

речной транспорт

Орган Министерства речного флота СССР и ЦК профсоюза рабочих речного транспорта

№ 38 (2692)

Пятница, 12 мая 1950 г.

1949 год издания

Цена 30 коп.

Сообщение Министерства финансов СССР

Пятый государственный заем восстановления и развития народного хозяйства СССР, выпущенный 3 мая 1950 года на сумму 20 миллиардов рублей, размещен в исходе 8 мая на 27 миллиардов 003 миллиона 608 тысяч рублей с превышением на 7 миллиардов 003 миллиона 608 тысяч рублей.

В связи с значительным превышением установленной суммы займа, Министерством финансов СССР, на основании указания Совета Министров СССР, дано распоряжение прекратить повсеместно с 10 мая 1950 года дальнейшую подпись на заем.

Министр финансов СССР А. ЗВЕРЕВ.

9 мая 1950 года.

Повысить культуру в работе диспетчеров

Буксирщик «Оккер» на 9 часов раньше графика привел из Шурова на Горьковский рейд караван барж, в три раза превышавший плановую норму. Этот блестящий успех объясняется прежде всего тем, что усилия стахановцев судна были обединены с усилиями диспетческого аппарата.

Еще перед началом рейса капитан тов. Гулкин от имени команды судна заключил договор на социалистическое соревнование с начальником диспетческой смены Московско-Окского пароходства тов. Можеевым. Активная совместная работа диспетчеров и бригады судна способствовала быстрому и беспрепятственному приведению каравана, досрочному прибытию его в пункт назначения.

Так и только так, и не от случая к случаю, а постоянно должны действовать все наши диспетчеры. Плавающий состав, в своем поиске большинства работают по стахановским планам, не может мириться с нарушениями графика движения, с простыми в пунктах отрывками и назначениями, при следовании пути, из бункеровых базах и базах снабжения. Плавостас требует от диспетческого аппарата оперативности в работе, технически грамотного формирования возов и безостановочной их приводки, повышения идейной культуры эксплуатации флота.

Вторая всесоюзная производственно-техническая конференция, на которой подводились итоги прошлогодней навигации, пришла к выводу, что дальнейшее развитие речного транспорта пачтит торжественность и плавучесть, а также формирование и открытие новых Положений и инструкций о работе диспетчеров, движениев и портников.

Необходимо также добиться, чтобы диспетчерам оказывалась постоянная и действенная помощь в их сложной и ответственной работе и не словах, а на деле.

Возьмем, к примеру, связь. Без нее диспетчер, как без рук. Участники Всесоюзной конференции хорошо помнят запреты начальника Томской гидрометеорологической станции о том, что в навигацию 1950 года диспетчеры получат надежную связь. Но пока это только заверения.

Так, диспетчеры Молотовского эксплуатационного участка Волжанкира совершили линии связи с линиями. С 24 до 8 часов утра не могут быть связанны с линиями диспетчеры Волжского грузового пароходства. Диспетчеры Московско-Окского пароходства также с 11 до 18 часов 30 минут не имеют связи с линиями.

Решите, паконец, вопрос о связи, извещении портами в ее использовании для диспетчерских целей — неотложная задача министерства.

Илья Григорьевич, как взять вопрос о состоянии справочной и технической документации, без которой, по существу, немыслима нормальная работа диспетчеров. И в этом деле неизменно не все благополучно. Министр приказал издать еще же открытия навигации исправленные диспетческие справочники и другую документацию. Приказ пришел, а диспетческие пока не имеют многих необходимых им справочников и других документов, продолжают руководствоваться старой производственной линией, способствующими возникновению грубых ошибок. Документы передают формы сложнейших документов по телефону.

Почему все это происходит? Почему до сих пор не созданы нормальные условия производственной деятельности диспетчеров? Потому, что и Центральный отдел перевозок и главные эксплоатационные управления не оказывают действенной помощи местам, на контролируются исполнители приказов министра об организации диспетчерской службы, пустили это большое дело на самотек.

Диспетчеры Волги и Северной Двины поставили перед министерством задачу — выработать условия соревнования на лучшую диспетческую смену. Несмотря на огромную значимость этого мероприятия, пока неизменно и несомненно, торжественное соревнование соревнованием диспетчеров.

На речном транспорте широко известно имя старшего диспетчера Волжского грузового пароходства тов. Игнатьева. Тов. Игнатьев не только образцово обслуживает флот на своих рейдах, но и следит за продвижением караванов на всем пути их следования, оперативно устраивает возникшие тормозы, ведет возы точно по штату графика или впереди него.

Много инициатив проявляют и диспетчеры пристани Владимира. Большинство из них, отмечено письмами с этой пристани, сформированы технически грамотно, по всем правилам эксплоатационной науки, что значительно повышает техническую скорость караванов.

Но наряду с положительными примерами в работе диспетчеров есть еще и много существенных недостатков. В ряде бассейнов, например, не оказывается должного внимания диспетчерам со стороны руководителей пароходства.

Больше организующее влияние на повышение культуры диспетческого аппарата должны оказать повсеместное создание сквозных диспетческих смен, в состав которых, отличие от прошлых лет, обязаны входить все диспетчеры пароходства — движение, портники, а также работники механико-судовых служб, материально-технического и производственного снабжения, коммерческих отделов, служб путей, связи и других звеньев, связанных с движением и обслуживанием флота.

Именно такая структура сквозных смен предусматрена новым Положением о работе диспетческих смен. Несмотря на очевидную целесообразность, это простое мероприятие реализовано фактически не всюду. До сих пор, например, сквозные смены не созданы в Северо-Западном пароходстве. Кому-кому,

а доставить флот безостановочно в

Безостановочный рейсом

Сталинград на один сутки раньше срока. Сталинград на один сутки раньше срока. Плот благополучно проследовал Чистополь. Прекращена плановая скорость в сутки на 24 километра. ЧИСТОПОЛЬ (по телеграфу).

Все силы — на досрочное выполнение навигационного плана

Первый плот на Северной Двине

Мощный плотовод «Шавлин Виноградов» с первым в эту навигацию большим грузовым плотом приближался к Архангельску. На борт флагмана прибыли встречающие начальник пароходства, начальник политотдела, работники пристани.

Капитан судна лауреат Сталинской премии тов. Брюхов рассказал: — «Шавлин Виноградов» взял плот в капуун первомайского праздника в Харбине на Вычегде. Когда караван вышел в устье реки, на специальном пароходе из Котласа доставили продукты, технические материалы. Диспетчеры пристани, операторские пункты внимательно следили за движением парохода. Ему было открыто «зеленая улица». Работники пути провели сухой ход и подсказывали капитану, где лучше вести караван.

Этот бесподобный рейс имеет особенность. Впервые за многие годы мы привели так рано плот в пункт назначения. Надо сказать, что сплавчики в этот раз отлично сформировали плот. Пучки плотные, оптимальные, короткие. Его обем — 17 тысяч 313 кубометров, длина — 360, ширина — 75 метров.

Рейс мы обявили стахановским. Между вахтами было организовано соревнование. Механики тов. Трифонов, штурман тов. Петухов, матросы тов. Козлов, Ипатов, кочегары тов. Барсов, Коростылев и другие.

Серьезную претензию следует предъявить пайтитным и общественным организациям этих пароходств. Диспетческий аппарат остается вне поля их зрения. Ни кто из работников политотдела и бассейнового комитета профсоюза у диспетчеров неывает и не интересуется им деятельности.

Существенные недостатки, бесконтактные в работе диспетчеров еще много. Задача состоит в том, чтобы быстрые устремы педоштатов и общественных организаций этих пароходств. Диспетческий аппарат остается вне поля их зрения. Ни кто из работников политотдела и бассейнового комитета профсоюза у диспетчеров неывает и не интересуется им деятельности.

В первые сутки, при выходе на Северную Двину из Вычегды, все было спокойно. Небольшой попутный ветер помогал движению. Но мы знаем караваны Северной Двины, знаем, что в любой момент нас может застичнуть сильный ветер. К этому мы были готовы. В районе Черевково—Верхняя Тайма погода была неблагоприятная. Поднявшийся ветер начал раскачивать плот. Матросы и штурманы, находившиеся на караване, на палубе, выскочили из кокпита, на палубу, на бокусный трос, выправили плот. Со стихийной командой спаслась успешно.

Сложнее было проходить Звездочки перекаты. Здесь два суховых хода: правый — обставленный и левый — необставленный. Нам пришлось идти правым ходом. Радиус закругления здесь слишком кругой. Когда мы проходим перекат, плот, изгибаясь, уперся в берег. Несколько пучков пришли по его кромке. Но благодаря добросовестной работе виадеских сплавчиков, сформировавших плот, мы избежали аварии. Этот случай заставил замедлиться. Считаю, что правым ходом в плотниковом периоде с большими плотами или пучками. Путем неизбежно открыть левый ход и обставить его. Вообще путевая обстановка желает многое лучшего. Установлены только створы на берегу. Бакенки в вехи встречаются пока редко. Не все деревни обставлены.

Практика показывает, что при проходе сложных участков нужно обязательно следить за состоянием плота. На Звездочки перекате, например, третий штурман тов. Чекин, штурман тов. Дегтярева и два матроса выехали на плот. Это было вечером, вспомнилось былое, сформировавших плот, мы избежали аварии. Этот случай заставил замедлиться. Считаю, что правым ходом в плотниковом периоде с большими плотами или пучками. Путем неизбежно открыть левый ход и обставить его. Вообще путевая обстановка желает многое лучшего. Установлены только створы на берегу. Бакенки в вехи встречаются пока редко. Не все деревни обставлены.

Надо взять на вооружение тов. Иванова, что в случае обрыва щипцовки, до тех пор, пока мы убедимся, что опасность миновала.

Практика показывает, что при проходе сложных участков нужно обязательно следить за состоянием плота. На Звездочки перекате, например, третий штурман тов. Чекин, штурман тов. Дегтярева и два матроса выехали на плот. Это было вечером, вспомнилось былое, сформировавших плот, мы избежали аварии. Этот случай заставил замедлиться.

Считаю, что правым ходом в плотниковом периоде с большими плотами или пучками. Путем неизбежно открыть левый ход и обставить его. Вообще путевая обстановка желает многое лучшего. Установлены только створы на берегу. Бакенки в вехи встречаются пока редко. Не все деревни обставлены.

Надо взять на вооружение тов. Иванова, что в случае обрыва щипцовки, до тех пор, пока мы убедимся, что опасность миновала.

Надо взять на вооружение тов. Иванова, что в случае обрыва щипцовки, до тех пор, пока мы убедимся, что опасность миновала.

Надо взять на вооружение тов. Иванова, что в случае обрыва щипцовки, до тех пор, пока мы убедимся, что опасность миновала.

Надо взять на вооружение тов. Иванова, что в случае обрыва щипцовки, до тех пор, пока мы убедимся, что опасность миновала.

Надо взять на вооружение тов. Иванова, что в случае обрыва щипцовки, до тех пор, пока мы убедимся, что опасность миновала.

Надо взять на вооружение тов. Иванова, что в случае обрыва щипцовки, до тех пор, пока мы убедимся, что опасность миновала.

Надо взять на вооружение тов. Иванова, что в случае обрыва щипцовки, до тех пор, пока мы убедимся, что опасность миновала.

Надо взять на вооружение тов. Иванова, что в случае обрыва щипцовки, до тех пор, пока мы убедимся, что опасность миновала.

Надо взять на вооружение тов. Иванова, что в случае обрыва щипцовки, до тех пор, пока мы убедимся, что опасность миновала.

Надо взять на вооружение тов. Иванова, что в случае обрыва щипцовки, до тех пор, пока мы убедимся, что опасность миновала.

Надо взять на вооружение тов. Иванова, что в случае обрыва щипцовки, до тех пор, пока мы убедимся, что опасность миновала.

Надо взять на вооружение тов. Иванова, что в случае обрыва щипцовки, до тех пор, пока мы убедимся, что опасность миновала.

Надо взять на вооружение тов. Иванова, что в случае обрыва щипцовки, до тех пор, пока мы убедимся, что опасность миновала.

Надо взять на вооружение тов. Иванова, что в случае обрыва щипцовки, до тех пор, пока мы убедимся, что опасность миновала.

Надо взять на вооружение тов. Иванова, что в случае обрыва щипцовки, до тех пор, пока мы убедимся, что опасность миновала.

Надо взять на вооружение тов. Иванова, что в случае обрыва щипцовки, до тех пор, пока мы убедимся, что опасность миновала.

Надо взять на вооружение тов. Иванова, что в случае обрыва щипцовки, до тех пор, пока мы убедимся, что опасность миновала.

Надо взять на вооружение тов. Иванова, что в случае обрыва щипцовки, до тех пор, пока мы убедимся, что опасность миновала.

Надо взять на вооружение тов. Иванова, что в случае обрыва щипцовки, до тех пор, пока мы убедимся, что опасность миновала.

Надо взять на вооружение тов. Иванова, что в случае обрыва щипцовки, до тех пор, пока мы убедимся, что опасность миновала.

Надо взять на вооружение тов. Иванова, что в случае обрыва щипцовки, до тех пор, пока мы убедимся, что опасность миновала.

Надо взять на вооружение тов. Иванова, что в случае обрыва щипцовки, до тех пор, пока мы убедимся, что опасность миновала.

Надо взять на вооружение тов. Иванова, что в случае обрыва щипцовки, до тех пор, пока мы убедимся, что опасность миновала.

Надо взять на вооружение тов. Иванова, что в случае обрыва щипцовки, до тех пор, пока мы убедимся, что опасность миновала.

Надо взять на вооружение тов. Иванова, что в случае обрыва щипцовки, до тех пор, пока мы убедимся, что опасность миновала.

Надо взять на вооружение тов. Иванова, что в случае обрыва щипцовки, до тех пор, пока мы убедимся, что опасность миновала.

Надо взять на вооружение тов. Иванова, что в случае обрыва щипцовки, до тех пор, пока мы убедимся, что опасность миновала.

Надо взять на вооружение тов. Иванова, что в случае обрыва щипцовки, до тех пор, пока мы убедимся, что опасность миновала.

Надо взять на вооружение тов. Иванова, что в случае обрыва щипцовки, до тех пор, пока мы убедимся, что опасность миновала.

Надо взять на вооружение тов. Иванова, что в случае обрыва щипцовки, до тех пор, пока мы убедимся, что опасность миновала.

Надо взять на вооружение тов. Иванова, что в случае обрыва щипцовки, до тех пор, пока мы убедимся, что опасность миновала.

Надо взять на вооружение тов. Иванова, что в случае обрыва щипцовки, до тех пор, пока мы убедимся, что опасность миновала.

Надо взять на вооружение тов. Иванова, что в случае обрыва щипцовки, до тех пор, пока мы убедимся, что опасность миновала.

БОЛЬШЕ ОРГАНИЗОВАННОСТИ В РАБОТЕ ФЛОТА И БЕРЕГА

Серьезные недостатки первых дней навигации на Каме

Прибывший после первого рейса в город Молотовский штурман пассажирского парохода «Дмитрий Фурманов» тов. Альмухаметов заявил:

— Такой неорганизованности, как нынче в нашем бассейне, мы еще не видели...

Это мнение не только тов. Альмухаметова, но и многих других работников плавсостава.

Бомжами парохода «Дмитрий Фурманов» первая среди пассажирских судов Камы составила стахановский план и обязалась закончить навигационное задание на 15 дней раньше срока. Коллектив парохода стремился к тому, чтобы работать отличного от первого же для навигации. Но не тут-то было.

26 апреля пароход пришел в Молотовский порт и стал под погрузку. Согласно диспетчерскому приказу он должен был взять 410 тонн груза и на следующий день отправиться в рейс до Красновишерска. В порту пароход задержали, и он вышел в рейс через два дня — 28 апреля, имея на борту только 350 тонн груза.

Еще во время стоянки в Молотове под погрузкой команда «Дмитрия Фурманова» получила приказ — при следовании обратно из Красновишерска взять там бумагу «до полной грузоподъемности». Пока шла погрузка, прибыло новое распоряжение: «из Красновишерска следовать до Молотова позже...»

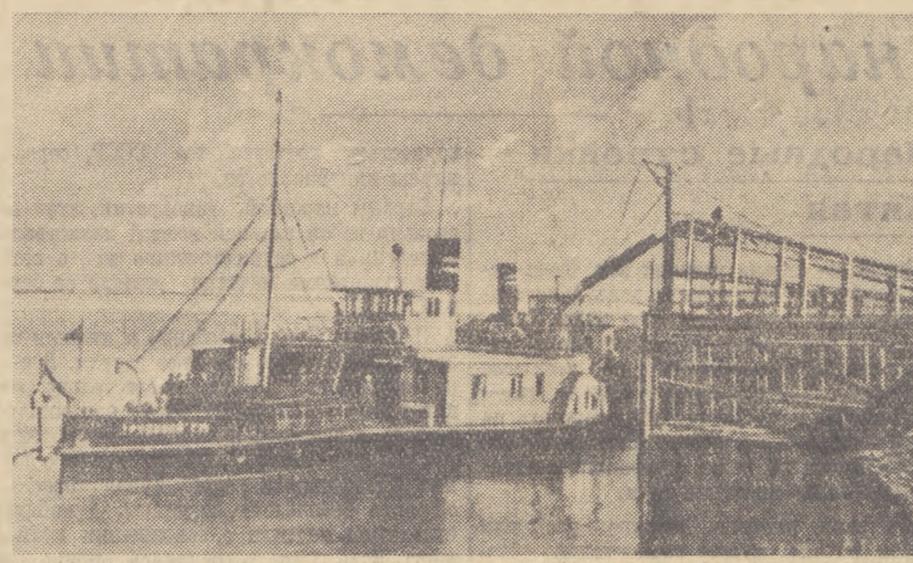
С обидой и возмущением рассказывал тов. Альмухаметов о том, как они отправлялись из Красновишерска. Причалы были забиты бумагой, по распоряжению диспетчера ее лежали для теплохода «С. Киров», находившегося в Усть-Косе. Пароход «Дмитрий Фурманов» отправился в обратный рейс до Молотова без груза и прошел порожнем 450 километров, а теплоход «С. Киров» специально следил, порожнем 300 километров, чтобы зайти в Вышний. Если бы диспетчеры более внимательно ссызялись на деду, умело маневрировали флотом, можно было бы в данном случае избежать порожних пробегов.

Этот пример нераспорядительности диспетчеров не единичен. Грузовому теплоходу «СТ-366» вручили на пристани Набережные Челны приказ следовать до Ижского Устья и там стоять под погрузку. Но там груза не оказалось. Теплоход прошел 630 километров до Молотова, имея на борту всего две тонны груза. Таких примеров безответственности можно повести немало.

Диспетчерское командование движением флота на Каме находится на низком уровне. Дело доходит до курьезов. На дниах начальник пристани Березники тов. Ласточкин присыпал молотовским областным организациям телеграммы о том, что один из местных заволов, которому подали для погрузки четыре баржи, держит суда уже несколько дней и не производит погрузки. Начальник пристани просил воздействовать на неизвестного клиента. Когда по этому поводу заинтересовался пароходство, старший диспетчер по телефону тов. Болыкин категорически заявил, что телеграмма — плод фантазии тов. Ласточкина, так как в Березниках нет никаких барж...

На самом же деле баржи были действительно поданы под погрузку и уже простоявали несколько дней. Сиявая начальница пристани тов. Ласточкина был правильный, а старший диспетчер тов. Болыкин расписалась в том, что плохо знает, где находятся эти самосвалы.

В пароходстве не проходит ни одного совещания, на котором бы не говорилось о провалах в руководстве несамоходным фло-



Котласский порт. Бункеровка судов, отправляющихся в первые рейсы.

Фото С. РОССИНА.

Энергичнее привлекать грузы на воду

На совещании, созванном исполнкомом Куйбышевского областного Совета, обсуждались вопросы подготовки к навигации грузового флота и пристани районного управления Волжского грузового пароходства, а также причалов клиентуры.

Начальник Куйбышевского районного управления тов. Кокурин сообщил, что флот и пристани к навигации подготовлены, договорная кампания заключена полностью, подвезено достаточное количество грузов для бесперебойной работы флота в первые месяцы. Однако участники совещания отметили ряд существенных недостатков в работе районного управления.

Коллектив Куйбышевской ГРЭС в проплыве навигации добился значительных успехов по досрочной разгрузке флота, но следят он мог значительно больше, если бы районное управление обеспечивало доставку продовольственных и промышленных грузов в северные районы, а сельхозяйственную информацию о порядке судов под разгрузку, не подавало бы баржи начиная с марта.

Работники мукомольных предприятий и железнодорожники справедливо критиковали руководство районного управления и Куйбышевской пристани за то, что тг. Болыкин и Фролов больше говорят о привлечении грузов на воду, чем практическим их призывают. На примере куйбышевских мельзаводов №№ 1 и 2 можно видеть, как речники торгаются работу на перевалке грузов с железной дороги на воду. Не имея своих собственных причалов, куйбышевские мельзаводы отправляют десятки тысяч тонн муки только по железной дороге, тогда как можно организовать ее перевалку на воду в Куйбышеве. По договоренности с Министерством заготовок и Министерством путей сообщения мукомольные предприятия Куйбышевской пристани начали перевалку грузов на воду, члены совета приставки водой через Куйбышев в 50 тонн за навигацию. Однако, учитывая малую пропускную способность причала приставки Батраки, районное управление едва сможет принять 10—15 тысяч тонн. Давно уже в управлении пароходства толкуют о расширении приставки Батраки, намечают организационные мероприятия, но дальше разговоров дело не продвинулось.

Некоторые руководители предприятий и организаций, пользующиеся услугами пароходства, в этом году поехали в механизации своих причалов сорвавшиеся прежнего.

Хорошо подготовлены причалы и механизация Куйбышевского мельзавода № 4, алеватора имени М. Горького, Капитирского рудоуправления и некоторых предприятий города Чапаевска.

Исполком областного Совета депутатов тружеников принял решение, в котором утверждены организационно-технические мероприятия по причалам клиентуры, намечены сроки окончания недоделок и т. д. Обысканье потребовал от руководителей районного управления и Куйбышевской приставки решительно, по-деловому заняться привлечением грузов на воду, обязал разгрузку вагонов с мукою, пущшей с мельниц на воду, силами и средствами Куйбышевской приставки, а на приставки Батраки — средствами районного управления.

В. СЕРОВ, начальник Транспортной инспекции Куйбышевского облисполкома.

На малых реках Севера

Началась навигация на малых реках Архангельской области. В бассейне с впадением воронежского начальник управления по транспортному освоению малых рек при Чистопольском заводе пароходов «Магнитогорск», «Фауст», «Техник». Когда намерен директор завода тов. Лавин сдать эти суда, неизвестно.

Камские речники приняли на себя обязательство закончить навигационный план перевозок раньше срока. Возможности для этого имеются. Навигация открылась на шесть дней раньше, чем в прошлом году.

Но продуктивной работе мешают неорганизованность в ряде зоньев берега и флота, отсутствие должной слаженности в работе.

Редакция газеты «КАМСКИЙ БОЛЬШЕВИК» — коллективный корреспондент газеты «Речной транспорт».

По вине начальника УРСа

«Сергей Киров», «Город Седов» также вышли в рейс с пассажирами, не разбираясь в буктовках.

Эти теплоходы — не исключение. Вообще все пассажирские суда, зимовавшие в затоне Чистопольского судоремонтного завода, вышли в рейсы с пассажирами, когда начальник УРСа тов. Панаса лично заставил их. Тогда и начальник УРСа тов. Альберт заявил, что телеграмма — плод фантазии тов. Ласточкина, так как в Березниках нет никаких барж...

На самом же деле баржи были действительно поданы под погрузку и уже простоявали несколько дней. Сиявая начальница пристани тов. Ласточкин был правильный, а старший диспетчер тов. Болыкин расписалась в том, что плохо знает, где находятся эти самосвалы.

В пароходстве не проходит ни одного совещания, на котором бы не говорилось о провалах в руководстве несамоходным фло-

там. Редакция газеты «КАМСКИЙ БОЛЬШЕВИК» — коллективный корреспондент газеты «Речной транспорт».

Первый открытый навигации в УРСе Камского пароходства было проинсено немало речей о культурном обслуживании пассажиров, об организации общественно-гигиенических питаний... А на деле?

Вот открылась навигация на Каме. В первый рейс до Казани вышел теплоход «Машинист Ворошилов». Когда пассажиры направились в буфет, он оказался на замке. Теплоход склонился в Казань и обратно до Молотова, а буфет был закрыт.

Теплоходы «Сталинская Конституция»,

«Сергей Киров», «Город Седов» также вышли в рейс с пассажирами, не разбираясь в буктовках.

Эти теплоходы — не исключение. Вообще все пассажирские суда, зимовавшие в затоне Чистопольского судоремонтного завода, вышли в рейсы с пассажирами, когда начальник УРСа тов. Панаса лично заставил их. Тогда и начальник УРСа тов. Альберт заявил, что телеграмма — плод фантазии тов. Ласточкина, так как в Березниках нет никаких барж...

На самом же деле баржи были действительно поданы под погрузку и уже простоявали несколько дней. Сиявая начальница пристани тов. Ласточкин был правильный, а старший диспетчер тов. Болыкин расписалась в том, что плохо знает, где находятся эти самосвалы.

В пароходстве не проходит ни одного совещания, на котором бы не говорилось о провалах в руководстве несамоходным фло-

там. Редакция газеты «КАМСКИЙ БОЛЬШЕВИК» — коллективный корреспондент газеты «Речной транспорт».

Первый открытый навигации в УРСе Камского пароходства было проинсено немало речей о культурном обслуживании пассажиров, об организации общественно-гигиенических питаний... А на деле?

Вот открылась навигация на Каме. В первый рейс до Казани вышел теплоход «Машинист Ворошилов». Когда пассажиры направились в буфет, он оказался на замке. Теплоход склонился в Казань и обратно до Молотова, а буфет был закрыт.

Теплоходы «Сталинская Конституция»,

«Сергей Киров», «Город Седов» также вышли в рейс с пассажирами, не разбираясь в буктовках.

Эти теплоходы — не исключение. Вообще все пассажирские суда, зимовавшие в затоне Чистопольского судоремонтного завода, вышли в рейсы с пассажирами, когда начальник УРСа тов. Панаса лично заставил их. Тогда и начальник УРСа тов. Альберт заявил, что телеграмма — плод фантазии тов. Ласточкина, так как в Березниках нет никаких барж...

На самом же деле баржи были действительно поданы под погрузку и уже простоявали несколько дней. Сиявая начальница пристани тов. Ласточкин был правильный, а старший диспетчер тов. Болыкин расписалась в том, что плохо знает, где находятся эти самосвалы.

В пароходстве не проходит ни одного совещания, на котором бы не говорилось о провалах в руководстве несамоходным фло-

там. Редакция газеты «КАМСКИЙ БОЛЬШЕВИК» — коллективный корреспондент газеты «Речной транспорт».

Первый открытый навигации в УРСе Камского пароходства было проинсено немало речей о культурном обслуживании пассажиров, об организации общественно-гигиенических питаний... А на деле?

Вот открылась навигация на Каме. В первый рейс до Казани вышел теплоход «Машинист Ворошилов». Когда пассажиры направились в буфет, он оказался на замке. Теплоход склонился в Казань и обратно до Молотова, а буфет был закрыт.

Теплоходы «Сталинская Конституция»,

«Сергей Киров», «Город Седов» также вышли в рейс с пассажирами, не разбираясь в буктовках.

Эти теплоходы — не исключение. Вообще все пассажирские суда, зимовавшие в затоне Чистопольского судоремонтного завода, вышли в рейсы с пассажирами, когда начальник УРСа тов. Панаса лично заставил их. Тогда и начальник УРСа тов. Альберт заявил, что телеграмма — плод фантазии тов. Ласточкина, так как в Березниках нет никаких барж...

На самом же деле баржи были действительно поданы под погрузку и уже простоявали несколько дней. Сиявая начальница пристани тов. Ласточкин был правильный, а старший диспетчер тов. Болыкин расписалась в том, что плохо знает, где находятся эти самосвалы.

В пароходстве не проходит ни одного совещания, на котором бы не говорилось о провалах в руководстве несамоходным фло-

там. Редакция газеты «КАМСКИЙ БОЛЬШЕВИК» — коллективный корреспондент газеты «Речной транспорт».

Первый открытый навигации в УРСе Камского пароходства было проинсено немало речей о культурном обслуживании пассажиров, об организации общественно-гигиенических питаний... А на деле?

Вот открылась навигация на Каме. В первый рейс до Казани вышел теплоход «Машинист Ворошилов». Когда пассажиры направились в буфет, он оказался на замке. Теплоход склонился в Казань и обратно до Молотова, а буфет был закрыт.

Теплоходы «Сталинская Конституция»,

«Сергей Киров», «Город Седов» также вышли в рейс с пассажирами, не разбираясь в буктовках.

Эти теплоходы — не исключение. Вообще все пассажирские суда, зимовавшие в затоне Чистопольского судоремонтного завода, вышли в рейсы с пассажирами, когда начальник УРСа тов. Панаса лично заставил их. Тогда и начальник УРСа тов. Альберт заявил, что телеграмма — плод фантазии тов. Ласточкина, так как в Березниках нет никаких барж...

На самом же деле баржи были действительно поданы под погрузку и уже простоявали несколько дней. Сиявая начальница пристани тов. Ласточкин был правильный, а старший диспетчер тов. Болыкин расписалась в том, что плохо знает, где находятся эти самосвалы.

В пароходстве не проходит ни одного совещания, на котором бы не говорилось о провалах в руководстве несамоходным фло-

там. Редакция газеты «КАМСКИЙ БОЛЬШЕВИК» — коллективный корреспондент газеты «Речной транспорт».

Первый открытый навигации в УРСе Камского пароходства было проинсено немало речей о культурном обслуживании пассажиров, об организации общественно-гигиенических питаний... А на деле?

Вот открылась навигация на Каме. В первый рейс до Казани вышел теплоход «Машинист Ворошилов». Когда пассажиры направились в буфет, он оказался на замке. Теплоход склонился в Казань и обратно до Молотова, а буфет был закрыт.

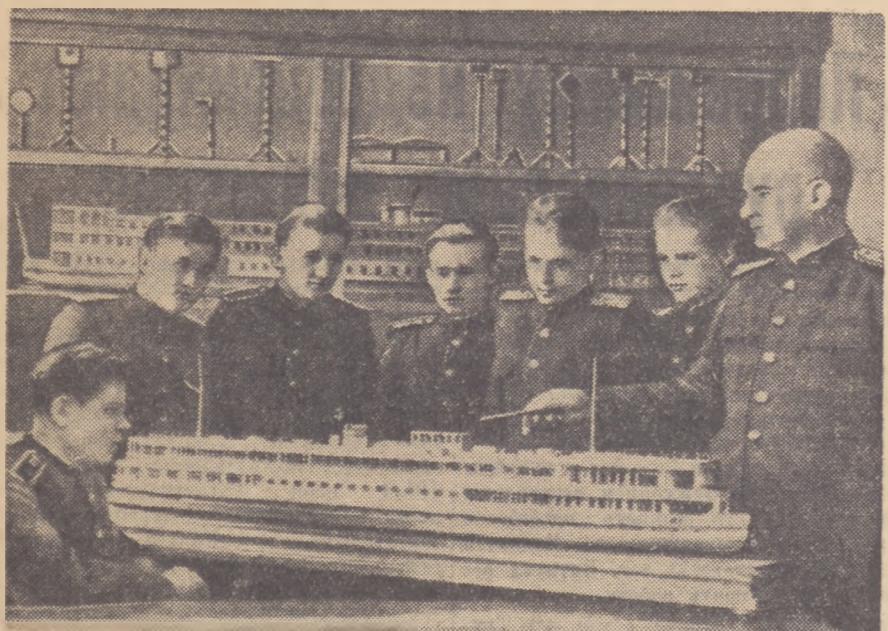
Теплоходы «Сталинская Конституция»,

«Сергей Киров», «Город Седов» также вышли в рейс с пассажирами, не разбираясь в буктовках.

Эти теплоходы — не исключение. Вообще все пассажирские суда, зимовавшие в затоне Чистопольского судоремонтного завода, вышли в рейсы с пассажирами, когда начальник УРСа тов. Панаса лично заставил их. Тогда и начальник УРСа тов. Альберт заявил, что телеграмма — плод фантазии тов. Ласточкина, так как в Березниках нет никаких барж...

На самом же деле бар

В штурманском кабинете



В штурманском кабинете Московского речного техникума собраны модели и морских судов различных типов. Есть здесь судовые устройства, также и навигационное оборудование: компасы, карты, штурманские линейки. Все макеты выполнены в деталях.

При кабинете работает технический кружок. Учащиеся — члены этого кружка — изготавливают наглядные пособия, ремонтируют модели, чертят планы дежурно, судовой речной практике, устройству судов, навигации и специальной лодки.

На снимке: преподаватель судоводительских дисциплин В. В. Кириллов объясняет учащимся устройство судна.

Фото А. ВОРОНОВА.

❖ ❖ ❖

Письма из учебных заведений

Лучше готовить штурманов

В бассейне Волги имеется несколько речных училищ и техникумов. Казалось бы, что эти учебные заведения могут обеспечить флот квалифицированными капитанами, штурманами, механиками. Однако в бассейне ощущается недостаток в квалифицированных, дипломированных судоводителях.

Основная причина следующая. Окончившие штурманские отделения слабо знают фарватер реки данного бассейна или его участка. Только лишь после того, как они три-четыре навигации проплаивают на одном участке, они могут быть настоящими пилотами. Таким образом, основные знания по штурманскому делу молодые судоводители приобретают на производстве.

Такое обстоятельство не может быть признано нормальным и указывает на недостаточно правильную подготовку оканчивающих курсы штурманских отделений речных училищ и техникумов.

В самом деле, методика изучения фарватера реки по курсу сплошности в учебных заведениях по существу сводится к изучению карты, а не реки.

Такой «головокружительный» способ преподавания сплошности без изменений существует более полу века. Поэтому неизвестно, что с момента организации речных училищ они не дали производству со школьной скамьи почти ни одного судоводителя,ющего самостоятельно, без ломтана, вести судно, за исключением погодогенеральных ранее, до поступления в учебное заведение.

Знание фарватера реки или его участка основано на памяти, и только существующая плоская и береговая обстановка до некоторой степени облегчает эту задачу, но не разрешает ее.

Наличные обстановки не являются наложенным средством безопасности плавания, так как она может быть сорвана, а в ночное время не освещена, поэтому расположение обстановки также необходимо знать напрямую, представлять себе рельеф берегов.

Существующий метод преподавания сплошности ни в прошлом, ни в настоящем

не дал положительных результатов. Необходимо изменить методику преподавания сплошности и перейти к изучению натуры пейзажа и рельефа берега реки.

Для изучения русла реки кроме подготовительных аудиторных занятий по картам необходимо в программу ввести как дисциплину курс «Маршрутная съемка». Согласно этой программе учащийся, обладающий знанием инструментально-маршрутной съемки, должен за период плавательской практики заснять участок реки, примерно, в 500—600 км, а в зимний учебный период сделать кимеральную обработку чернового материала и представить карту съемки как часть отчета летней практики. Напряженное внимание к съемке плана чрезвычайно развивает зрительную память, наблюдательность, глазомер, уменье быстро ориентироваться, а также приучает определять по поверхности воды месторасположение отдельных подводных препятствий и указательных знаков. Такая практика заставляет учащихся при выполнении летнего задания изучать русло реки, требует представления черновых документов инструментально-маршрутной съемки, которые не могут быть составлены без внимательного наблюдения и изучения плеса. При существующем же методе преподавания задание по летней практике, зарисовка участков реки производится учащимися опять-таки с готовой карты.

Таким образом, основной базой для изучения фарватера реки будет являться судно, не аудитория. Заснятый участок реки, проверенный и уточненный в последующих рейсах, после обработки в аудитории легко запоминается, фарватер, пейзаж и рельеф берега русла реки отображаются в памяти во всем их деталях.

Необходимо, чтобы делу теоретического обучения и плавательской практике уделялось больше внимания.

Г. БОЙЦОВ,
преподаватель Горьковского
речного училища.

О любви к профессии речника

Я полностью согласен с помещенной в газете «Речной транспорт», № 25 от 28 марта, статьей тов. Михайлова «Воспитывать любовь к речной профессии».

Я считаю, что любовь к своей профессии в первую очередь должна воспитываться у учащихся учебных заведений. В Ленинградском речном училище, где я учусь, хорошо поставлено преподавание специальных предметов, но мало что делают преподаватели для воспитания любви к речному транспорту, к профессии речника. Часто надо знакомить учащихся с деятельностью коллектива речников, с перспективами развития речного транспорта. Недавно та же лекция прочел нам зам. начальника Центрального технического управления

министерства тов. Твердислов. Она вызвала большой интерес.

Некоторые наши преподаватели половины жизни отдали речному транспорту. А мы, учащиеся, ничего или почти ничего

о нем знаем о их трудовом пути. Редко они рассказывают о своей работе на прекрасных речках нашей Родины.

Вот почему необходимо еще раз поговорить о воспитании любви к профессии речника. Надеемся, что наши педагоги будут шире знакомить нас с наименее будущими профессиями, с многообразной, интересной и увлекательной работой на речном транспорте.

С. ВИНОГРАДОВ,
учащийся Ленинградского
речного училища.

Воспитание будущих командиров

Большая воспитательная работа ведется среди учащихся Гомельского речного техникума. В текущем учебном году на политические и технические темы было прочитано около 50 лекций. Часто организуются читательские конференции, на которых разбираются лучшие произведения советской литературы, большой популярностью среди учащихся пользуются вечера художественной самодеятельности.

Политико-воспитательная работа проводится дифференцированно, она строится в зависимости от уровня развития и возраста различных групп учащихся.

На занятиях по спортивным дисциплинам преподаватели знакомят нас с историей и новейшими достижениями техники, учат любить большое внимание развитию и природу отечественной науки.

Обогащают наши знания посещения Гомельского судоремонтного завода и Гомельского порта. Такие экскурсии мы совершили под руководством преподавателя по теории и устройству корабля тов. Соколова и преподавателя тов. Бокштейна, читающего курс «Судовые двигатели внутреннего сгорания».

П. ТЕРЕЩЕНКО,
студент Гомельского техникума.

Учащиеся выступают с докладами и лекциями

В техникуме хорошо позажжена политическая информация. Ежедневно учащиеся делают информацию о событиях за неделю. Эти беседы проходят живо и интересно. Голяко обсуждали наши учащиеся фильм «Падение Берлина». Это эпическая картина вызвала у нас живой отклик.

В. ВОЛОШИН.

На реках стран народной демократии

Народные стройки

Китая

Китай — страна могучих рек. Здесь течет Янцзы — величайшая река Азиатского материка. Здесь мчит свои воды Хуанхэ. Среди рек земного шара нет таких, которые могли бы поспорить с ней в смысле необыкновенной извилистости русла. Это блуждающая река. Последний «прижим» на сотни километров к северу Хуанхэ, села и размыла поля, совершила в пятидесятых годах прошлого века.

Эту реку, которую раньше называли «корем Китая», нужно окончательно обуздать. Хуанхэ, Шухэ и другие реки истощены, запущены. Построенный более тысячи лет назад Великий канал, соединяющий Янцзы и Синьцзян с Пекином, во многих местах настолько засорился и обмелел, что почти не пригодным для судоходства.

Работы — много. В период длительных муссонных лождей уровень воды в реках Китая поднимается на пять и даже десять метров. Начинаются страшные наводнения, приводящие к гибели жителей прибрежных равнин. Во время летнего наводнения 1931 года Янцзы затопила 100 тысяч квадратных километров рисовых полей и обрушилась на головы миллиона землемельцев. Но боковым ответвлением магистрали — оросительным каналом — дунайской реки устремится на истощавшиеся земли и застраиваемые пустыни. Местами Янцзы и Хуанхэ текут в искусственных ложах, засоренных камнями, можно себе представить, что происходит, если водам реки удастся прорвать преграду...

Строительство канала идет полным ходом. Страны лагеря социализма и демократии по-братьски помогают Румынии. Центральным народным правительством Китая, ставят целью преобразование природы значительной части страны, предотвращение губительных наводнений, улучшение орошения и судоходства.

На берегах будущей водной магистрали сооружаются новые города, заводы, фабрики. Вдоль трассы канала строится железнодорожная линия.

Канал Дунай — Черное море изменит облик всей приморской части Румынии.

Полностью поддержанное СССР, сорвано планы империалистов.

Страны народной демократии, став хозяевами своей главной водной магистрали, приступили к осуществлению дел, о которых столетиями мечтали жители ее берегов.

В долине Дунай, особенно в нижнем течении реки, часты сильные засухи. В стечении румынской Добруджи, где только редкие пятна зеленоватых озер напоминают о влаге, венгерской «пустыне» — выжженной солнице равнины, народ думал о том, как заставить воды Дунай просить, оживить бесплодные просторы. Дунайские судоходцы мечтали о сокращении пути к морю. Ведь река, устремляясь прямо на восток, неожиданно делает кругой поворот на север, долго течет вдоль Черноморского побережья и лишь затем, пронеся Прут, снова круто поворачивает к морю.

По инициативе Румынской рабочей партии было решено прорыть канал Дунай-Черное море. Народ горячо одобрил план этой крупнейшей стройки и с энтузиазмом выпил на трассу будущего водного пути.

Канал должен исправить «шибью» Дуная. Он снимет пут реки к морю более чем на 200 километров. От порта Чернаводы почти стокилометровая трасса канала выйдет прямо к морю Мидия. Она пересечет бесплодную Добруджу. По боковым ответвлениям магистрали — оросительным каналам — дунайская вода устремится на истощавшиеся земли и застраиваемые пустыни. Местами Янцзы и Хуанхэ текут в искусственных ложах, засоренные камнями, можно себе представить, что происходит, если водам реки удастся прорвать преграду...

Строительство канала идет полным ходом. Страны лагеря социализма и демократии по-братьски помогают Румынии.

На трассе работают машины и с марками

10 миллионов подписей

за защиту мира



Расправа — вот единственный ответ, который французские студенты получают от правительства на свою требования.

На снимке: расправа полицейских с участниками состоявшейся недавно студенческой демонстрации в Париже.

Растет и ширится фронт борцов за мир

В ГЕРМАНСКОЙ ДЕМОКРАТИЧЕСКОЙ РЕСПУБЛИКЕ СОБРАНО ОКОЛО

10 МИЛЛИОНОВ ПОДСИДЕЙ

В ЗАЩИТУ МИРА

Успешно проходит сбор подписей за запрещение атомного оружия в Германской демократической республике.

По сообщению агентства АДН, в земле Саксония уже собрано 4,3 миллиона подписей, что составляет 84 процента всего населения. В земле Саксония-Ангальт под возвышением Постоянного комитета Всемирного конгресса сторонников мира подписано 3,512.330 человек, что также составляет 84 процента населения. В земле Мекленбург собрано 1.848.568 подписей.

Таким образом, в трех землях Германской демократической республики уже собрано около 10 миллионов подписей в защиту мира.

По данным комитета борцов за мир Большого Берлина, в Берлине собрано 518.476 подписей за запрещение атомного оружия. Сбор подписей продолжается.

В городе Шатору (департамент Эндр) возвышение подписано 95 процентов служащих почты и телеграфа и 98 процентов железнодорожников; в городе Эглизон (департамент Эндр) под возвышением поставлены 99 процентов работников электростанции.

В течение последних дней успешно проходит сбор подписей под возвышением среди тружеников автомобильного завода «Пежо» в городе Ла-Гаренн (департамент Сены). В двух цехах завода возвышение подписано уже 98,8 процента рабочих.

На крупном предприятии «Шевроле» (Иври-на-Сене) под возвышением подписано 99 процентов рабочих. В городе Сюрен (департамент Сены) на автомобильном заводе «Соре» собрано 1.432 подписи среди рабочих завода. Свои подписи 99 процентов работников крупной электростанции.

Со всех концов Франции продолжают поступать сообщения о развертывании движений сторонников мира, об образовании новых местных комитетов защиты мира и подготовке к массовому сбору подписей под возвышением стокгольмской сессии Постоянного комитета.

На днях в Барселоне, в зале Политехнического института, состоялся митинг, на котором присутствовали профессора и студенты института. Участники митинга пришли разложить, в которой говорится: «Мы жаждем учиться и работать. Мы жаждем своими знаниями служить делу мира, своим усиленным трудом мы защищаем мир».

В городе Лодзи состоялось многотысячное собрание учителей, посвященное кампании по сбору подписей под возвышением Постоянного комитета.

Городской комитет сторонников мира в Женеве решил приступить к массовому сбору подписей под возвышением Постоянного комитета во второй половине мая. Уже создано пять районных комитетов, которые будут наблюдать за подготовкой кампании по сбору подписей в отдельных районах города.

Во всех уездах и городах Поморского воеводства 6—8 мая состоялись собрания комитетов сторонников мира, на которых обсуждался план проведения широкой кампании в защиту мира.

Однако подписи собраны значительно меньше, но многие бланки не смогли поставить из-за холода. Съезды из-за транспортных затруднений в связи с недавней забастовкой железнодорожников.

СБОР ПОДСИДЕЙ В ФИНЛЯНДИИ

Газета «Дагубью» пишет, что с тех пор, как финский комитет защиты мира начал кампанию по сбору подписей под возвышением стокгольмской сессии Постоянного комитета, уже собрано около 40 тыс. подписей.

В деревне Гюкур (департамент Сены и Уазы) на 9 мая из 860 жителей под возвышением подписано 601 человек.

На крупном предприятии «Шевроле» (Иври-на-Сене) под возвышением подписано 99 процентов рабочих. В городе Сюрен (департамент Сены) на автомобильном заводе «Соре» собрано 1.432 подписи среди рабочих завода и членов их семей.

В деревне Гюкур (департамент Сены и Уазы) на 9 мая из 860 жителей под возвышением подписано 601 человек.

На крупном предприятии «Шевроле» (Иври-на-Сене) под возвышением подписано 99 процент