

УДК 340

DOI 10.37279/2413-1733-2021-7-3(1)- 28-36

ПАМЯТКИ КАК ИСТОЧНИК ПРАВА В ТОРГОВЫХ ПОРТАХ СССР В 1930-Х ГГ.

Клименко Е. П.

Крымский федеральный университет им. В. И. Вернадского

Рассматриваемые в статье памятки в 1930-х гг., в виде особого документа, стали возможны с наступлением определенной стабилизации в эволюции регулирования деятельности грузчиков в торговых портах В данный период «памятка», это особый род информации и нормирования, в некоторых случаях созданного с учетом и опорой на действующие, в основном локальные, нормативно-правовые акты. Цель такого документа – непосредственное руководство его пользователю для применения в соответствующих условиях. Памятки, как известно, бывают информационными, рекомендательными, т.е. такими, что не несут за нарушение содержащихся в них положений ответственности, или же, обязывающими. Последние, обычно, обладают такими признаками как локальность – действие на определенной территории, или в отношении группы лиц, однако важнейшим их признаком является нормативная закреплённость, т.е. они закреплены в виде документа, принятого и введенного в действие зачастую в произвольном порядке; наличие подборки норм, включенных в памятку из других нормативных актов, подобранных и скомпонованных для облечения производства какого-либо вида работ, или руководства ими. Одна из целей разработки и введения памяток – дать узко определенному кругу участников конкретных взаимоотношений определенный, всегда находящийся «под руками» свод наиболее необходимых правил и расчетов, подсказку для порядка действий. В условиях усложнявшейся техники производства погрузочно-разгрузочных работ, высокой степени опасности травматизма, малограмотности основной массы грузчиков, такие акты следует признать весьма полезными.

Ключевые слова: памятки, погрузочно-разгрузочные работы, бригадиры, грузчики, безопасность.

Как указано в токовом словаре Д. Н. Ушакова, термин «памятка» имеет несколько значений, и одно из них, это «книжечка, содержащая короткие наставления о чем-нибудь, руководство к чему-нибудь» [1].

В советский период «памятка», это особый род информации и нормирования, в некоторых случаях созданного с учетом и опорой на действующие, в основном локальные, нормативно-правовые акты. Цель такого документа – непосредственное руководство его пользователю для применения в соответствующих условиях. Памятки, как известно, бывают информационными, рекомендательными, т.е. такими, что не несут за нарушение содержащихся в них положений ответственности, или же, обязывающими. Последние, обычно, обладают такими признаками как локальность – действие на определенной территории, или в отношении группы лиц, однако важнейшим их признаком является нормативная закреплённость, т.е. они закреплены в виде документа, принятого и введенного в действие в определенном порядке; наличие подборки норм, включенных в памятку из других нормативных актов, подобранных и скомпонованных для облечения производства какого-либо вида работ, или руководства ими.

Не являлись в этом вопросе и отношения, возникающие в ходе осуществления погрузочно-разгрузочных работ в портах СССР в 1920-1930-х гг. Для более точного понимания памятки, как источника права, рассмотрим некоторые из них.

В памятке по организации рабочего места и безопасности работ на погрузочно-разгрузочных операциях в Одесском порту и памятке грузчика по организации рабочего места и безопасности работ на погрузочных операциях. В ее преамбуле, со ссылкой на И. В. Сталина, указано, что «Стахановско-блудмановское движение, широко развернувшееся на водном транспорте, является движением за высокую производительность труда, за его культуру и за овладение техникой производства. Стахановско-блудмановское движение должно облегчить труд, сделать его безопасным для здоровья и жизни грузчиков.

Помни, что успешное внедрение стахановско-блудмановских методов работы зависит, в первую очередь, от своевременной подготовки рабочего места, подбора соответствующего инвентаря, спецодежды и правильной организации процесса и хорошо поставленной охраны труда.

Охрана труда и техника безопасности на производстве – один из незыблемых принципов социалистической организации труда в нашей стране, где «самым ценным и самым решающим капиталом являются люди, кадры» [2, с. 3].

Данная памятка была разработана в помощь грузчику с целью ознакомления его с безопасными методами и основными правилами организации погрузочных работ. Одновременно в памятке недвусмысленно подчеркивалось, что «Все погрузочно-разгрузочные работы, производимые в порту, выполняются грузчиками», что действовали под руководством бригадиров и звеньевых, которым непосредственно были подчинены и обязаны выполнять все их распоряжения, а также распоряжения вышестоящего комсостава, передаваемые через бригадиров.

В данной памятке мы не найдем упоминания о принадлежности грузчиков к какой-либо конкретной организации, ведомству и т.п. Причина этого довольно проста – в таких значительных портах как порт Одессы, действовали различные органы со своими бригадами (артелями) грузчиков, также не стоит забывать о регулярном привлечении внештатных грузчиков в период наиболее активного осуществления экспортных операций, что было характерно не только для Одессы.

Исходя из этого, памятка, должна была обеспечить определенное единство в применяемых подходах и нормах, насколько это только было возможно в каждом конкретном порту, а также учитывать нормы общегосударственных законов о труде. Можно также указать, что памятка была издана по согласованию управление Одесского порта и портового комитет союза моряков.

Памяткой устанавливалось, что к перегрузочным работам допускаются только лица, достигшие 18-ти летнего возраста, предварительно прошедшие медосмотр и производственный инструктаж, и признанные годными для этих работ.

Женщины допускались к погрузочным работам только при переноске грузов весом до 20 кг., в одном месте, а также для обработки россыпных грузов (уголь, соль, зерно и т.д.) и всем подсобным работам – зашивка мешков, уборка и т.д. [2, с. 4–5].

При этом, одесский порт, в рассматриваемый период основном, перерабатывает такие грузы:

1. Мешковые (сахар рафинад и песок, мука, крупы и пр.). Вес одного мешка 50 – 100 кг. При обработке этих грузов применялись захватные приспособления – стропы, а для легковесных мешков – сетки и парашюты.

2. Ящичные грузы (мандарины, консервы, каучук, чай и проч.). Вес одного ящика составлял 50 – 100 кг., мандарины – до 20 кг. При обработке этих грузов, в ос-

новном, применяются такие захватные приспособления: деревянные парашюты, а для легковесных ящиков – 3-х колесные тачки.

3. Киповые (джут, сезаль, хлопок, ткань, тряпье и проч.). Вес одной кипы – 100 – 300 кг. При обработке этих грузов, в основном, применяются такие захватные приспособления: стропы, стальные тросы, а для сезали – гачки (крюки) на стальных тросах.

4. Бочко-катные (цемент в бочках, краски, химикаты и проч.). При обработке этих грузов, в основном, применялись такие захватные приспособления: храпцы на цепных стропах [2, с. 5 – 6], а для больших деревянных бочек – винные стропы.

5. Металлы в чухках и болванках. Вес одной болванки – 30 – 40 кг. При обработке этих грузов, в основном, применялись такие захватные приспособления: большегрузные железные парашюты, а для мягких металлов – цепные стропы.

6. Железо листовое и сортовое (круглое в связках). При обработке железа, как захватные приспособления, применяются цепные стропы, а для листового – кулачковые зажимы.

7. Уголь навалом (мягкий и антрацит). При переработке угля применялись кадки и двухканатные грейфера, а при погрузке кранами (портальными) – большие железные парашюты.

8. Цемент в бумажных мешках. Вес одного мешка – 40 – 50 кг. При обработке цемента применялись захватные приспособления – парашюты и стропы, обшитые парусиной типа сахарных.

9. Зерно насыпью. Применяемые захватные приспособления – совки «чемберлены», при помощи которых зерно подавалось в бункера транспортеров и других перегружателей [2, с. 6 – 7].

Грузчикам рекомендовалось требовать у прораба, диспетчера, магазинера и бригадира подготовки рабочего места до начала работы.

До погрузки и выгрузки судов следовало вывести и закрепить стрелы, подвешенные скалки и другие приспособления, охраняющие груз от попадания в воду, продукты и проверить лебедки и другие механизмы. К судну полагалось подвезти инвентарь (захватные приспособления, тачки, ломы и т.п.), сепарация (рогожи, мешковина, солома и т.п.).

При погрузке мешковых грузов к судну также должны полагалось подвезти козлы, щит, для устройства станка в трюме и приставная лестница для спуска из складов, не имеющих рамы, к месту работы полагалось подвезти сходню шириной в 1 – 1,5 метр., а ее уклон должен был быть 1:3.

В данном случае следует отметить, что памятка отделяла процессы подготовки к погрузочно-разгрузочным работам и сами эти работы, а грузчики освобождались от подготовительных работ и должны были исполнять лишь непосредственно свои обязанности.

Также при обработке мешковых грузов грузчикам рекомендовалось обязательно работать с наголовником, а при обработке железа, металлов в чашках, ящиков и прочих твердых грузов – работать в рукавицах [2, с. 7].

Звеньевому следовало перед началом работы, по согласованию с бригадиром, зайти в инвентарный склад для подбора мелкого необходимого инвентаря («чемберленов» при работе на зерне, ломов для открытия вагонов, гачек при работе на сезали

и т.п.), проверить исправность инвентаря и механизмов, с которыми он работал, а также правильность и устойчивость пристройки.

При погрузке мешковых грузов полагалось установить станок в трюме, а при погрузке вагонов со складов, не имеющих рампы, установить наклонные сходни.

Безусловно, что отдельно напоминалось о необходимости охраны «социалистической собственности», не допущении хищений и порчи грузов и тары.

Грузчику рекомендовалось бережно обращаться с грузом, «не бросай с плеча и с высоты сахар-рафинад, сахар-марсельский, ящики и другие грузы, качество которых или их тары от удара снижается»; хорошо вытирать ноги перед спуском в трюм; следить за прокладкой сепарации; не строить «печек при погрузке мешковых грузов»; не работать крючком при погрузке и выгрузке мешков, т.к. крючья рвали тару и приводили к большой россыпи грузов [2, с. 8 – 9].

Грузчикам полгалось не допускать россыпи грузов, если мешок порван, ящик или бочка поломаны, а отложить их в сторону и требовать немедленного ремонта тары; не путать мешок при укладке грузов в складе или в трюме, т.к. это могло вызвать излишнюю ненужную перевозку грузов; загружать железнодорожные вагоны, суда, транспорт на всю кубатуру полностью, не оставляя ям при штивке грузов в трюме и в вагонах. Этим грузчик помогал увеличить провозоспособность флота и железнодорожного транспорта.

Подтяжку мешков к просвету люков следовало производить только по настилу из досок или фанеры.

Также грузчику следовало помнить и выполнять все правила, которые делали его работу безопасной и помогали «по-стахановски поднять производительность труда».

Отдельно требовалось не допускать перегрузки строп; не допускать резких перегибов строп, а если они неизбежны, подкладывая под стропы подкладки; не поднимать плохо остропленный и плохо уложенный груз [1, с. 9]; не перегружать механизмы, следить за тем, чтобы вес поднимаемого груза не превышал грузоподъемности крана или лебедки; следить, чтобы гак находился точно над поднимаемым грузом и чтобы груз лежал совершенно свободно; следить чтобы рабочее место было совершенно свободно от всяких лишних предметов, и не допускай загромождения его; не стоять под поднимаемым грузом на берегу и в трюме парохода и предупреждать других (груз мог сорваться, порваться строп или расчалиться и ушибить грузчика); не стоять на пути прохождения груза (между комингсом трюма и бортом парохода и грузом) – груз мог прижать или свлить в воду; при закрытии или открытии люков трюма, – прежде чем стать на закрытый люками трюм, убедитесь, плотно ли люк лежит в гнездах бимсов (можно упасть в трюм); как правило, открывать трюм на весь просвет, а в исключительных случаях оставшиеся на просвете бимсы закреплять болтами в гнездах; при работе на лебедке – слушать команду отводного и обращать внимание на сцепление муфт лебедок и на то, чтобы шплинты рычагов муфт соединения были в гнездах, а также на скрепление троса с барабаном лебедки (расцепление муфт и неправильное скрепление троса с барабаном могло вызвать падение груза и несчастные случаи) [2, с. 10 – 11]; при работе лебедки предупреждать в трюме и на берегу людей криком «берегись», а также не допускать «раздрая шкентеля» и перегрузки лебедки (могла разорваться оттяжка или шкентель и вызвать несчастный случай с людьми); следить за тем, чтобы все движущиеся части

лебедки были ограждены; при укладке груза в трюме, вагоне, складе – укладывать плотно штабеля, не допускать шаткости (груз мог развалиться и ушибить); при совместной работе предупреждать товарища при укладке груза; при спуске груза по желобу предупреждать берущего внизу груз; не выбирать груз в трюме колодцем [2, с. 10 – 11]; не бросать в трюм инвентарь без предупреждения; не вылезать из трюма и не спускаться в него во время подъема груза; при подкатке вагонов не стой со стороны буфера и не держаться за него, толкать вагон сбоку; при откатке и открывании дверей вагонов не держаться руками за рейку, по которой проходил ролик, и за косяк дверей (могло прижать пальцы); не подталкивать вагоны посредством последующей группы вагонов; при переработке едких и вредных грузов тщательно проверять тару; на едких грузах: сере, цементе, соде и проч. – носить обязательно очки (могло повредить глаза); при отравляющих грузах: мышьяке и др. надевать респиратор; при грузах, выделяющих отравляющие газы (хлорной извести, кислотах и др.) надевать противогаз; при обработке пека – смазывать лицо жиром, впускать в глаза капли (это следовало производить только с медицинским персоналом) [2, с. 12].

По окончании работы с едкими и ядовитыми грузами, следовало непременно помыться в бане, т.к. можно было занести отраву домой.

При погрузке, разгрузке грузов весом каждое место более 48 кг. полагалось требовать подъема на спину груза и съемки его со спины другими грузчиками. При перемещении груза весом более 80 кг. каждое место в отдельности, следовало требовать предоставления приспособлений для перемещения тяжести (тачки, тележки, вагонетки, таскальные доски, медведки и пр.).

Во всех случаях, когда по тем или иным причинам путь, по которому грузчик ходил с грузом, делался скользким, следовало требовать немедленной посыпки его песком, опилками и т.п.

При работе в холодное время года следовало требовать предоставления возможности периодического обогрева в специально приспособленных для этого и расположенных в непосредственной близости от места работы помещениях.

Бригадиру не полагалось допускать к работе на механических приспособлениях лиц, не имеющих необходимой подготовки и не умеющих обращаться с этими механизмами [2, с. 13].

В местах, где работа производилась с помощью механических приспособлений, полагалось не допускать во время работы присутствия посторонних.

Курить позволялось лишь во время перерывов в работе и при том на местах, специально для того отведенных. Внутри пакгаузов и судовых трюмов, как и на территории порта курение безусловно воспрещалось.

Грузчикам рекомендовалось требовать, чтобы в местах работы постоянно находилась доброкачественная вода для питья (в закрытых сосудах), а при работе в трюме и вагоне в ночное время – достаточной освещенности рабочего места.

При разгрузке вагонов рекомендовалось стоять впереди подъема, а сбоку груза (т.к. груз может покатиться и придавить).

При погрузке или выгрузке листового железа гафами рекомендовалось подкладывать на гафы дощечки, т.к. лист мог сдвинуться без дощечки ранить грузчика.

При укладке в штабель мешкового груза, при высоте свыше четырех мешков, следовало помогать товарищу скинуть с плеч пятый мешок [2, с. 14].

При погрузке-выгрузке рельс с парохода и на пароход предписывалось обязательно применять цепной строп и класть толстые подкладки, чтобы подкладка выступала от «яблока» рельс, т.к. без подкладки строп могла сорваться и нанести травму).

При погрузке-выгрузке тавровых балок и станин также обязательно следовало класть подкладки и перетягивать тросовый строп дважды.

При работе полагалось следить точно за сигналом отводного и при поднятии моста не делать рывков, а давать сигналы. И, наконец, при работе с электро-механизмами полагалось следить за состоянием кабеля и мотора и изолировать оголенные провода во избежание электротравм [2, с. 15].

В памятке для работы в Новороссийском порту указывалось, что, придя на работу после 16-ти часового непрерывного отдыха, каждый рабочий должен своевременно получить от бригадира наряд и к началу смены находиться на месте работы.

Бригадир при расстановке людей бригады был обязан ознакомить рабочих с характером и процессом предстоящей работы; осмотреть вместе с общественным инспектором бригады весь инвентарь, такелаж, приспособления, а в случае обнаружения его непригодности немедленно заменить. В противном случае к работе не следовало приступать.

При переработке грузов (цемент, сульфат, уголь, зерно и т.д.) обязательно предписывалось брать в кладовой предохранительные очки, респираторы, вазелин, тальк, рукавицы, спецодежду.

Принимая инструменты в кладовой не следовало брать их на плечо при тесноте, чтобы не ранить соседа, а выйдя наружу, положить на плечо и идти на определенном расстоянии от идущего сзади товарища.

При необходимости остановиться, полагалось предупредить сзади идущего, чтобы он не наткнулся на инструменты. Этот порядок хода с инструментами особо следовало соблюдать в вечерней смене осенью и зимой и при плохой погоде.

Те же меры нужно было принимать при переработке грузов тачками, тележками, носилками.

Рабочим бригады предлагалось наблюдать, чтобы рабочее место было удобно для работы, очищено и не загромождено ненужными в работе предметами. Как на берегу, так и в трюме, предполагалось хорошее освещение [3, с. 1 – 3].

Обо всем обратном полагалось ставить в известность заведующего техникой безопасности или бригадира, требовать немедленного устранения всех замеченных недостатков.

Каждый рабочий перед работой должен был проверить постановку козелков, расходных досок, сходень, чтобы они были твердо установлены, не колебались, не прогибались, чтобы переходы были установлены и налажены по ходу с тяжестью.

Для больших сходень установление подставок было обязательным.

В случае неисправности следовало немедленно вызывать бригадира, заведующего техникой безопасности.

Бригадирам рекомендовалось не работать с неисправными кадками и механизмами; назначать отводных самых опытных и старых по производству рабочих, а в случае, если их в бригаде не было, то бригадиры были обязаны сами стать на отвод; особенно следить при подъеме (вира) кадки, стропов парашютов и других тяжестей, как бы они хорошо не были зацеплены и как бы не был исправлен шкентель, чтобы

рабочие отходили в сторону, не стояли у поднимаемых тяжестей и против поднятых стропов, парашютов, кадок с грузом, а также при их опускании (майна).

Отводным следовало давать своевременно сигналы «вира-майна», предупреждать окружающих отстраниться «от подъема» и для трюма «берегись в трюм» [3, с. 4].

Строго воспрещалось кому бы то ни было находиться под подъемом как на берегу, так и в трюме. Следить за этим должен был отводный и предупреждать в нужное время.

Полежалщикам при штыве зерна в трюмах полагалось иметь хорошее освещение, очки и респираторы.

При открывании дверей вагона не следовало открывать их без специальных инструментов (обгалтер, лом) для этой цели.

При катании, толкании вагонов необходимо было упираться в те части вагона, которые не давали возможности получить ранение (не следовало браться за пружины дверей, по которым катились ролики двери и за буфера).

При переработке тяжеловесных грузов в каждом отдельном случае необходимо было ставить в известность техника по безопасности для удостоверения и выбора безопасного способа производства работ и главное – это следовало делать путем хотя бы простейшей механизации, но не вручную [3, с. 5 – 6].

Во всех этих случаях полагалось представлять необходимые инструменты, инвентарь.

При отсутствии техника безопасности на месте работы следовало вызывать бригадира, который должен был обеспечить указанную работу всем необходимым.

При погрузке бревен, кряжей, пиленых лесоматериалов, рельс, сортового железа, бочек – полагалось стропить груз стропами, а не шкантелями. Брать для работы катки, накаты обгалтера, ломы.

При разгрузке этих же грузов с платформ вагонов не позволялось спускать по накатам грузов, пока укладчики в штабель или в ряды не отошли в стороны на безопасное место.

Грузить и разгружать указанные выше грузы и уголь следовало лишь в рукавицах, а при всех случаях ранения – немедленно обращаться в здравпункт за получением медицинской помощи и к технику по безопасности, чтобы он сейчас же мог проверить на месте обстановку ранения и обратить внимание бригады на причину, вызвавшую этот случай.

В нужном случае, при потере временной трудоспособности, техник по безопасности обязан был оформить извещение о несчастном случае, тщательно расследовать его, установить его причины и виновных.

Во-избежание засыпки полежалщиков в трюмах, фурманы были обязаны следить за ходом поступления в трюмы сыпучих грузов, иметь связь с полежалщиками при помощи сигнализации – перестукивания, проверить наличие людей при перерывах и сменах.

При работе на люках трюмов, бригадир должен был проверить правильность укладки люкового настила, бимсов, форнаков и их укрепление болтами.

И, наконец, указывалось, что «При желании грузчики сами, с помощью своих знаний и производственных навыков, при помощи бригадиров, техноруков, техни-

ков безопасности, здравпункта – можете вполне оградить себя в работе от ранений, заболеваний и инвалидности.

Лучше минута внимания – предосторожности, чем заболеть, поранить себя и стать инвалидом на всю жизнь» [3, с. 6 – 8].

Как видим, в данной памятке (новороссийского порта), упоминаются должности, не указанные в одесском порту, главная из них – заведующего по технике безопасности. На содержание памяток существенное влияние оказывали также специфика деятельности каждого порта, связанная с направлением его грузооборота, штатом, оборудованием и т.п.

Памятка бригадира Мариупольского торгового порта (1936 г.) интересна тем, что в ней содержатся нормы и расценки на погрузочно-разгрузочные работы 1 и 2 участков управления порта; выгрузка из пароходов с учетом рода грузов, пароход-склад, пароход-вагон, склад-вагон, склад-автогужевой транспорт или обратно, перемещение в складе [4, с. 24]; состав и варианты работ с зерновыми и т.п. [4, с. 25].

Таким образом, на основе проанализированного материала, можно сделать вывод о том, что изучаемые нами памятки в 1930-х гг., в виде особого документа, стали возможны с наступлением определенной стабилизации в эволюции регулирования деятельности грузчиков в торговых портах. В данный период «памятка», это особый род информации и нормирования, в некоторых случаях созданного с учетом и опорой на действующие, в основном локальные, нормативно-правовые акты. Цель такого документа – непосредственное руководство его пользователю для применения в соответствующих условиях. Памятки, как известно, бывают информационными, рекомендательными, т.е. такими, что не несут за нарушение содержащихся в них положений ответственности, или же, обязывающими. Последние, обычно, обладают такими признаками как локальность – действие на определенной территории, или в отношении группы лиц, однако важнейшим их признаком является нормативная закреплённость, т.е. они закреплены в виде документа, принятого и введенного в действие зачастую в произвольном порядке; наличие подборки норм, включенных в памятку из других нормативных актов, подобранных и скомпонованных для облегчения производства какого-либо вида работ, или руководства ими. Одна из целей разработки и введения памяток – дать узко определенному кругу участников конкретных взаимоотношений определенный, всегда находящийся «под руками» свод наиболее необходимых правил и расчетов, подсказку для порядка действий. В условиях усложнявшейся техники производства погрузочно-разгрузочных работ, высокой степени опасности травматизма, малограмотности основной массы грузчиков, такие акты следует признать весьма полезными.

Список литературы:

1. Памятка. Толковый словарь Ушакова. Д.Н. Ушаков. 1935-1940.
2. Памятка по организации рабочего места и безопасности работ на погрузочно-разгрузочных операциях в Одесском порту. – Одесса, 1939. – 15 с.
3. Памятка для работы в Новороссийском порту. – Новороссийск, 1938. – 8 с.
4. Памятка бригадира Мариупольского торгового порта. – Мариуполь, 1936. – 25 с.

Klimenko E. P. Memos as a source of law in the commercial ports of the USSR of the 1930 s. // Scientific notes of V. I. Vernadsky Crimean Federal University. Juridical science. – 2021. – Т. 7 (73). № 3. – P. 28-36.

The memos considered in the article in the 1930s, in the form of a special document, became possible with the onset of a certain stabilization in the evolution of the regulation of the activities of loaders in commercial ports. During this period, "memo" is a special kind of information and rationing, in some cases created taking into account and relying on existing, mainly local, regulatory legal acts. The purpose of such a document is to directly guide its user for use in appropriate conditions. Memos, as you know, are informational, recommendatory, i.e. such that they are not responsible for the violation of the provisions contained in them, or binding. The latter, usually, have such features as locality-action on a certain territory, or in relation to a group of persons, but their most important feature is normative fixedness, i.e. they are fixed in the form of a document adopted and put into effect often in an arbitrary order; the presence of a selection of norms included in the memo from other normative acts, selected and compiled for investing the production of any type of work, or managing them. One of the goals of the development and introduction of memos is to give a narrowly defined circle of participants in specific relationships a certain set of the most necessary rules and calculations, always "at hand", a hint for the order of actions. In the conditions of the complicated technology of loading and unloading operations, a high degree of injury risk, low literacy of the bulk of movers, such acts should be recognized as very useful.

Keywords: memos, loading and unloading operations, foremen, loaders, security.

Spisok literatury:

1. Pamyatka. Tolkovyj slovar' Ushakova. D.N. Ushakov. 1935-1940.
2. Pamyatka po organizacii rabocheho mesta i bezopasnosti rabot na pogruzochno-razgruzochnyh operacijah v Odesskom portu. – Odessa, 1939. – 15 s.
3. Pamyatka dlya raboty v Novorossijskom portu. – Novorossijsk, 1938. – 8 s.
4. Pamyatka brigadira Mariupol'skogo torgovogo porta. – Mariupol', 1936. – 25 s.