

РЕЧНОЙ ТРАНСПОРТ

Орган Министерства речного флота СССР и ЦК профсоюза рабочих речного транспорта

№ 52 (2706)

Пятница, 30 июня 1950 г.

19-е ГОД ИЗДАНИЯ

Цена 30 коп.

Флот должен работать ритмично, по графику

Речной транспорт в большом долгу перед государством: июньский план перевозок не выполняется ни министерством в целом, ни многими из его пароходствами. Неудовлетворительный ход перевозок является следствием низкого качества руководства главных эксплуатационных управлений своими линейными организациями, а также наличием кустарниц и самотека в работе, что вызывает большие просты с судов в пунктах погрузки, выгрузки и паузах, замедляет оборот флота.

Одна из главных причин отставания речного транспорта — это слабое внедрение графика движения флота, несогласованность в действиях эксплуатационников, портовиков и клиентуры, игнорирование пароходствами лекальных и суеточных планов погрузки и выгрузки, а также формирования отставания везов.

Возьмем к примеру крупнейшее эксплуатационное управление министерства — Главцентрофлот. Как его пароходство внедряют график и борются за его осуществление? За две декады июня Волжское грузовое пароходство лишь немногим более половины везов отправило по ниткам графика, а в пункты назначения их прибыло в запланированные сроки лишь одна треть. Аналогичное положение в пароходствах канала Москва — Волга, Камского и Волго-также.

Начальник главного управления тов. Ромашенко, начальники пароходств тт. Николин, Шемагин, Сабуров и Кучкин группируют приказ о переводе судов на работу по графику, продолжают руководить движением флота густарно, бесплатно.

Почему это происходит? Потому, что начальники пароходств и их эксплуатационных служб еще не отрешились от традиции жить только сегодняшним днем, те хотят заглядывать вперед и организовать формирование и отправление везов по декадному плану. В Волгограде, например, не было даже попытки составлять лекальные планы. С весны здесь начали формировать и отправлять караваны по пятидневным планам. Через некоторое время перешли на сутончное планирование. Затем вновь пустили в дело пятидневки. Но, как и прежде, систематически не выполняли их. Не выполняли потому, что составляли не для рукоходства, а для форм: произвольно переставляли баржи из одного места в другой, включали в график суда, которые требовали продолжительного ремонта или находились в доке.

Технически правильное формирование веза также непосредственно связано с соблюдением графика движения. Работа любого транспорта, в том числе и речного, не может терпеть хаотики, безответственного отношения к порученным обязанностям. К сожалению, это зло пока не пожало в рядах речников. Недавно на Печоре капитан ряда тов. Попов сформировал вез для парохода «Неман». Когда баксирщик пришел на рейд, капитан судна обнаружил, что в хвост каравана были поставлены баржи с большей осадкой, чем головные. На перестановку барж затрачено пять часов.

Немалая доля вины падает и на заместителя начальника Главцентрофлота тов. Шимонина, который непосредственно отвечает за нефтеперевозки и за работу Волгогранка. Он часто выезжает в Астрахань, но, как и руководители пароходств, митрия с портами методами организации движения флота.

Неритмичное отправление судов неизбежно порождает просток в пунктах выгрузки, куда они прибывают или пачкаются, или с большим интервалом. Только этим можно объяснить тот факт, что за последние дни скопилось большое количество груженых барж в Куйбышеве, Кинешме, Горьком. Эти пункты, имея крупные дефекты в своей работе, вынуждены расплачиваться и за изымы движеческих, направляющих суда флота гораздо больше, чем позволяют производственные способности.

Среди эксплуатационников и даже руководителей пароходств есть маловеры, которые считают, что работу флота по точному графику и декадному плану построить невозможно. Жизнь, однако, опровергает такие консервативные взгляды. Пример этого — Московско-Окское пароходство (начальник тов. Маслов). Здесь сумели не только оценить роль графика и декадного плана, но и широко внедрить их.

В этом пароходстве за первые два месяца навигации отправили по графику свыше 90 проц. везов, причем в пункты назначения пришли в срок и досрочно до 80 проц. судов. На твердой основе графика в Московско-Окском пароходстве создали две бесперебойно действующие руслаанские линии Трудкоммуна — Штурков и Касимов — Горький. Суда, работающие на этих линиях, как правило, намного перевыполняют производственные задания.

Движение флота по графику в немалой степени способствовало тому, что крупнейший порт этого пароходства — Южный в текущую навигацию работает лучше, чем в прошлые годы, выполняет план и досрочно обрабатывает большое количество судов.

Ритмичная работа портов и пристаней, выполнение ими тех-

нических работ, включая работы по очистке и

ремонту судов, включая

Шире дорогу новаторам-руслановцам!

Энергичнее внедрять помасовой график

Инициатива руслановцев на речном транспорте продолжает разверзаться. В текущую навигацию новаторы флота показали замечательные образцы труда: команда парохода «С. Киров» (капитан тов. Григорьев) доставила из Козьмодемьянска в Сталинград плот небольших из Волги размером — в 60 тыс. кубометров; коллектив никискинского теплохода «А. Микоян» (капитан лауреат Сталинской премии тов. Евдокимов) успел бороться за достижение скоростей не ниже 100 километров в сутки с возом прогибов течения; команды английских буксировщиков «Максим Горький» (капитан тов. Коротков) и «В. Чкалов» (капитан тов. Израильев) начали работать по часовому графику.

Ниже мы печатаем материалы об успехах руслановцев и недостатках, имеющихся им в работе.

Стахановские рейсы

Первой на Иссык-Куле поддержала попытку Кобельниковой и Федора Кузнецова команда теплохода «Манас». Она решала каждый месяц работать на сажо-номиненном топливе не менее 45 часов.

С первого же рейса коллектива судна развернула борьбу за экономию топлива и смазочных материалов. Высокую дисциплинированность и знание дела показывает машинная команда, возглавляемая механиком коммунистом Тюменцевым. Хорошо освоен дизель. Тюменцев осуществил ряд рационализаторских мероприятий: улучшил регулировку подачи топлива, устроил привод от главной машины к генератору, что дало возможность получать электрический ток для освещения судна во время хода, обогревающих от этого вспомогательный движок, который используется только при стоянках теплохода.

На судне хорошо организовано соревнование. Отлично несут вахту второй помощник механика Плутатырев, младший помощник коммандера Виктор Фокин, рулевые Балашов и Зверев.

Перенялся опыт скоростников Волги, сплоченный коллектив «Манаса» добивается сокращения времени в пути. Недавно команда получила задание доставить из Рыбачьего в бухту Большонка плот. Опытный капитан коммунист Порфиренко, несмотря на то, что плот проявил нормальную нагрузку, решил привести его досрочно.

Используя скрытое течение воды, идущее по южному берегу озера в восточном направлении и достигающее двух километров в час, капитан вывел плот на это течение и тем самым ускорил силу течения, доставил плот на 7 с половиной часов раньше графика.

Вождение тяжеловесных волов стало у членов команды привычным делом. Они боятся на так в два раза больше нормы, буксировав по две-три груженых баржи, помимо опыта безаварийных рейсов.

Ф. ЧЕМИРЕНКО.
РЫБАЧЬЕ, Киргизская ССР.

Слова и дела

Первым начальником навигации составил стахановский план, в котором обозначил самое подъемное время для барж, облегчающее работу стахановцев. Следующим планом был только срок и дистанция. Однако пристань, руководимая тов. Фроловым, работает из рук вон плохо. Суда обрабатываются в Кубышеве недоступными медленными механизмами. Часто суда стоят в порту из-за неправильности. От хамства поступают жалобы на длительную задержку грузов на высоких скоростях. Много претензий высказывают и пассажиры на плохое их обслуживание на вокзалах.

Политотдел пароходства высоко оценил значение почины команда пароходов «М. Горький» и «В. Чкалов» и счел своим долгом откликнуться на него. Вопрос этот перед навигацией обсуждался с лучшими капитанами и механиками судов. При внедрении часового графика на пароходах «М. Горький», «В. Чкалов», «Большевик», «Стаханов» и других находились работники политотдела. С их помощью коммандный состав, коммунисты и комсомольцы организовывали дело. Итоги первых суток работы по графику были обсуж-

дены на общем собрании команд. На судах были выпущены боевые листки, посвященные новому почину.

Затем политотдел помог капитанам тт. Короткову, Израильеву и Иттер обобщить опыт, который нашел широкое отражение в баскетной газете «Ударная вахта» и в областной газете «Восточно-Сибирская правда». Политотдел издал красочный плакат, пропагандирующий цепное начинание.

Часовой график как бы суммировал все новое, что было допуще внесено работу судов нашими стахановцами, и вместе с тем поднял на новую ступень соревнования на флоте. В этом его огромная ценность.

Организация работы судна по часовому графику позволяет приковывать внимание к тому, как выполняется рейсовое задание. Работа судна видна на графике, как зеркало, с момента выхода из пункта отправления по истечении каждого часа. Благодаря на графике, можно отчетливо видеть выполнение плана и результаты труда каждой вахты. Вахтенный начальник может своевременно принять меры, если обнаружится отставание.

Часовой график повышает ответственность за результаты работы персональной команды, ответственность каждого человека внутри вахты. Кочегары, например, удерживают пар на марке, машина работает четко, развивает нужное количество оборотов, а судно начинает отставать. Значит, внимание всей вахты направляется на то, как рулевой ведет судно, не рискует ли вол, как используются условия данного плена.

Из этого видно, какие крупнейшие резервы таит в себе человек на графике для увеличения перевозок без дополнительной тяжести.

Однако, несмотря на явное преимущество нового метода, в нашем пароходстве он внедряется еще недостаточно широко. Работники управления пароходства, в первую очередь заместитель начальника тов. Дунюк, главный диспетчер тов. Попенко, а также на них, и весь аппарат движением, неоднократно вынужден это делать, а в отдельных случаях торопят и дискредитируют его.

Только этим можно объяснить, что пароходы «М. Горький» и «В. Чкалов» после рейсов, проведенных по часовому графику, где шла напряженная борьба за минуты, непроизводительно проставляли многие часы в пристанях. Пароходу «Фрунзе» дали из-за барж водотечную баржу. Коллектив судна все сконочновение время тратил на отбраковку воды. Работники эксплуатации пока ничего не сделали для разъяснения плавсоставу важности нового почина. Некоторые шесть пароходов на Амуре перешли на часовой график, а многие ранние ленились, теперь он требуется с большой энергией.

Политотдел пароходства высоко оценил значение почины команда пароходов «М. Горький» и «В. Чкалов» и счел своим долгом откликнуться на него. Вопрос этот перед навигацией обсуждался с лучшими капитанами и механиками судов. При внедрении часового графика на пароходах «М. Горький», «В. Чкалов», «Большевик», «Стаханов» и других находились работники политотдела. С их помощью коммандный состав, коммунисты и комсомольцы организовывали дело. Итоги первых суток работы по графику были обсуж-

дены на бассейне подводили итоги соревнования за первый месяц навигации, там отмечали, что пароход «О. Шмидт» дал наиболее высокие показатели по баржевому флоту. Апрель-майский план перевозок им был выполнен на 124,5 процента, стахановский — на 113. С превышением были реализованы и остальные показатели. Себестоимость одной тысячи условных тонно-километров была снижена на 80 копеек. Экономия за месяц составила 30 тысяч рублей.

Пароход признался победителем в соревновании, и ему вручили переходящее кра-сметальное знамя.

Сейчас работники пароходства снова обеспечивают свою обеспеченность персональной работой. За эти дни линии не сделали ни одного рейса, а работает где и как придется. Получаются большие непроизводительные потери времени, порождение пробеги и маевки.

Сейчас работники пароходства обратились обратно к своему плечу, а плодом — 75 километров и опять на несколько часов встать на плоту в ожидании вспомогательного парохода для проводки подплывающей баржи.

Сейчас работники пароходства обратились обратно к своему плечу, а плодом — 75 километров и опять на несколько часов встать на плоту в ожидании вспомогательного парохода для проводки подплывающей баржи.

Сейчас работники пароходства обратились обратно к своему плечу, а плодом — 75 километров и опять на несколько часов встать на плоту в ожидании вспомогательного парохода для проводки подплывающей баржи.

Сейчас работники пароходства обратились обратно к своему плечу, а плодом — 75 километров и опять на несколько часов встать на плоту в ожидании вспомогательного парохода для проводки подплывающей баржи.

Сейчас работники пароходства обратились обратно к своему плечу, а плодом — 75 километров и опять на несколько часов встать на плоту в ожидании вспомогательного парохода для проводки подплывающей баржи.

Сейчас работники пароходства обратились обратно к своему плечу, а плодом — 75 километров и опять на несколько часов встать на плоту в ожидании вспомогательного парохода для проводки подплывающей баржи.

Сейчас работники пароходства обратились обратно к своему плечу, а плодом — 75 километров и опять на несколько часов встать на плоту в ожидании вспомогательного парохода для проводки подплывающей баржи.

Сейчас работники пароходства обратились обратно к своему плечу, а плодом — 75 километров и опять на несколько часов встать на плоту в ожидании вспомогательного парохода для проводки подплывающей баржи.

Сейчас работники пароходства обратились обратно к своему плечу, а плодом — 75 километров и опять на несколько часов встать на плоту в ожидании вспомогательного парохода для проводки подплывающей баржи.

Сейчас работники пароходства обратились обратно к своему плечу, а плодом — 75 километров и опять на несколько часов встать на плоту в ожидании вспомогательного парохода для проводки подплывающей баржи.

Сейчас работники пароходства обратились обратно к своему плечу, а плодом — 75 километров и опять на несколько часов встать на плоту в ожидании вспомогательного парохода для проводки подплывающей баржи.

Сейчас работники пароходства обратились обратно к своему плечу, а плодом — 75 километров и опять на несколько часов встать на плоту в ожидании вспомогательного парохода для проводки подплывающей баржи.

Сейчас работники пароходства обратились обратно к своему плечу, а плодом — 75 километров и опять на несколько часов встать на плоту в ожидании вспомогательного парохода для проводки подплывающей баржи.

Сейчас работники пароходства обратились обратно к своему плечу, а плодом — 75 километров и опять на несколько часов встать на плоту в ожидании вспомогательного парохода для проводки подплывающей баржи.

Сейчас работники пароходства обратились обратно к своему плечу, а плодом — 75 километров и опять на несколько часов встать на плоту в ожидании вспомогательного парохода для проводки подплывающей баржи.

Сейчас работники пароходства обратились обратно к своему плечу, а плодом — 75 километров и опять на несколько часов встать на плоту в ожидании вспомогательного парохода для проводки подплывающей баржи.

Сейчас работники пароходства обратились обратно к своему плечу, а плодом — 75 километров и опять на несколько часов встать на плоту в ожидании вспомогательного парохода для проводки подплывающей баржи.

Сейчас работники пароходства обратились обратно к своему плечу, а плодом — 75 километров и опять на несколько часов встать на плоту в ожидании вспомогательного парохода для проводки подплывающей баржи.

Сейчас работники пароходства обратились обратно к своему плечу, а плодом — 75 километров и опять на несколько часов встать на плоту в ожидании вспомогательного парохода для проводки подплывающей баржи.

Сейчас работники пароходства обратились обратно к своему плечу, а плодом — 75 километров и опять на несколько часов встать на плоту в ожидании вспомогательного парохода для проводки подплывающей баржи.

Сейчас работники пароходства обратились обратно к своему плечу, а плодом — 75 километров и опять на несколько часов встать на плоту в ожидании вспомогательного парохода для проводки подплывающей баржи.

Сейчас работники пароходства обратились обратно к своему плечу, а плодом — 75 километров и опять на несколько часов встать на плоту в ожидании вспомогательного парохода для проводки подплывающей баржи.

Сейчас работники пароходства обратились обратно к своему плечу, а плодом — 75 километров и опять на несколько часов встать на плоту в ожидании вспомогательного парохода для проводки подплывающей баржи.

Сейчас работники пароходства обратились обратно к своему плечу, а плодом — 75 километров и опять на несколько часов встать на плоту в ожидании вспомогательного парохода для проводки подплывающей баржи.

Сейчас работники пароходства обратились обратно к своему плечу, а плодом — 75 километров и опять на несколько часов встать на плоту в ожидании вспомогательного парохода для проводки подплывающей баржи.

Сейчас работники пароходства обратились обратно к своему плечу, а плодом — 75 километров и опять на несколько часов встать на плоту в ожидании вспомогательного парохода для проводки подплывающей баржи.

Сейчас работники пароходства обратились обратно к своему плечу, а плодом — 75 километров и опять на несколько часов встать на плоту в ожидании вспомогательного парохода для проводки подплывающей баржи.

Сейчас работники пароходства обратились обратно к своему плечу, а плодом — 75 километров и опять на несколько часов встать на плоту в ожидании вспомогательного парохода для проводки подплывающей баржи.

Сейчас работники пароходства обратились обратно к своему плечу, а плодом — 75 километров и опять на несколько часов встать на плоту в ожидании вспомогательного парохода для проводки подплывающей баржи.

Сейчас работники пароходства обратились обратно к своему плечу, а плодом — 75 километров и опять на несколько часов встать на плоту в ожидании вспомогательного парохода для проводки подплывающей баржи.

Сейчас работники пароходства обратились обратно к своему плечу, а плодом — 75 километров и опять на несколько часов встать на плоту в ожидании вспомогательного парохода для проводки подплывающей баржи.

Сейчас работники пароходства обратились обратно к своему плечу, а плодом — 75 километров и опять на несколько часов встать на плоту в ожидании вспомогательного парохода для проводки подплывающей баржи.

Сейчас работники пароходства обратились обратно к своему плечу, а плодом — 75 километров и опять на несколько часов встать на плоту в ожидании вспомогательного парохода для проводки подплывающей баржи.

Сейчас работники пароходства обратились обратно к своему плечу, а плодом — 75 километров и опять на несколько часов встать на плоту в ожидании вспомогательного парохода для проводки подплывающей баржи.

Сейчас работники пароходства обратились обратно к своему плечу, а плодом — 75 километров и опять на несколько часов встать на плоту в ожидании вспомогательного парохода для проводки подплывающей баржи.

Сейчас работники пароходства обратились обратно к своему плечу, а плодом — 75 километров и опять на несколько часов встать на плоту в ожидании вспомогательного парохода для проводки подплывающей баржи.

Сейчас работники пароходства обратились обратно к своему плечу, а плодом — 75 километров и опять на несколько часов встать на плоту в ожидании вспомогательного парохода для проводки подплывающей баржи.

Сейчас работники пароходства обратились обратно к своему плечу, а плодом — 75 километров и опять на несколько часов встать на плоту в ожидании вспомогательного парохода для проводки подплывающей баржи.

Сейчас работники пароходства обратились обратно к своему плечу, а плодом — 75 километров и опять на несколько часов встать на плоту в ожидании вспомогательного парохода для проводки подплывающей баржи.

Сейчас работники пароходства обратились обратно к своему плечу, а плодом — 75 километров и опять на несколько часов встать на плоту в ожидании вспомогательного парохода для проводки подплывающей

