

# речной транспорт

Орган Министерства речного флота СССР и ЦК профсоюза рабочих речного транспорта

№ 39 (2693)

Вторник, 16 мая 1950 г.

1949 год издания

Цена 30 коп.

## Флоту—глубоководный и безопасный путь

В нынешнем году речной транспорт должен обеспечить выполнение плана грузо-перевозок, почти на 25 проц. превышающего общий объем перевозок, выполненных в прошлом году. Это обязывает всех речников в четкой и слаженной работе, к эффективному использованию всех имеющихся в их распоряжении средств для безусловного выполнения и перевыполнения навигационного плана 1950 года. Наряду с плавсоставом, работниками портов и пристанищ, коммюнициами движения больную ответственность за досрочное выполнение заданий по дальнейшему развитию грузооборота на реках страны несут и пассажиры.

В нынешнем году речной транспорт должен обеспечить выполнение плана грузо-перевозок, почти на 25 проц. превышающего общий объем перевозок, выполненных в прошлом году. Это обязывает всех речников в четкой и слаженной работе, к эффективному использованию всех имеющихся в их распоряжении средств для безусловного выполнения и перевыполнения навигационного плана 1950 года. Наряду с плавсоставом, работниками портов и пристанищ, коммюнициами движения больную ответственность за досрочное выполнение заданий по дальнейшему развитию грузооборота на реках страны несут и пассажиры.

В текущем году гидрологические условия складываются крайне неблагоприятно для речного транспорта. Весенний паводок был низким на всех судоходных реках европейской части СССР. Высота пика половодья была значительно ниже среднемноголетней, да и самий пик половодья прошел в среднем на 12 дней раньше, чем в 1949 году. В результате такого положения мы имеем уже сейчас резкий спад уровня воды, что обуславливает наступление межени на 15—20 дней ранее, чем в прошлом году.

Чтобы поддержать установленные габариты пути и обеспечить безаварийные условия для плавания транспортного флота при сложившейся гидрологической обстановке, необходимо особенно четкая и оперативная работа всех звеньев путевого хозяйства. Для создания глубоководного и безопасного пути флоту должны быть мобилизованы все средства. Путевые обозначены в действии все имеющиеся в их распоряжении резервы. Нужно довести до сознания каждого работника пути, какую большую ответственность возлагает на них складывающаяся обстановка на реках страны.

Путевые обозначены незамедлительно форсировать подготовку к работе в условиях межени. Для этого необходимо перестроиться на технических средствах применительно к новым условиям, правильно распределить личные силы, так спланировать весь комплекс работ, чтобы заданные габариты пути были выдержаны.

Основное внимание путевцев должно быть сосредоточено на землечерпалательных, варьиро- и руслоправительных работах, проводимых непосредственно на транзитных путях. Для этого нужно прежде всего обеспечить выход на плесах земснарядов. Межену тем в ряде бассейнов технический флот все еще находится в ремонте. Так, по последним данным, в Волжском бассейновом управлении пути (начальник тов. Пантелейонов) вместо 17 земснарядов введен в работу только 14, в Северо-Западном (начальник тов. Бородин) вместо предусмотренных по плану 12 земснарядов работает 11, в Иркутском (начальник тов. Абрамов) вместо 7 земснарядов.

Начальники работников обстановочного участка Сормово — Балахна (обстановочный старшина тов. Земсков) Во-Джекского бассейнового управления пути. Коллективы обстановочного участка земснаряды «Волжская-5», изыскательской и взыскательной партии № 5, инженерно-технические работники Горьковского технического участка пути начали начинать комплексное соревнование. Они разработали план коллективной стахановской работы, поставив своей целью, помимо и совместными усилиями добиться для грузов «оздоровления» глубоководного и безопасного пути.

Инженерно-технические работники Горьковского технического участка пути борются за коллекторами земснарядов, ибо они в равной степени несут ответственность за работу речного транспорта. Нельзя мириться с имеющимися еще фактами, когда «Иван кивает на Петра, а Петр кивает на Ивана». Нужен прогрессивный и согласованный план действий.

Начальники пароходов обстановочного участка Сормово — Балахна по организации соревнования за отличный путь работники испытывают пути, пароходы и профсоюзных организаций речного транспорта, чтобы сделать досугием широких масс путевцев.

Необходимо добиться более четкой согласованной работы путевцев и эксплуатационников, ибо они в равной степени несут ответственность за работу речного транспорта. Так, на Чистопольском судомеханическом заводе (инженер тов. Лезнов) до сих пор не сданы в эксплуатацию земснаряды «Балтийский-6» и «Волжский-14». Заводом в Заозерье (инженер тов. Иванов) не сдан в эксплуатацию земснаряд «Камский-22». Завод имени Дзержинского не сдан земснаряд «Камский-20». Невский завод (инженер тов. Ступенев) не сдан земснаряд «С-7». Череповецкий завод (инженер тов. Казаков) задерживается в ремонте земснаряды «Немецкая-6». На Саратовском заводе Глазовспут (инженер тов. Панкратов) только на дне сдан в эксплуатацию земснаряды «Волжский-9» и «Волжский-25».

Ремонт технического флота должен быть взят министерством под самый строгий контроль. Пора покончить с либеральными отношениями к тем руководителям, которые срывают свое временем выход технического флота из ремонта и тем самым наносят непоправимый ущерб для бесперебойного и безопасного плавания транзитного флота.

Некоторые руководители бассейновых управлений пути до сих пор не понимают всей серьезности обстановки и только этим можно объяснить то, что, например, в Днепропетровском бассейновом управлении пути (начальник тов. Логгинов) до последних дней вели внутреннее землемерие.

Существенным подспорьем для поддержания заданных габаритов пути могут быть широкопоставленные варьиро- и выпрямительные работы. Однако находятся такие путевцы, которые проявляют непонятную

## Указ Президиума Верховного Совета СССР о созыве Верховного Совета СССР

Президиум Верховного Совета СССР на основании статьи 55 Конституции СССР постановляет:

Созвать первую сессию Верховного Совета Союза Советских Социалистических Республик 12 июня 1950 года в г. Москве.

Председатель Президиума Верховного Совета СССР Н. ШВЕРНИК.

Секретарь Президиума Верховного Совета СССР А. ГОРКИН.

Москва, Кремль 13 мая 1950 г.

## IV пленум ЦК профсоюза речников

14 июня 1950 г. в Москве созывается IV пленум ЦК профсоюза речников с по-  
весткой дня:

1. О дальнейшем развитии русло-буроводского движения и мерах, обеспечивающих выполнение плана перевозок каждым судном.

(Доклад министра речного флота СССР тов. Шашкова).

2. Об исполнении бюджета государственного социального страхования за 1949 год и утверждение бюджета на 1950 год.

3. Об исполнении профсоюзного бюджета за 1949 год и утверждение бюджета на 1950 год.

ПРЕЗИДИУМ ЦК ПРОФСОЮЗА РАБОЧИХ РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

## СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

Т. Разумова, П. Фальковская. — За колективную стахановскую работу (1 стр.).

К 150-летию со дня смерти А. В. Суворова:

Н. Макеев. — Великий русский полководец (2 стр.).

Н. Гусейнов. — Настойчиво повышать качество новых судов (2 стр.).

На темы дня (2 стр.).

По страницам бассейновых газет (2 стр.).

Снять все преграды на пути руслановцев. Письма наших читателей (3 стр.).

П. Давыдов. — Судно будет плавать без ремонта семь лет (3 стр.).

В. Нелюбин. — Взрывное дноуглубление на Амуре (3 стр.).

Р. Савельева, А. Хромченко. — Навести порядок в заочном техникуме (4 стр.).

КРИТИКА И БИБЛИОГРАФИЯ: Л. Константинов — «Ашерон» (4 стр.).

Растет и ширится фронт борцов за мир (4 стр.).

## Всесоюзное соревнование портовиков

### За колективную стахановскую работу В Западном порту столицы

#### по единому графику

Западный порт — это порт минерально-строительных грузов. Через его причалы идет на строительство Московского метрополитена и сооружение высотных зданий стоянки песок, камень и гравий, лес и ниломатериалы. Основные грузы дополняют крова, торф, овощи.

В борьбе за успешное преодоление трудностей, вызванных неизвестностью гидрологической обстановки, исключительная роль принадлежит работникам службы обстановки. Своевременная и правильная информация судоводителей о фактических глубинах, о ширине судовых ходов, об ограничении движения большими волнистыми волнами может очень много облегчить работу на один взвешенный путь. Лишь тогда он будет способствовать бесперебойному безаварийному движению флота. Между тем, несмотря на неизменные препятствия, мы будем лучше для дела.

Борьба за успешное преодоление трудностей, вызванных неизвестностью гидрологической обстановки, исключительная роль принадлежит работникам службы обстановки. Своевременная и правильная информация судоводителей о фактических глубинах, о ширине судовых ходов, об ограничении движения большими волнистыми волнами может очень много облегчить работу на один взвешенный путь. Лишь тогда он будет способствовать бесперебойному безаварийному движению флота. Между тем, несмотря на неизменные препятствия, мы будем лучше для дела.

Борьба за успешное преодоление трудностей, вызванных неизвестностью гидрологической обстановки, исключительная роль принадлежит работникам службы обстановки. Своевременная и правильная информация судоводителей о фактических глубинах, о ширине судовых ходов, об ограничении движения большими волнистыми волнами может очень много облегчить работу на один взвешенный путь. Лишь тогда он будет способствовать бесперебойному безаварийному движению флота. Между тем, несмотря на неизменные препятствия, мы будем лучше для дела.

Борьба за успешное преодоление трудностей, вызванных неизвестностью гидрологической обстановки, исключительная роль принадлежит работникам службы обстановки. Своевременная и правильная информация судоводителей о фактических глубинах, о ширине судовых ходов, об ограничении движения большими волнистыми волнами может очень много облегчить работу на один взвешенный путь. Лишь тогда он будет способствовать бесперебойному безаварийному движению флота. Между тем, несмотря на неизменные препятствия, мы будем лучше для дела.

Борьба за успешное преодоление трудностей, вызванных неизвестностью гидрологической обстановки, исключительная роль принадлежит работникам службы обстановки. Своевременная и правильная информация судоводителей о фактических глубинах, о ширине судовых ходов, об ограничении движения большими волнистыми волнами может очень много облегчить работу на один взвешенный путь. Лишь тогда он будет способствовать бесперебойному безаварийному движению флота. Между тем, несмотря на неизменные препятствия, мы будем лучше для дела.

Борьба за успешное преодоление трудностей, вызванных неизвестностью гидрологической обстановки, исключительная роль принадлежит работникам службы обстановки. Своевременная и правильная информация судоводителей о фактических глубинах, о ширине судовых ходов, об ограничении движения большими волнистыми волнами может очень много облегчить работу на один взвешенный путь. Лишь тогда он будет способствовать бесперебойному безаварийному движению флота. Между тем, несмотря на неизменные препятствия, мы будем лучше для дела.

Борьба за успешное преодоление трудностей, вызванных неизвестностью гидрологической обстановки, исключительная роль принадлежит работникам службы обстановки. Своевременная и правильная информация судоводителей о фактических глубинах, о ширине судовых ходов, об ограничении движения большими волнистыми волнами может очень много облегчить работу на один взвешенный путь. Лишь тогда он будет способствовать бесперебойному безаварийному движению флота. Между тем, несмотря на неизменные препятствия, мы будем лучше для дела.

Борьба за успешное преодоление трудностей, вызванных неизвестностью гидрологической обстановки, исключительная роль принадлежит работникам службы обстановки. Своевременная и правильная информация судоводителей о фактических глубинах, о ширине судовых ходов, об ограничении движения большими волнистыми волнами может очень много облегчить работу на один взвешенный путь. Лишь тогда он будет способствовать бесперебойному безаварийному движению флота. Между тем, несмотря на неизменные препятствия, мы будем лучше для дела.

Борьба за успешное преодоление трудностей, вызванных неизвестностью гидрологической обстановки, исключительная роль принадлежит работникам службы обстановки. Своевременная и правильная информация судоводителей о фактических глубинах, о ширине судовых ходов, об ограничении движения большими волнистыми волнами может очень много облегчить работу на один взвешенный путь. Лишь тогда он будет способствовать бесперебойному безаварийному движению флота. Между тем, несмотря на неизменные препятствия, мы будем лучше для дела.

Борьба за успешное преодоление трудностей, вызванных неизвестностью гидрологической обстановки, исключительная роль принадлежит работникам службы обстановки. Своевременная и правильная информация судоводителей о фактических глубинах, о ширине судовых ходов, об ограничении движения большими волнистыми волнами может очень много облегчить работу на один взвешенный путь. Лишь тогда он будет способствовать бесперебойному безаварийному движению флота. Между тем, несмотря на неизменные препятствия, мы будем лучше для дела.

Борьба за успешное преодоление трудностей, вызванных неизвестностью гидрологической обстановки, исключительная роль принадлежит работникам службы обстановки. Своевременная и правильная информация судоводителей о фактических глубинах, о ширине судовых ходов, об ограничении движения большими волнистыми волнами может очень много облегчить работу на один взвешенный путь. Лишь тогда он будет способствовать бесперебойному безаварийному движению флота. Между тем, несмотря на неизменные препятствия, мы будем лучше для дела.

Борьба за успешное преодоление трудностей, вызванных неизвестностью гидрологической обстановки, исключительная роль принадлежит работникам службы обстановки. Своевременная и правильная информация судоводителей о фактических глубинах, о ширине судовых ходов, об ограничении движения большими волнистыми волнами может очень много облегчить работу на один взвешенный путь. Лишь тогда он будет способствовать бесперебойному безаварийному движению флота. Между тем, несмотря на неизменные препятствия, мы будем лучше для дела.

Борьба за успешное преодоление трудностей, вызванных неизвестностью гидрологической обстановки, исключительная роль принадлежит работникам службы обстановки. Своевременная и правильная информация судоводителей о фактических глубинах, о ширине судовых ходов, об ограничении движения большими волнистыми волнами может очень много облегчить работу на один взвешенный путь. Лишь тогда он будет способствовать бесперебойному безаварийному движению флота. Между тем, несмотря на неизменные препятствия, мы будем лучше для дела.

Борьба за успешное преодоление трудностей, вызванных неизвестностью гидрологической обстановки, исключительная роль принадлежит работникам службы обстановки. Своевременная и правильная информация судоводителей о фактических глубинах, о ширине судовых ходов, об ограничении движения большими волнистыми волнами может очень много облегчить работу на один взвешенный путь. Лишь тогда он будет способствовать бесперебойному безаварийному движению флота. Между тем, несмотря на неизменные препятствия, мы будем лучше для дела.

Борьба за успешное преодоление трудностей, вызванных неизвестностью гидрологической обстановки, исключительная роль принадлежит работникам службы обстановки. Своевременная и правильная информация судоводителей о фактических глубинах, о ширине судовых ходов, об ограничении движения большими волнистыми волнами может очень много облегчить работу на один взвешенный путь. Лишь тогда он будет способствовать бесперебойному безаварийному движению флота. Между тем, несмотря на неизменные препятствия, мы будем лучше для дела.

Борьба за успешное преодоление трудностей, вызванных неизвестностью гидрологической обстановки, исключительная роль принадлежит работникам службы обстановки. Своевременная и правильная информация судоводителей о фактических глубинах, о ширине судовых ходов, об ограничении движения большими волнистыми волнами может очень много облегчить работу на один взвешенный путь. Лишь тогда он будет способствовать бесперебойному безаварийному движению флота. Между тем, несмотря на неизменные препятствия, мы будем лучше для дела.

Борьба за успешное преодоление трудностей, вызванных неизвестностью гидрологической обстановки, исключительная роль принадлежит работникам службы обстановки. Своевременная и правильная информация судоводителей о фактических глубинах, о ширине судовых ходов, об ограничении движения большими волнистыми волнами может очень много облегчить работу на один взвешенный путь. Лишь тогда он будет способствовать бесперебой



# Судно будет плавать без ремонта семь лет

В свое время грузовой теплоход «СТ-301» привезли на Каму на буксире, так как самостоятельно передвигаться он был не в состоянии. Четырехтактный двигатель судна оказался в запущенном состоянии, часть летательных аппаратов — изношена. На это судно и назначили меня, молодого механика, только в 1945 году закончившего речной техникум, а в 1946 году — курсус дизелестров.

В конце августа 1947 года двигатель удалось восстановить, и мы вышли в плавание. До конца навигации я выяснил остальные дефекты машины: слабину крейцкопфных подшипников, замену зарубашечного пространства и др.

Зимой я настойчиво занимался устранением этих дефектов, переделал топливные пистолеты, которые были малы и не обеспечивали транспортного плавания, позабылся о ремонте пирометра и манометров. В навигацию 1948 года наша команда взялась за эксплуатировать машину по методу энзинного механика речного транспорта Бориса Бурлакова с тем, чтобы плавать две-три навигации без ее ремонта.

Каждый агрегат был закреплен за определенным членом команды. Мы составили график профилактического ухода: заменили породок, линью, которая начальник вахты записывал в машинный журнал свою наблюдение и замечания относительно состояния и поведения каждого двигателя, так и отдельных его узлов и частей. Записи мы придавали большое значение: ведь на их основе и строилась профилактика. Обнаруженные дефекты мы устранили на ближайшей же остановке. На коротких остановках производились перетяжка подшипников, регулировка топливного насоса, а на длительных — центрирование осматриваемых все трущиеся части.

Самое серьезное внимание уделялось замерам трущихся деталей, чтобы выявлять степень их износа и влияние на этот тип или иных режимов работы. Замеры позволяли нам выбирать наиболее выгодный режим эксплуатации машины.

Мы научились пользоваться пиromетром для определения температуры выхлопных газов и тем добиваться равномерной работы всех цилиндров. Это благородно влияло на удлинение срока службы деталей машин: головных, мотыльевых, рамовых подшипников, поршней, цилиндров. Благодаря их хорошему состоянию достигалась высокая эффективность работы самого двигателя.

Платительно следили мы за смазкой двигателя, не допускали, чтобы смазочное масло работало больше, чем установлено нормой. Через каждые 600 часов смазку меняли. Это также предупреждало преждевременный износ деталей машины.

Наши мероприятия привели к тому, что узлы и детали двигателя, работая с полной нагрузкой, вместе с тем имели крайне низкий износ. Инспекторские осмотры и специальные комиссии, проверявшие суда, неизменно констатировали его отличное техническое состояние.

За это время мы добились также сокращения расхода топлива, увеличения скорости движения. Если в навигацию 1948 года для теплохода «СТ-301» была установлена скорость 8 километров в час при движении вверх и 12 километров при движении вниз, то в прошлую навигацию плавовая скорость вверх была повышенна до 8,3 километра, а вниз — до 14. Фактически мы добились скорости: вверх — 9,2 километра, вниз — 16 километров. За два года сэкономлено 9,2 тонны дизельного топлива.

Машина теплохода и сейчас находится в отличном состоянии; об этом свидетельствует акт комиссии, принявший его в технической готовности еще в ноябре после незначительной профилактики.

Готовясь начать навигацию завершающего года послевоенной сталинской пятилетки, мы записали в свое предмаркетное социалистическое обязательство такой пункт: наряду с борьбой за выполнение навигационного плана приложить все усилия к тому, чтобы машина нашего теплохода работала без заводского ремонта в течение СЕМЫХ ЛЕТ.

Чтобы выполнить такое ответственное обязательство, недостаточно, конечно, одного нашего горячего желания принести больше пользы любому Родине. На социалистическое обязательство надо смотреть серьезно, глубоко взвесив и продумав свои организационные и технические возможности. Об этих наших возможностях убедительно говорят, во-первых, освоенные командой бурлаковские методы ухода за двигателем, во-вторых, карты технического состояния, отражающие результаты замеров износа основных деталей за два года.

Эксплуатация механизмы теплохода без ремонта в течение семи лет, т. е. в течение двух периодов между средними ремонтами, наша команда даст государству около полу миллиона рублей экономии, в том числе: на экономии топлива — 128 тысяч рублей, на сбережении смазочного масла — около 2 тысяч, путем отказа от услуг судоремонтного завода — 350 тысяч рублей.

Вызываемая на социалистическое соревнование за дальнейшее удлинение срока службы машинных установок без ремонта механика пассажирского теплохода «Иосиф Сталин» тов. Пушкова и его команду, а также механиков и машинистов команды камских грузовых теплоходов «СТ-320», «СТ-325», «СТ-387», «СТ-362» тов. Сорокина, Копылова, Ошепкова, Маринина, Ширяева.

От имени команды грузового теплохода «СТ-301» механик Н. Давыдов.

## Множить опыт удлинения межремонтного периода работы машин

Механик теплохода «СТ-301» тов. Давыдов — один из первых бурлаковцев Камы. Он сумел технически грамотно, с учетом всех возможностей, открываемых новыми методами технической эксплуатации, организовать уход за механизмами судна и уже в эпизодический период 1948—1949 гг. оставил машину без заводского ремонта. Отличная работа бурлаковцев теплохода «СТ-301» сберегла государству свыше 35 тысяч рублей. Кроме того, за навигацию 1948 года команда, благодаря хорошему состоянию механизмов, экономила топлива на 26,3 тысячи рублей. Навигационный план коллектива теплохода «СТ-301» выполнил на 109 проц.

Навигацию 1949 года он, ознаменовал новые производственные достижениями: план перевозок был выполнен на 116 проц., было сбережено 39,9 тонны топлива, судно вновь осталось на зиму без ремонта.

Обязательство тов. Давыдова и его творческой группы — продлить межремонтный период работы своего судна до семи лет — технически вполне обосновано результатами дальнейшего изучения износов таких ответственных деталей главного двигателя, как пилонные втулки, поршни, мотыльевые шейки коленчатого вала. Износ этих деталей за навигацию 1949 года, т. е. за 4,176 часов работы двигателя, таков.

Пилоновая втулка № 1 имела износ в 0,14 мм, № 2 — 0,16 мм, № 3 — 0,03 мм, № 4 — 0,02 мм, № 5 — 0,03 мм, № 6 — 0,04 мм.

Износ мотыльевых шеек коленчатого вала составил: для шеек № 1 — 0,02 мм, № 2 — 0,03 мм, № 3 — 0,01 мм, № 4 — 0,02 мм, № 5 — 0,02 мм, № 6 — 0,01 мм. Стало быть, наибольший износ по всем мотыльевым пинкам равен 0,02 мм, тогда как максимально допустимая величина износа, согласно изданным в 1949 году временными нормам монтажных и предельных зазоров и износов в основных узлах трения главных судовых механизмов, составляет 0,14 мм. Составляя эти цифры, можно смело говорить о возможности эксплуатации коленчатого вала теплохода «СТ-301» в течение 7—8 лет.

Инженерно-технические работники пароходства считают делом чести помочь тов. Давыдову в его благородном стремлении удлинить межремонтный период работы машины. С этой целью группа технического кадра механико-судовой службы снабдила команду теплохода «СТ-301» альбомом карт технического состояния ответственных деталей главного двигателя, ориентировочным планом-графиком снабжения судна сменными деталями на период 1950—1955 гг., инструкцией по ведению судовой технической документации, планом-графиком профилактических работ по механизмам в навигацию 1950 года, планом-графиком периодичности замены отработанного масла в картере главного двигателя, для последующего наблюдения за работой механизмов судна мы прикрепили механика-наставника Ромашева, имеющего богатый практический опыт технической эксплуатации механизмов пилоновых втулок теплохода.

Н. ЧУВАШОВ, начальник группы технической эксплуатации флота Камского пароходства.

## Речники-лауреаты — на областной Доске почета

Большой популярностью пользуются на севере знатные речники, удостоенные Сталинской премии в 1950 году.

Решением бюро областного комитета партии и Ахтубинского обкома по областной Доске почета имени товарища

# СНЯТЬ ВСЕ ПРЕГРАДЫ НА ПУТИ РУСЛАНОВЦЕВ

Письма наших читателей

## Лучше использовать грузовые теплоходы

Коллектив теплохода «Бурят-Монголия» Днепропетровского пароходства, вступив в навигацию, взял обязательство выполнить свой долг со значительным превышением и экономией 5 процентов топлива и смазочных материалов. Опыт первых рейсов показал, что мы можем сдержать свое слово. Но на пути осуществления взятых обязательств встали ряд препятствий, которые мешают нашей нормальной работе.

Как и в прошлом году, порты и пристани бассейна продолжают задерживать грузовые теплоходы, в том числе и наш, по времени превышая в два-три раза предсметренную расписанием. Для примера приведу наши данные: в первых рейсах показало, что мы можем сдержать свое слово. Но на пути осуществления взятых обязательств встали ряд препятствий, которые мешают нашей нормальной работе.

Были еще и другие причины задержки: грузы, выставленные на выставление вагонами, были наложены на теплоходы, а не на бассейн.

Были еще и другие причины задержки: грузы, выставленные на выставление вагонами, были наложены на теплоходы, а не на бассейн.

Были еще и другие причины задержки: грузы, выставленные на выставление вагонами, были наложены на теплоходы, а не на бассейн.

Были еще и другие причины задержки: грузы, выставленные на выставление вагонами, были наложены на теплоходы, а не на бассейн.

Были еще и другие причины задержки: грузы, выставленные на выставление вагонами, были наложены на теплоходы, а не на бассейн.

Были еще и другие причины задержки: грузы, выставленные на выставление вагонами, были наложены на теплоходы, а не на бассейн.

Были еще и другие причины задержки: грузы, выставленные на выставление вагонами, были наложены на теплоходы, а не на бассейн.

Были еще и другие причины задержки: грузы, выставленные на выставление вагонами, были наложены на теплоходы, а не на бассейн.

Были еще и другие причины задержки: грузы, выставленные на выставление вагонами, были наложены на теплоходы, а не на бассейн.

Были еще и другие причины задержки: грузы, выставленные на выставление вагонами, были наложены на теплоходы, а не на бассейн.

Были еще и другие причины задержки: грузы, выставленные на выставление вагонами, были наложены на теплоходы, а не на бассейн.

Были еще и другие причины задержки: грузы, выставленные на выставление вагонами, были наложены на теплоходы, а не на бассейн.

Были еще и другие причины задержки: грузы, выставленные на выставление вагонами, были наложены на теплоходы, а не на бассейн.

Были еще и другие причины задержки: грузы, выставленные на выставление вагонами, были наложены на теплоходы, а не на бассейн.

Были еще и другие причины задержки: грузы, выставленные на выставление вагонами, были наложены на теплоходы, а не на бассейн.

Были еще и другие причины задержки: грузы, выставленные на выставление вагонами, были наложены на теплоходы, а не на бассейн.

Были еще и другие причины задержки: грузы, выставленные на выставление вагонами, были наложены на теплоходы, а не на бассейн.

Были еще и другие причины задержки: грузы, выставленные на выставление вагонами, были наложены на теплоходы, а не на бассейн.

Были еще и другие причины задержки: грузы, выставленные на выставление вагонами, были наложены на теплоходы, а не на бассейн.

Были еще и другие причины задержки: грузы, выставленные на выставление вагонами, были наложены на теплоходы, а не на бассейн.

Были еще и другие причины задержки: грузы, выставленные на выставление вагонами, были наложены на теплоходы, а не на бассейн.

Были еще и другие причины задержки: грузы, выставленные на выставление вагонами, были наложены на теплоходы, а не на бассейн.

Были еще и другие причины задержки: грузы, выставленные на выставление вагонами, были наложены на теплоходы, а не на бассейн.

Были еще и другие причины задержки: грузы, выставленные на выставление вагонами, были наложены на теплоходы, а не на бассейн.

Были еще и другие причины задержки: грузы, выставленные на выставление вагонами, были наложены на теплоходы, а не на бассейн.

Были еще и другие причины задержки: грузы, выставленные на выставление вагонами, были наложены на теплоходы, а не на бассейн.

Были еще и другие причины задержки: грузы, выставленные на выставление вагонами, были наложены на теплоходы, а не на бассейн.

Были еще и другие причины задержки: грузы, выставленные на выставление вагонами, были наложены на теплоходы, а не на бассейн.

Были еще и другие причины задержки: грузы, выставленные на выставление вагонами, были наложены на теплоходы, а не на бассейн.

Были еще и другие причины задержки: грузы, выставленные на выставление вагонами, были наложены на теплоходы, а не на бассейн.

Были еще и другие причины задержки: грузы, выставленные на выставление вагонами, были наложены на теплоходы, а не на бассейн.

Были еще и другие причины задержки: грузы, выставленные на выставление вагонами, были наложены на теплоходы, а не на бассейн.

Были еще и другие причины задержки: грузы, выставленные на выставление вагонами, были наложены на теплоходы, а не на бассейн.

Были еще и другие причины задержки: грузы, выставленные на выставление вагонами, были наложены на теплоходы, а не на бассейн.

Были еще и другие причины задержки: грузы, выставленные на выставление вагонами, были наложены на теплоходы, а не на бассейн.

Были еще и другие причины задержки: грузы, выставленные на выставление вагонами, были наложены на теплоходы, а не на бассейн.

Были еще и другие причины задержки: грузы, выставленные на выставление вагонами, были наложены на теплоходы, а не на бассейн.

Были еще и другие причины задержки: грузы, выставленные на выставление вагонами, были наложены на теплоходы, а не на бассейн.

Были еще и другие причины задержки: грузы, выставленные на выставление вагонами, были наложены на теплоходы, а не на бассейн.

Были еще и другие причины задержки: грузы, выставленные на выставление вагонами, были наложены на теплоходы, а не на бассейн.

Были еще и другие причины задержки: грузы, выставленные на выставление вагонами, были наложены на теплоходы, а не на бассейн.

Были еще и другие причины задержки: грузы, выставленные на выставление вагонами, были наложены на теплоходы, а не на бассейн.

Были еще и другие причины задержки: грузы, выставленные на выставление вагонами, были наложены на теплоходы, а не на бассейн.

Были еще и другие причины задержки: грузы, выставленные на выставление вагонами, были наложены на теплоходы, а не на бассейн.

Были еще и другие причины задержки: грузы

