикует вождение тяжеловесных стахановских буксиров.

23 августа пароход взял на гак в Исадах 1378 тонн древесины, при норме 826 тонн. Нагрузка на одну индикаторную силу составила 167 проц. Груз доставлен бумкомбинату им. Куйбышева 25 августа. В пути сэкономлено 20 ходовых часов, рейсовое задание выполнено на 147 проц.

24 августа пароход „Капустин“ взял в Двинице воз леса весом в 1012 тонн, при норме 870 тонн. Нагрузка на каждую индикаторную силу составила 115 проц. Воз доставлен комбинату им. Куйбышева на следующий день, т. е. 25 августа. Рейсовое задание выполнено на 143 проц.

С. Периков, старший оператор пристани Печаткино.

Премии за перевыполнение плана грузоперевозок

На основании постановления Государственного Комитета Обороны от 14 марта с. г. начальник пароводства т. Марков подписал приказ о выдаче денежных премий командам барж, которые успешно выполнили план перевозок первого периода навигации.

Месячным окладом премируются коллективы следующих барж: команда баржи № 3011 (шkipер

т. А. Пошехонов) выполнившая задание на 110 проц., баржи № 3013 (шkipер т. А. Шестериков) — на 112 проц., баржи № 3025 (шkipер т. Д. Семечков) — на 132 проц., баржи № 3028 (шkipер т. А. Юлинов) — на 104 проц., баржи № 3034 (шkipер т. И. Замятин) — на 115 проц., баржи № 3107 (шkipер т. П. Цветкова) — на 134 проц.

П. Назаров.

По бассейну

Первого сентября по заданию баскома на линию выезжает большая группа профсоюзного актива. Перед активистами поставлена актуальная и важная задача—помочь командирам флота и общественности плавсостава шире внедрить лунинско-киселевские методы труда на судах.

Активу поручено также провести на пароходах профсоюзные собрания, на которых будут стоять отчетные доклады судкомов о их работе за истекшее время навигации с. г.

* * *

За успешную работу в июле пароход „Щорс“ получил ряд поощрений от Наркомречфлота СССР, управления пароводства и баскома. 25 августа команда судна были вручены: переходящий Красный вымпел Обкома ВКП(б) и Облкомполкома, переходящий Красный вымпел Наркомречфлота и переходящее Красное знамя управления пароводства и бассейнового комитета союза речников.

Поощрения вручали: представитель Вологодского Обкома ВКП(б) т. Кичев, зам. начальника пароводства по кадрам т. Чудимов и зам. председателя баскома т. Второв.

С ответным словом после вручения Вымпелов и Знамени выступил капитан парохода „Щорс“ т. Кубасов и председатель судкома т. Исаковский.

Тов. Кубасов заявил:

— Полученные командой награды за стахановский труд в июле воодушевляют ее на новые победы в решающий период текущей навигации. От имени экипажа заверяю Обком ВКП(б), управление пароводства и бассейновый комитет речников, что завоеванные Вымпелы и переходящее Красное Знамя не упустим из своих рук до конца навигации.

* * *

За успехи в перевозках грузов в июле 30 августа вручено переходящее Красное Знамя управления пароводства и баскома также команде парохода „Леваневский“.

В тот же день переходящее Красное Знамя управления и баскома было вручено коллективу пристани Вологда за выполнение производственного плана в июле.

РАБОТАТЬ БЕЗ АВАРИЙ — ДЕЛО НАШЕЙ ЧЕСТИ!

Среди отдельной части командиров флота утвердилось мнение, что будто бы аварии—неизбежное явление. Такое умозаключение не выдерживает никакой критики, ибо при тщательном анализе каждой аварии чаще всего видны причины возникновения их: недисциплинированность, нарушение правил плавания и правил технической эксплуатации и т. п.

За истекшее время навигации 1945 года допущено свыше тридцати аварий, которые принесли большой материальный ущерб государству.

Характер аварий: столкновения пароходов, навалы и удары о подводные и пловучие предметы, посадка пароходов и плотов на мель, поломки и повреждения механизмов и т. д.

Каковы же причины аварийности?

В основном я уже упомянул об этих причинах. Помимо нарушения воинской дисциплины, правил плавания и правил технической эксплуатации, аварии возникали еще и потому, что на отдельных участках реки путь засорен, не всегда распоряжения береговых руководителей в отношении судов бывают точны. Зарегистрированы два случая неправильного ухода за механизмами и прочее.

Расскажу о конкретных фактах.

Пароход „Тбилиси“ 7 мая с. г. в час ночи под управлением капитана Н. А. Малкова следовал вниз по Сухоне с 4-мя баржами. В местечке Никола Мокрый ему встретился газоход „М. Раскова“. На вахте стоял капитан Н. П. Чертенков. При расхождении судов были грубо нарушены правила плавания, а именно: капитан Н. А. Малков, при встрече с газоходом, должен был избрать путь и дать сигнал на расхождение, чего Малков не соизволил сделать.

После этого капитан газохода Чертенков был обязан сократить ход и запросить сигналом ясного указания о расхождении. Но этого так же не последовало, в результате „Тбилиси“ и „М. Раскова“ столкнулись. При этом у газохода были сломаны поручни на правом борту, дверь в носовом пролете и кронштейн.

Пароход „Леваневский“, под управлением капитана Прибыткова 15 мая следовал из Вологды в Великий Устюг. В 22 часа 40 мин., не доходя местечка Ивановская водвороть, Н. Прибытков покинул пост, не вызвав себе замену. Управлять судном остался штурвалный Чезлов.

При обходе мыса в этом местечке Чезлов заметил идущий снизу пароход

„Ляпидевский“ и сигнальным свистком стал вызывать на мостик капитана. Однако, несмотря на сближение „Леваневский“ шел полным ходом. Капитан „Ляпидевского“, видя это, подал один продолжительный свисток и отмахнулся левого борта. В момент, когда суда находились на расстоянии не более 40 метров друг от друга капитан Прибытков прибежал на мостик. Не разобрался в сигналах встречного судна, он дал продолжительный свисток и отмахнулся с правого борта. Сбавляя ход, „Леваневский“ уклонился в лево. Поняв неизбежность столкновения Н. Прибытков командовал: „Полный назад!“

В силу большой энергии пароход „Леваневский“ носом ударил в левый борт носовой же части „Ляпидевского“, которому было повреждено привального бруса и пружинной балки 12 погонных метров, 5 обносных кронштейнов, 9 кв. метров обносного настила, 8 кв. метров наружной обшивки, 6 кв. метров внутренней стенки между каютами, 8 метров поручней. Общий убыток—4.973 рубля.

18 июля в районе Устья Вологодского первый пом. капитана газохода „М. Раскова“ Ряжкин грубо нарушил 186 параграф правил плавания, сделав поворот не под кормой, а впереди идущего в том же направлении парохода „Чернышевский“. Газоход встал поперек реки. „Чернышевский“, под управлением 1-го пом. капитана Морева, следуя сзади газохода, на полной скорости, не дав обгонных сигналов, врезался в левый борт газохода „М. Раскова“.

13 августа в 23 часа в местечке Растовик столкнулся теплоход „Ковжа“ с

пароходом „Ляпидевский“. Столкновение произошло потому, что капитан „Ковжи“ Распопов грубо нарушил параграф 82 правил плавания. Неправильными свистками он ввел в заблуждение вахтенного командира на пароходе „Ляпидевский“. Суда столкнулись. Убыток от аварии—1648 рублей.

11 июня пароход „Шаланер“ следовал из Тотмы в местечко Ражник. В левом колесе парохода послышался стук. Вахтенный пом. капитана Н. Худяков подозрительно отнесся к этому обстоятельству. Механик осмотрел колесо, но, к сожалению, ничего не обнаружил. Через некоторое время в пути стук усилился, закачался корпус судна. Машину вновь остановили и при более тщательном осмотре обнаружили следующее: лапа крепления забортного подшипника оказалась сломаной, ухо колесного эксцентрика—оборвано, оборвано также крепление эксцентрика.

Все это произошло в силу халатности механика И. К. Туркина, который не внимательно ухаживал за машиной. Пароход простоял под аварийным ремонтом 70 часов.

Можно было бы привести еще целую серию характерных примеров. Они свидетельствуют об одном: не все командиры флота и командиры судов поняли и почувствовали необходимость решительной борьбы с авариями.

С авариями надо покончить. Работать безаварийно—дело чести коллектива бассейна.

Н. Петров,
старший инспектор
судоходства Вологодского участка.

К предстоящему оттою флота на зимний ремонт

Расстановка флота на зимний ремонт имеет решающее значение в спасении судов от весеннего наводка и предохранении их от колебаний горизонта, а вместе с этим происходящей осадкой ледяного покрова.

Общезвестно, что в течение зимнего периода в силу метеорологических и гидрологических условий падает горизонт воды, в том числе такое падение может быть вызвано и в Сухонском бассейне.

Повреждение судов по причине падения горизонта воды—явление довольно неприятное, и оно происходит исключительно потому, что руководители отдельных затонов не желают предусмотреть ряд мероприятий, который бы помог в деле.

Что может помочь от

вредного влияния на корпус в результате падения горизонта воды и осадки льда?

Все крупные суда, не требующие вытаски на берег, или обсушки, должны быть поставлены на самое глубокое место. При этом суда, требующие большого ремонта, должны быть поставлены как можно ближе к ремонтным пунктам. Это необходимо для сокращения времени при подвозке материалов, хождения рабочих и т. д.

Все мелкие суда, в том числе небольшие бензиновые пароходы, не требующие большой выморозки, или вытаски на берег, могут быть поставлены на менее глубокие места, но при условии резкого снижения горизонта воды и если прикосновение их кор-

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ОБЗОР

Прогремели залпы салюта, отметившего Победу Красной Армии над японским агрессором. Квантунская армия Японии прекратила сопротивление, сложила оружие и сдалась в плен. Япония капитулировала. Таким образом, завершается глава исторической борьбы свободолюбивых народов мира против фашистских агрессоров.

Взоры народов всего мира снова обращаются к Советскому Союзу и его героической Красной Армии, внесших свой великий вклад в дело разгрома империалистической Японии. Решительное участие Советского Союза в войне против Японии является одной из главных причин, ускоривших разгром жестокого врага.

Япония не устояла перед мощью Объединенных Наций. Однако, задача искоренения японского империализма этим еще не завершается. Факты свидетельствуют о том, что правящая клика японских империалистов пытается всеми способами сохранить свои силы для новой захватнической войны.

Сам состав нового японского правительства, сформированного после заявления о безоговорочной капитуляции, свидетельствует о том, что японская военщина отнюдь не отказалась еще от борьбы. Правительство, по единодушному мнению иностранных обозревателей, состоит из крупнейших военных преступников, колонизаторов и генеральской клики.

Мировая печать, вскрывая коварные замыслы японских фашистских агрессоров, подчеркивает опасность этого обстоятельства. Газета „Нью-Йорк пост“

замечает: „Недостаточно разбить японскую армию. Стремление к агрессии возникает в политических кругах. Необходимо проводить реалистическую оккупационную политику, лишить милитаристов власти, заставить их сложить самурайские мечи, разрушить фашистскую систему, которая является орудием их агрессии и превратить их нынешнее перемирие в прочный мир“.

* * *

Болгария готовится к знаменательным дням: впервые в ее истории предстоят подлинно демократические выборы. Широкие массы населения готовятся принять активное участие в избрании депутатов высшего органа страны—народного собрания.

Болгарский избирательный закон, принятый правительством в начале июня этого года, носит ярко выраженный демократический характер. По этому закону каждый достигший 19 лет (за исключением осужденных, или лишенных гражданских прав), имеет избирательное право. Впервые в истории Болгарии в выборах примут участие женщины, молодежь, военнослужащие. Избирать и быть избранным может быть каждый без различия религии и национальности.

Широкая общественность Болгарии—печать, политические партии и профсоюзы восторженно встретили новый избирательный закон, давший возможность свободного волеизъявления и демократическую избирательную платформу „отечественного фронта“. Именно поэтому избирательная кампания в стране проходит с чрезвычайным воодушевлением.

пусов к грунту не подвергается значительной деформации, как это бывает с крупными судами, которые, осаждаясь на неровный грунт, получают диагональную погибь, что влечет растрейство узловых соединений продольного и поперечного креплений. В результате такие суда на продолжительное время выходят из эксплуатации.

Все суда, при постановке их на зимний ремонт, должны быть отведены от бровки берега на глубокое место и так отшвартованы, чтобы до момента ледостава, при наличии ветра, их не могло бы снова навалить на бровку берега и мелкое место.

В том случае, если суда все же зазимовали на мелком месте, с малым запасом воды под днищем, при наблюдении за горизонтом воды необходимо принять следующие меры: подпускать

бревна под корпус, под днище, если в данном месте профиль грунта позволяет таким способом сохранить судно от деформаций. Если же грунт не ровен надо принять меры к отводу судов на глубокое, или ровное место.

При расстановке флота на зимний отстой необходимо иметь ввиду, особенно в условиях Сухоны, резкое падение горизонта воды.

Одновременно с расстановкой судов на зимний ремонт должны строго соблюдены предупредительные меры их отстоя в затонах, согласно §§ 388, 389, 390, 391, 392 и 393 Правил плавания по водным путям Союза ССР.

А. Писарев,
зам. начальника
судоходной инспекции
Шекснинского бассейна.

Отв. ред. М. Е. МАХОТИН.