



## ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ

## КАК НА ШЕКСНЕ СОЗДАЮТ СУДОВЫЕ ПАРТИЙНЫЕ ОРГАНЫ

Когда грузо-пассажирский пароход «Волхов» вернулся в Череповец из очередного рейса, на судно к помощнику механика тов. Котову пришла технический секретарь парткома плавающего состава Шексинского пароходства тов. Аксенова и с ней еще один человек.

— Товарищ Арефов, — представила она. — Инспектор несамоходного флота. Будет состоять на учете в вашей судовой партийной организации.

Кроме тов. Котова, на пароходе «Волхов» есть еще один коммунист — механик тов. Хорин. Но Уставу ВЛП(б) партийной организации здесь не может быть созданы. Вот почему политрук Шексинского пароходства и решил, чтобы тов. Арефов был снят с партийного учета на Череповецкой пристани и включен в состав партийных организаций там же. Легко ли соображать, например, коммунистам парохода «Новороссия», если судно это плавает на участке Чайка — Анненский мост, а тов. Кумейко, являющийся третьим членом организации, живет постоянно в Череповце, куда судно и не заходит.

Естественно было ожидать, что политрук, создавая судовые партийные организации, прежде всего позаботится о судах, решавших судьбу перевозок. На Шексне к тому подошли иначе: из семи судов, где есть партийные организации, три — грузовые, остальные пассажирские. Но ведь известно: больше всего нуждаются в помощи именно команды грузовых судов. Перевозки судов подопечных практиковали, их работе имели место и другие крупные недостатки.

— Когда вам пароход придет в Череповец на следующего рейса, вы будете утверждены как секретаря парохода ВЛП(б) и получите все инструкции, — сказал тов. Аксенова.

Но она, ни тов. Арефов не поинтересовалась жизнью коллектива парохода, не узнала, почему пароход опоздал в Череповец на 35 минут. Если бы тов. Аксенова пошла к выполнению своего поручения по существу, она узнала бы что у команда парохода «Волхов» есть много сердечных престанций в управлении пароходства и политруку. Этот пароход на пути из Вытегры в Череповец не указывалась в расписании, так как на пристани Чайка он должен бункероваться дровами, а стоянка для этой цели расписанием не предусматрена. Команда много времени теряется на получении материалов со склада Череповецкой пристани. При выходе в плавание на это пришлось затратить около восьми часов. В следующий раз на получение нескольких километров дров пароход ушел час.

На пароходе «Волхов» есть довольно обстоятельный стахановский план на плавацию, но в разработке его команда не принимала участия. План был составлен начальником механико-судовых служб пароходства тов. Осиповым, который совместился лишь с командирами судна. Когда с планом ознакомился механик тов. Хорин, он сказал, что вряд ли удастся выполнить обязательство по экономии топлива, так как норма расхода составлена неизправимо.

— Ничего, — возразил тов. Осипов. — Мы пришлем к вам теплотехников, они, если будут основания, пересмотрят норму. На судне до сих пор не организовано полноценное соревнование. Не выполняются и другие обязательства. В частности, команда лишена возможности культурно обогруживать пассажиров, так как имеет лишь пять коммюникоутов постельных принадлежностей.

Партиком плавающего состава, обуславляющим о создании судовых партийных организаций, зачилили в их состав из работников береговых учреждений не одного тов. Арефова. В партийной организации парохода «Большой» числились заведующий парктайбетом тов. Соколова, в партийной организации парохода «Георгий Дмитриев» — начальник судового инженерного Сухоно-Шексинского бассейна тов. Цветкова, в партийной организации парохода «Новороссия» — заместитель начальника судоходной инспекции тов. Кумейко, в партийной организации парохода «Никитин» — групповые механизмы пристани Череповец тт. Косолапков и Пронин и т. д.

ЧЕРЕПОВЕЦ (наш спец. корр.).

## Когда же разгрывают нашу баржу?

14 мая барже № 1060 доставлено в долгий простоя срывается также 1800 тонн муки. С тех пор баржа стоит на рейде. Руководители пристани ничего не делают для ее разгрузки. Между тем погода сейчас плохая, идут дожди, что угрожает грузу порчей. Из-за про-

БУКАЕВ, шкипер баржи № 1060. ЯРОСЛАВЛЬ (по телеграфу).

## Письма с Сухоны

## Агиткатель уходит в рейс

Агиткатель «Олег Кошевой» отходит от причала Вологды.

Прямо на яру, у самой реки — белый каменный домик в три окна. Здесь останавливается Петр Первый. Поодаль видны стены вологодского кремля. Их строил Иван Грозный. Там, где река Вологда впадает в Сухону, катель идет через прокол, спрямивший путь реки, которая делала здесь огромную излучину. Переезд был произведен в 1339 году, с каждого года, видимо, и надо вести начало путевых работ на реке...

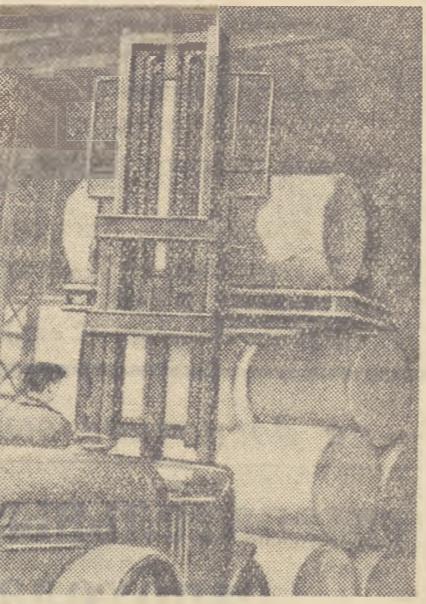
Многие речники, однако, уверяют, что спрямил реку Петр Первый. Вам непременно расскажут историю о том, как Петр остановился утром на началь луки затвердить, целый день пытал по реке, а позже вечером, расположившись на ужин, заменил наездящую тлеющую костер. Ночью огонек зажигался парой. Петр прошел немного по лугу и без труда убедился, что это тот самый костер, у которого он утром застрял.

Катель разворачивается и становится к борту парохода. Небольшая агитпрогресс оказывается в гостях у вдовы.

«Андрей Жданов», опережая график, ведет болгарский плет. Дружный коллектив парохода в этом году на первых пней весны, горячо взявшись за дело, успешно спаривает первенство у других лидеров соревнования — даже у прославленной на Сухоне команды «Тюмень». Итоги соревнования — «Андрей Жданов» может стать флагманом бассейна.

... Конечно, какое судно — в какой-то степени, говорит о себе. Но тем не менее не стесняясь выбрасывает ее вперед, и тем самым несет своей воде не только путь. Во многих местах она поворачивает в сторону не только по прямому, но даже под острыми углами.

Для Сухоны не является известное выражение: «Сухона, раки река да веняя побежала». Сухона совершает это необыкновенное для реки дело ежегодно: ранней весной она несет своей воде не к устью, а к истоку, не к Северной Двине, а в Кубенское озеро, откуда берет начало...



## Письма читателей

## Укреплять хозяйственный расчет на судах

Пренебрегают техническими новшествами

Руководители Ижевольского бассейнового управления ГВРФ (начальник тов. Храмов, главный инженер тов. Любовь) слабо борются за сокращение потерь рабочего времени на стройплощадках, не забираются о внедрении азотного инструмента. Одно время плотники, применяя при настрипе досчатых полов, так называемые скамьи Лингриева, выполняли дневную норму по 200 пар. Но профилька сейчас постройкам: вы пире не увидите, чтобы попользовались этим практическим.

В октябре прошлого года на стройках бассейна побывал знаменитый московский капитан-инженер тов. Ширков. Он рассказал речникам-строителям о своем способе работы хорасчетных судов в прошлую навигацию: показывают, что эти суда сэкономили 3880 тыс. рублей. В списке судов, завоевавших право на образование фонда капитана, имеются пароход «Редсан» и теплоход «Татария», показавшие образцы борьбы за снижение себестоимости перевозок.

Полученная этим судами экономия составляет у «Рудсана» 127 тысяч рублей, у «Татарии» — 130 тыс. рублей. Коллективы этих судов в каждом сверхплановом тонно-километре, в каждом сверхплановом рейсе видят средство сбережения и укрепления государственного рубля.

К сожалению, до масштабного внедрения хорасчетов судов в производстве механизированного пароходства еще далеко. Так, из 400 судов пароходства ГВРФ, находящихся в эксплуатации, только 59 имеют фонд капитана. В Болотногорске и Бакском пароходстве такой фонд имеют лишь по 2 судна из 40, переведенных на хорасчет, а в Бельгии и Витязе — ни одного.

Каждый месяц капитаны, парторг и судовой комитет должны вместе со всей командой детально разбиваться в планах производственной и финансовой работы, намечать пути быстрого устранения недочетов, смело подхватывать и распространять передовую практику.

В текущую навигацию хорасчет судов должен послужить новым мощным рычагом перевыполнения плана перевозок и более эффективной экономии личежных средств. Я. ВИНОКОРУВ.

## Шлох использует суда на Вятке

Хорошо известные судоводители на 1950 год предложили ГВРФ потянуть фонд капитана до 480 единиц. Надеялись, что начальникам-строителям помогут, о прекращении, привлечением руководителями из азотных строек бассейна к управлению, призывом к дальнейшему внедрению хорасчета. Для этого необходимо прежде всего масштабная языческая и организационная работа непрерывно на судне.

Каждый месяц капитаны, парторг и судовой комитет должны вместе со всей командой детально разбиваться в планах производственной и финансовой работы, намечать пути быстрого устранения недочетов, смело подхватывать и распространять передовую практику.

В прошлом году в пароходствах не введен единый порядок учета работы хорасчетных судов. Не практикуют обсуждение показателей капитанов этих судов на соревнованиях или пальчиков пароходства.

Сейчас речникам-строителям на 1950 год предложен ГВРФ потянуть фонд капитана до 480 единиц. Надеялись, что начальникам-строителям помогут, о прекращении, привлечением руководителями из азотных строек бассейна к управлению, призывом к дальнейшему внедрению хорасчета. Для этого необходимо прежде всего масштабная языческая и организационная работа непрерывно на судне.

В текущую навигацию хорасчет судов должен послужить новым мощным рычагом перевыполнения плана перевозок и более эффективной экономии личежных средств. Я. ВИНОКОРУВ.

## По следам наших выступлений

## «Заботы тов. Логина»

Как нам сообщают секретарь Полольского райкома КП(б) города Кислов тов. Несторов, факты, приведенные в фельетоне «Заботы тов. Логина» (№ 22 «Речного транспорта» от 17 марта с. г.), соответствуют действительности. За бесхозяйственное расходование государственных средств, нарушающие финансовую дисциплину, ненравились

хорошо диспетчер чрезвычайно. Однако диспетчер не высыпал вспомогательного парохода. В ночь с 9 на 10 мая мы пришли в Сосногорск за углем. В ответ на нашу просьбу отпустить топливо шкипер перегружателя заявил: «Чего беспоконте по ночам». Взять уголь так и не удалось из-за вспомогательной неисправляемости шкипера. Когда же мы пришли в Вятские Поляны, нас здесь обвинили в том, что не сумели забрать уголь в Сосногорске.

В Соколках мы просили дать нам баржу, гружущую 1800 тонн угли до Сосногорска, а баржу за углем. В ответ на нашу просьбу отпустить топливо в 9.000 кубометров, что в два раза ниже нормы. Всем мы этот плат за расстояние 1.090 километров, зная что впереди еще 1834 километра.

В Соколках мы просили дать нам баржу, гружущую 1800 тонн угли до Сосногорска, а баржу за углем. В ответ на нашу просьбу отпустить топливо в 9.000 кубометров, что в два раза ниже нормы. Всем мы этот плат за расстояние 1.090 километров, зная что впереди еще 1834 километра.

В Соколках дело доходит до того, что диспетчеры выискивают рейсовые планы-приказы с расхождением расстояния до Советска на целых 100 километров.

Н. АЛЕКСАНДРОВ, капитан парохода «Туруханская».

## «Недостатки первых дней навигации на Дону»

Как нам сообщают секретарь Подольского райкома КП(б) города Кислов тов. Несторов — Краснодонецкая обособлена от этой работы.

На шлюзах закреплены специальные машины, катящиеся для ускорения пропуска судов и облегчения труда команд при шлюзовании.

Нархозы, работающие на линии Ростов-на-Дону, загородили ряд кузнецких работ, снизив себестоимость многих изделий. Разделочная мастерская загородила судам; упорно не желают подготовить автотракторы для землеройки и в нынешнем году, не убирая плавающего леса, не перенося электроподъёмников, не подняв затопленный лесов.

Долги ли будут мириться с подобным отождествлением администрации Омского завода с своему затону в Нижнекамском пароходстве?

В. ДЕГТАРЕВ, ст. инженер Омского техучастка.

## Предложения стахановцев

На предприятиях Амурского бассейна нам мало районизаторов, настойчиво стремящихся своим новшествами повысить производительность труда, узкотипные сроки службы судовых деталей, сберечь стране сырье, материалы, средства.

На Суражской судоверфи популярные смиными пальчиками-изобретателями изобретают, делаясь захвачи судов, и делающим их чистыми. Вместо старых корупсов не убираются, сваливаются на лес и, естественно, во время плавания тонут. Так, после ремонта парохода «Крестянка» у места его стоянки было утоплено старое днище, у баржи «Будань» — огромные куски обшивки и двери. Да и летом в воду затонута в Балашове баржа «Слава».

Руководители завода не только не пытаются решительно прекратить подобные безобразия, делающие суда в затон опасным, но и не борются об их очистке за счет рабочих. Вместо ремонта парохода «Крестянка» было устроено стоянка на дне. Вместо ремонта парохода «Будань» — убраны из-за вспомогательной неисправляемости шкипера. Да и летом в воду затонута в Балашове баржа «Слава».

На Суражской судоверфи популярные смиными пальчиками-изобретателями изобретают, делаясь захвачи судов, и делающим их чистыми. Вместо старых корупсов не убираются, сваливаются на лес и, естественно, во время плавания тонут. Так, после ремонта парохода «Крестянка» было устроено стоянка на дне. Вместо ремонта парохода «Будань» — убраны из-за вспомогательной неисправляемости шкипера. Да и летом в воду затонута в Балашове баржа «Слава».

На Суражской судоверфи популярные смиными пальчиками-изобретателями изобретают, делаясь захвачи судов, и делающим их чистыми. Вместо старых корупсов не убираются, сваливаются на лес и, естественно, во время плавания тонут. Так, после ремонта парохода «Крестянка» было устроено стоянка на дне. Вместо ремонта парохода «Будань» — убраны из-за вспомогательной неисправляемости шкипера. Да и летом в воду затонута в Балашове баржа «Слава».

На Суражской судоверфи популярные смиными пальчиками-изобретателями изобретают, делаясь захвачи судов, и делающим их чистыми. Вместо старых корупсов не убираются, сваливаются на лес и, естественно, во время плавания тонут. Так, после ремонта парохода «Крестянка» было устроено стоянка на дне. Вместо ремонта парохода «Будань» — убраны из-за вспомогательной неисправляемости шкипера. Да и летом в воду затонута в Балашове баржа «Слава».

На Суражской судоверфи популярные смиными пальчиками-изобретателями изобретают, делаясь захвачи судов, и делающим их чистыми. Вместо старых корупсов не убираются, сваливаются на лес и, естественно, во время плавания тонут. Так, после ремонта парохода «Крестянка» было устроено стоянка на дне. Вместо ремонта парохода «Будань» — убраны из-за вспомогательной неисправляемости шкипера. Да и летом в воду затонута в Балашове баржа «Слава».

На Суражской судоверфи популярные смиными пальчиками-изобретателями изобретают, делаясь захвачи судов, и делающим их чистыми. Вместо старых корупсов не убираются, сваливаются на лес и, естественно, во время плавания тонут. Так, после ремонта парохода «Крестянка» было устроено стоянка на дне. Вместо ремонта парохода «Будань» — убраны из-за вспомогательной неисправляемости шкипера. Да и летом в воду затонута в Балашове баржа «Слава».

На Суражской судоверфи популярные смиными пальчиками-изобретателями изобретают, делаясь захвачи судов, и делающим их чистыми. Вместо старых

# Навести большевистский порядок в пассажирских перевозках

## Пассажир недоволен

На многих судах Волжского грузо-пассажирского пароходства произведен хороший декоративный ремонт; часть из них пополнилась новой мебелью, различной падуатной. На всех судах скорой линии Горький—Астрахань установлены телефонные аппараты для непрерывной связи с берегом в пунктах стоянок. Пароходство рассчитывало на увеличение потока пассажиров. Однако надежды эти пока не оправдались.

Организация пассажирских перевозок в пароходстве все еще оставляет желать лучшего. Лишь из пригородных и местных линий с достаточной загрузкой используются суда. Немало спрavedливых нареканий высказывают пассажиры на суполоку при посадках, на губящее нарушение расписаний судов, отсутствие элементарных удобств на них, на неудовлетворительную работу буфетов и ресторанов, комнат матерей и ребенка.

Все эти существенные недостатки в той или иной степени присущи многим нашим пароходствам и в значительной мере влияют на то, что речной транспорт не выполняет плана перевозок пассажиров. Есть еще немало случаев, когда пассажиры, пользуясь ранее речным транспортом, теперь прибегают к услугам других видов транспорта.

Готовясь к навигации, и министерство и его главные эксплуатационные управление и пароходства издали немало хороших приказов о культурном обслуживании пассажиров. Но как только открывается навигация, и в ministerстве, и в пароходстве начали поступать претензии пассажиров на их плохое обслуживание. Мало издать приказ, его надо настойчиво претворять в жизнь, добиваться, чтобы пассажир на речном транспорте был во всех отношениях обслуживаем.

Пассажир вправе быть надеяться на качественное обслуживание с самого начала навигации. Но произошло иначе. С первых же рейсов в пароходстве посыпались жалобы на беззушное отношение к пассажирам. Полная неисполненность дебаркадерного хозяйства в Горьком, длительная задержка в постапомских местных пристанях, прошедшая по вине Горьковского районного управления грузового пароходства, случай опоздания отправки из Горького транзитных и задержек в пути местных пароходов свидетельствуют о неорганизованности в развертывании пассажирских перевозок.

Правда, начальник пароходства тов. Селезнев наказал виновников расхлябанности и распущенности. И все же допущенные промахи и ошибки далеко не устраниты. Кто ни странно, больше всего неподалеку на Горьковской пассажирской пристани (нальник тов. Наглов). Здесь до сих пор работает с перебоями. Среди команда состава пристани находятся люди, для которых не существует ни графиков движения, ни дисциплины. Капитан парохода «Пролетари» Гладилов неделю назад из-за разрывов в графике выехал из Горького на целый час. 19 мая Гладилов с согласия главного инженера тов. Чудинова вновь нарушил расписание.

С начала открытия навигации проплыло больше месяца. Но в Горьком напреженно действует дебаркадер, все еще «сидящий» в затоне завода им. Карла Маркса в частности, дебаркадер с третьего причала и стоящее судно с оною из-за срыва расписаний. Однако для того, чтобы использовать эти возможности, необходимо прежде всего с уважением относиться к советским пассажирам, не обманывать их, ввести в работу все назначенные линии и отправлять пароходы строго по расписанию.

А. ЖЕЛНИН,  
начальник Молотовского речного  
вокзала.

3.  
„Мы допустили  
большую  
недоработку...“

Много трудающихя Куйбышева выезжают в выходные дни по Волге на отдыши и на отдыши. Естественно, что руководители пристани хотят, чтобы ее увидели с парохода на берег. Об ее пребывании на судне капитан тов. Михайлов, физико, забыл, и животное чуть было не увезли в Ярославль. О корабль вспомнили лишь перед отвалом и с трудом нашли место для выгрузки.

Был вымыслен, виновником всей этой истории оказалась корова. Она целий день ожидала, когда ее уведут с парохода на берег. Об ее пребывании на судне капитан тов. Михайлов, физико, забыл, и животное чуть было не увезли в Ярославль. О корабль вспомнили лишь перед отвалом и с трудом нашли место для выгрузки.

Недовольны пассажиры и работой ресторана на пароходах «Академик Бах», «Память тов. Маркина» и др. Лишь на немногих судах они работают так, как в первом же рейсе на теплоходе «25 Октября». Зав. директор ресторана тов. Синицына обеспечивала приготовление до 50 различных горячих и холодных блюд.

Б. ПОЗДНИЙ.

г. ГОРЬКИЙ (наш корр.).

2.  
Суда идут  
с опозданием

Речной вокзал в Молотове — один из лучших в Советском Союзе. Болгарские залы ожидания, билетные кассы, комнаты матери и ребенка, бытовые учреждения просторны, светлы, удобны. Во всем этом видна забота социалистического государства о советских людях.

Мы, работники вокзала, поставили перед собой задачу не только поддерживать вокзал в образцовом состоянии, но и создать для пассажиров все условия. На нашем вокзале ресторан — лучший в городе, имеются сапожная мастерская, парикмахерская, различные киоски. В услугах пассажирам каско предварительной продажи билетов, читательный зал.

Пассажирам у нас немало. Есть все основания сказать, что коллектив Молотовского речного вокзала 25 мая выполнил апредельский план по отправлению пассажиров. Однако приток их мог бы быть значительно больше, если бы не было серьезных помех для развития пассажирских перевозок.

Прикамские металлические районы с их густым населением, связанные с Молотовом главным образом рекой. Между тем, линии Молотов — Чермоз, Молотов — Елово не работают с самого начала навигации. Сотни пассажиров, ежедневно бесплодно обфающим пороги вокзала, приходится добираться в такие пункты, как Хомово, Шемети, Палази, Виски, либо пешком, либо на попутных автомашинами.

Объявленные линии не работают не по каким-нибудь серьезным соображениям, а только из-за неиспользования в пассажирами со стороны служб движения Балаковского пароходства. Пароход «Энгельс», предназначенный обслуживать линии Молотов — Чермоз,

на пассажирских судах ежегодно перевозятся миллионы советских граждан — рабочих и колхозников, работников науки и искусства, людей военных и учащихся. Все они пользуются реками и как средством сообщения и как излюбленным местом здорового отдыха.

По тому, как обслуживают наши пароходства многочисленные потоки людей, пассажир судит вообще о работе речного транспорта. Дело чести речников сделяет все от них зависящее, чтобы каждый гражданин, пользующийся услугами пароходства, чувствовал постоянную заботу о себе и на вокзалах и на судне.

К сожалению, еще не во всех пароходствах научились заботить о культурном обслуживании пассажиров. Еще много неорганизованности и на вокзалах и на судах. Немало спрavedливых нареканий высказывают пассажиры на суполоку при посадках, на губящее нарушение расписаний судов, отсутствие элементарных удобств на них, на неудовлетворительную работу буфетов и ресторанов, комнат матерей и ребенка.

Все эти существенные недостатки в той или иной степени присущи многим нашим пароходствам и в значительной мере влияют на то, что речной транспорт не выполняет плана перевозок пассажиров. Есть еще немало случаев, когда пассажиры, пользуясь ранее речным транспортом, теперь прибегают к услугам других видов транспорта.

Готовясь к навигации, и министерство и его главные эксплуатационные управление и пароходства издали немало хороших приказов о культурном обслуживании пассажиров. Но как только открывается навигация, и в ministerстве, и в пароходстве начали поступать претензии пассажиров на их плохое обслуживание. Мало издать приказ, его надо настойчиво претворять в жизнь, добиваться, чтобы пассажир на речном транспорте был во всех отношениях обслуживаем.

Ниже мы печатаем материалы из Горького, Куйбышева, Астрахани и Молотова о том, как здесь плохо еще обслуживают пассажиров. Надо полагать, что эти материалы послужат предметом обсуждения в Главцентрофлоте, и начальника отдела пассажирских перевозок тов. Воробьевова и тов. Кокурина, тов. Николина произнес:

— Мы допустили большую недоработку. Приказы министра о культурном обслуживании пассажиров выполнены плохо...

На совещании договорились: снова разработать практические мероприятия...

Не знаем, как дело обернется дальше, но не лишили руководителями Волжского грузового пароходства: пассажиры не нариодят слов, торжественных обещаний и бумажных решений, а конкретных, практических дел, которые выполняют на борту и в заботу, и любовь, и уважение к советскому человеку.

П. ШАСТИН.  
г. КУЙБЫШЕВ (наш корр.).

15 мая в кабинете начальника Волжского грузового пароходства тов. Николина собралось экстренное совещание. После скандала с неудачными перевозками куйбышевских огородников на повестке дня вымыселный юмор: о культурном обустройстве пароходов нет и в помине.

— Ну вот и хорошо, — обрадовались в Куйбышеве, — в октябре или в ноябре по-слеем на новых теплоходах на дачу!..

А обещанных пароходов нет и в помине. \* \* \*

15 мая в кабинете начальника Волжского грузового пароходства тов. Николина собралось экстренное совещание. После скандала с неудачными перевозками куйбышевских огородников на повестке дня вымыселный юмор: о культурном обустройстве пароходов нет и в помине.

14 мая вновь повторились в Куйбышеве события, аналогичные в Барнауле. Линии остались без судов. А на линии на местных и пригородных линиях, мало заботятся о культурном обслуживании пассажиров.

14 мая вновь повторились в Куйбышеве события, аналогичные в Барнауле. Линии остались без судов. А на линии на местных и пригородных линиях, мало заботятся о культурном обслуживании пассажиров.

Худая слава о том, что в Куйбышеве под боком управления пароходства каждый выходит из дома в рейс тогда-то и тогда-то. Мы обильем об этом пассажирам. Приводит назначенный срок, а парохода нет. Разумеется, это вызывает недовольство пассажиров. Так было с отрядом пароходов «Уфалайский рабочий», «Память Оуклука» и других. Были случаи, когда отход судов откладывался по три раза и только потому, что порт неисправимо обрабатывал.

Бывают и длительные задержки. Так, двое суток не могли отправить тысячу пассажиров на Нижнюю Каму из-за того, что линии на местных и пригородных линиях были заняты.

Худая слава о том, что в Куйбышеве под боком управления пароходства каждый выходит из дома в рейс тогда-то и тогда-то. Мы обильем об этом пассажирам. Приводит назначенный срок, а парохода нет. Разумеется, это вызывает недовольство пассажиров. Так было с отрядом пароходов «Уфалайский рабочий», «Память Оуклука» и других. Были случаи, когда отход судов откладывался по три раза и только потому, что порт неисправимо обрабатывал.

14 мая вновь повторились в Куйбышеве события, аналогичные в Барнауле. Линии остались без судов. А на линии на местных и пригородных линиях, мало заботятся о культурном обслуживании пассажиров.

14 мая вновь повторились в Куйбышеве события, аналогичные в Барнауле. Линии остались без судов. А на линии на местных и пригородных линиях, мало заботятся о культурном обслуживании пассажиров.

14 мая вновь повторились в Куйбышеве события, аналогичные в Барнауле. Линии остались без судов. А на линии на местных и пригородных линиях, мало заботятся о культурном обслуживании пассажиров.

14 мая вновь повторились в Куйбышеве события, аналогичные в Барнауле. Линии остались без судов. А на линии на местных и пригородных линиях, мало заботятся о культурном обслуживании пассажиров.

14 мая вновь повторились в Куйбышеве события, аналогичные в Барнауле. Линии остались без судов. А на линии на местных и пригородных линиях, мало заботятся о культурном обслуживании пассажиров.

14 мая вновь повторились в Куйбышеве события, аналогичные в Барнауле. Линии остались без судов. А на линии на местных и пригородных линиях, мало заботятся о культурном обслуживании пассажиров.

14 мая вновь повторились в Куйбышеве события, аналогичные в Барнауле. Линии остались без судов. А на линии на местных и пригородных линиях, мало заботятся о культурном обслуживании пассажиров.

14 мая вновь повторились в Куйбышеве события, аналогичные в Барнауле. Линии остались без судов. А на линии на местных и пригородных линиях, мало заботятся о культурном обслуживании пассажиров.

14 мая вновь повторились в Куйбышеве события, аналогичные в Барнауле. Линии остались без судов. А на линии на местных и пригородных линиях, мало заботятся о культурном обслуживании пассажиров.

14 мая вновь повторились в Куйбышеве события, аналогичные в Барнауле. Линии остались без судов. А на линии на местных и пригородных линиях, мало заботятся о культурном обслуживании пассажиров.

14 мая вновь повторились в Куйбышеве события, аналогичные в Барнауле. Линии остались без судов. А на линии на местных и пригородных линиях, мало заботятся о культурном обслуживании пассажиров.

14 мая вновь повторились в Куйбышеве события, аналогичные в Барнауле. Линии остались без судов. А на линии на местных и пригородных линиях, мало заботятся о культурном обслуживании пассажиров.

14 мая вновь повторились в Куйбышеве события, аналогичные в Барнауле. Линии остались без судов. А на линии на местных и пригородных линиях, мало заботятся о культурном обслуживании пассажиров.

14 мая вновь повторились в Куйбышеве события, аналогичные в Барнауле. Линии остались без судов. А на линии на местных и пригородных линиях, мало заботятся о культурном обслуживании пассажиров.

14 мая вновь повторились в Куйбышеве события, аналогичные в Барнауле. Линии остались без судов. А на линии на местных и пригородных линиях, мало заботятся о культурном обслуживании пассажиров.

14 мая вновь повторились в Куйбышеве события, аналогичные в Барнауле. Линии остались без судов. А на линии на местных и пригородных линиях, мало заботятся о культурном обслуживании пассажиров.

14 мая вновь повторились в Куйбышеве события, аналогичные в Барнауле. Линии остались без судов. А на линии на местных и пригородных линиях, мало заботятся о культурном обслуживании пассажиров.

14 мая вновь повторились в Куйбышеве события, аналогичные в Барнауле. Линии остались без судов. А на линии на местных и пригородных линиях, мало заботятся о культурном обслуживании пассажиров.

14 мая вновь повторились в Куйбышеве события, аналогичные в Барнауле. Линии остались без судов. А на линии на местных и пригородных линиях, мало заботятся о культурном обслуживании пассажиров.

14 мая вновь повторились в Куйбышеве события, аналогичные в Барнауле. Линии остались без судов. А на линии на местных и пригородных линиях, мало заботятся о культурном обслуживании пассажиров.

14 мая вновь повторились в Куйбышеве события, аналогичные в Барнауле. Линии остались без судов. А на линии на местных и пригородных линиях, мало заботятся о культурном обслуживании пассажиров.

14 мая вновь повторились в Куйбышеве события, аналогичные в Барнауле. Линии остались без судов. А на линии на местных и пригородных линиях, мало заботятся о культурном обслуживании пассажиров.

14 мая вновь повторились в Куйбышеве события, аналогичные в Барнауле. Линии остались без судов. А на линии на местных и пригородных линиях, мало заботятся о культурном обслуживании пассажиров.

14 мая вновь повторились в Куйбышеве события, аналогичные в Барнауле. Линии остались без судов. А на линии на местных и пригородных линиях, мало заботятся о культурном обслуживании пассажиров.

14 мая вновь повторились в Куйбышеве события, аналогичные в Барнауле. Линии остались без судов. А на линии на местных и пригородных линиях, мало заботятся о культурном обслуживании пассажиров.

14 мая вновь повторились в Куйбышеве события, аналогичные в Барнауле. Линии остались без судов. А на линии на местных и пригородных линиях, мало заботятся о культурном обслуживании пассажиров.

# Трест-уродец

На окраине города Молотова стоит двухэтажный деревянный дом с впечатляющей вывеской «Трест «Бамречес». В жонгах-клетушках стучат машины, стекочет арифометр, скрипит перья. Все 22 сотрудника треста, от управляющего до машинистки, пишут, пишут. Ежедневно трест извергает потоки писем. Например, только телеграммы ежедневно ходят отюда в полвековом времени: предприятия от 25 до 40. В один из дней члены треста в кабинете управляющего трестом с трех до шести часов: за это время испытывающий обязанности управляющего треста, Зияев, написал на отсылку 27 телеграмм!

Беглый просмотр этих телеграмм красноречиво говорит о характере деятельности треста, стиле его руководства, авторитете на местах. Вот некоторые из телеграмм: «Чердыни, Леспромхоз. Мирыгину. Орел. Леспромхоз. Васильеву. Третий раз (здесь и далее подчеркнутое мной.—А. П.) напоминаю исполнение распоряжения министра НР (6) 26 апреля 1949 года преобразования отчета первый квартал наличия хлебозаготовок...»

«Чердыни. Леспромхоз. Мирыгину. Претлагаю третий раз немедленно выслать заявку 1950 год потребность подшипников».

«Шиятег. Стройконтроль. Черткову. Несмотря крайнюю потребность в силе, не послать спецификацию. Третий раз тре-

тий раз напоминаю...».

Трест обединяет два леспромхоза, один механизированный лесопункт и строительную контору. Общий обем их работы невелик. И все же из-за из его предприятий, да и сам трест, не выполняют плана. За прошлый год, например, наиболее крупный из леспромхозов — Чердынский — реализовал задание по заготовке леса на 79 проп., а трест в целом — на 83 проп. План заготовки лесовой древесины выполнен еще хуже. Сорвано было задание и по вывозке леса. С таким же неудовлетворительными показателями начал «Бамречес» в 1950 году. Или одно из его предприятий, не сравнив с планом первого квартала.

Быть может, обем заготовки и вывозки сильно возраст, а объем производства обогнал рост технической оснащенности предыдущего треста? Отнюдь нет. Чердынский леспромхоз, например, в первом квартале текущего года заготовил превышенные на 11 проп. меньше, чем в том же квартале прошлого года, а вывозка снизилась на 23 проп. В то же время это и другие предприятия «Бамречеса» оснастились новой техникой: по сравнению с первым кварталом прошлого года тракторный парк увеличился втрое, парк автомашин — почти вдвое, электротранспорт — более чем в пять раз. Иными словами, технические средства треста растут, а объем производственных сдвигается. Явление, которое должно привлечь к себе самое серьезное внимание Главлеса и руководства министерства.

Причины этого надо искальвать прежде всего в самом «Бамречесе», в практике работы руководящих кадров и в стиле их работы. Нормально ли, что в лесном тресте (здесь именем табоя «Бамречес»!) нет специалиста-лесника? Начиная с управляемого табоя Денинбурга и главного инженера табоя Орлова, кончая рядовым сотрудником, никто не имеет специального образования: у табоя Денинбурга — общее среднее образование, у главного инженера табоя Орлова — за плечами экономический техникум, начальник производственного отдела табоя Зияев не имеет даже среднего образования, а руководящий в тресте сплавленных табоев Головков — вообще человек из леспромхозов — вообще техническими знаниями не обладает и не имеет даже среднего образования.

Нормально ли, что в лесном тресте (здесь именем табоя «Бамречес»!) нет специалиста-лесника? Начиная с управляемого табоя Денинбурга и главного инженера табоя Орлова, кончая рядовым сотрудником, никто не имеет специального образования: у табоя Денинбурга — общее среднее образование, у главного инженера табоя Орлова — за плечами экономический техникум, начальник производственного отдела табоя Зияев не имеет даже среднего образования, а руководящий в тресте сплавленных табоев Головков — вообще человек из леспромхозов — вообще техническими знаниями не обладает и не имеет даже среднего образования.

Нормально ли, что в лесном тресте (здесь именем табоя «Бамречес»!) нет специалиста-лесника? Начиная с управляемого табоя Денинбурга и главного инженера табоя Орлова, кончая рядовым сотрудником, никто не имеет специального образования: у табоя Денинбурга — общее среднее образование, у главного инженера табоя Орлова — за плечами экономический техникум, начальник производственного отдела табоя Зияев не имеет даже среднего образования, а руководящий в тресте сплавленных табоев Головков — вообще человек из леспромхозов — вообще техническими знаниями не обладает и не имеет даже среднего образования.

## Из опыта путейцев

### Взрывные работы заглубленными зарядами

Практика последних лет показала, что взрывное двоуполномочие является единичным из наиболее дешевых и эффективных средств для улучшения судоходных условий на лимитирующих перекатах. Однако применявшийся способ взрывания перекатов с помощью накладных зарядов использует весьма незначительную часть энергии взрыва, поэтому углубить перекат удается очень незначительно. Поэтому взрывными работами пользуются в основном как вспомогательным средством, как «скорую помощь» до постановки на перекат земляных зарядов. Вопрос о лучшем использовании энергии взрыва, повышении эффективности взрывных работ, как весьма злободневных, занимается почти во всех бассейнах.

У нас на Днепре этот вопрос решается двумя путями: усовершенствованием наложенных зарядов и заглублением их в грунт с тем, чтобы иметь возможность регулировать рыхление грунта, а также использовать энергию потока для размытия переката или выброса грунта за ее пределы.

Производить взрывные работы наложенным способом усовершенствоваными зарядами (при якорнокорабельных взрывчатых веществах) весьма затруднительно. Такие заряды требуют специальных оболочек, изготавливание которых даже в централизованном порядке значительно удорожает взрывные работы.

Опыты проводились у нас в течение двух последних паводков. Эти опыты помогли нам решить ряд вопросов, благодаря которым взрывное двоуполномочие приобретает исключительное значение в качестве самостоятельного средства для всех бассейнов страны. Успех этого способа зависит в основном от состояния техники заглубления зарядов в подводные пески. Мы в несколько раз ускорили эту операцию благодаря применению штангового гидробура.

Сравнены с другими наш штанговый гидробур имеет ряд преимуществ. Он позволяет за 10—30 секунд заложить в грунт на нужную глубину заряд весом от 2 до 35 кг и погружать его в воду.

Для заглубления зарядов у нас сконструирован и построен упрощенный тип взрывного агрегата. Он состоит из плоского погонта, оборудованного мотором и двумя штанговыми гидробурами, а также становками и пальцами,ющими устройствами для передвижения агрегата в любом направлении. Наш взрывной агрегат производит одновременное заглубление двух зарядов.

Опытные взрывные работы, произведенные на ряде перекатов в 1949 году, показали серьезные преимущества изобретенного метода. При простых и усиленных песчаных горизонтах с показателем до 3 метров перекат углубляется взрывом на 15—20 см. Каждый разрывается вспомогательный якорь. Он состоит из плоского погонта, оборудованного мотором и двумя штанговыми гидробурами, а также становками и пальцами,ющими устройствами для передвижения агрегата в любом направлении. Наш взрывной агрегат производит одновременное заглубление двух зарядов.

Опытные взрывные работы, произведененные на ряде перекатов в 1949 году, показали серьезные преимущества изобретенного метода. При простых и усиленных песчаных горизонтах с показателем до 3 метров перекат углубляется взрывом на 15—20 см. Каждый разрывается вспомогательный якорь. Он состоит из плоского погонта, оборудованного мотором и двумя штанговыми гидробурами, а также становками и пальцами,ющими устройствами для передвижения агрегата в любом направлении. Наш взрывной агрегат производит одновременное заглубление двух зарядов.

Опытные взрывные работы, произведененные на ряде перекатов в 1949 году, показали серьезные преимущества изобретенного метода. При простых и усиленных песчаных горизонтах с показателем до 3 метров перекат углубляется взрывом на 15—20 см. Каждый разрывается вспомогательный якорь. Он состоит из плоского погонта, оборудованного мотором и двумя штанговыми гидробурами, а также становками и пальцами,ющими устройствами для передвижения агрегата в любом направлении. Наш взрывной агрегат производит одновременное заглубление двух зарядов.

Опытные взрывные работы, произведененные на ряде перекатов в 1949 году, показали серьезные преимущества изобретенного метода. При простых и усиленных песчаных горизонтах с показателем до 3 метров перекат углубляется взрывом на 15—20 см. Каждый разрывается вспомогательный якорь. Он состоит из плоского погонта, оборудованного мотором и двумя штанговыми гидробурами, а также становками и пальцами,ющими устройствами для передвижения агрегата в любом направлении. Наш взрывной агрегат производит одновременное заглубление двух зарядов.

Опытные взрывные работы, произведененные на ряде перекатов в 1949 году, показали серьезные преимущества изобретенного метода. При простых и усиленных песчаных горизонтах с показателем до 3 метров перекат углубляется взрывом на 15—20 см. Каждый разрывается вспомогательный якорь. Он состоит из плоского погонта, оборудованного мотором и двумя штанговыми гидробурами, а также становками и пальцами,ющими устройствами для передвижения агрегата в любом направлении. Наш взрывной агрегат производит одновременное заглубление двух зарядов.

Опытные взрывные работы, произведененные на ряде перекатов в 1949 году, показали серьезные преимущества изобретенного метода. При простых и усиленных песчаных горизонтах с показателем до 3 метров перекат углубляется взрывом на 15—20 см. Каждый разрывается вспомогательный якорь. Он состоит из плоского погонта, оборудованного мотором и двумя штанговыми гидробурами, а также становками и пальцами,ющими устройствами для передвижения агрегата в любом направлении. Наш взрывной агрегат производит одновременное заглубление двух зарядов.

Опытные взрывные работы, произведененные на ряде перекатов в 1949 году, показали серьезные преимущества изобретенного метода. При простых и усиленных песчаных горизонтах с показателем до 3 метров перекат углубляется взрывом на 15—20 см. Каждый разрывается вспомогательный якорь. Он состоит из плоского погонта, оборудованного мотором и двумя штанговыми гидробурами, а также становками и пальцами,ющими устройствами для передвижения агрегата в любом направлении. Наш взрывной агрегат производит одновременное заглубление двух зарядов.

Опытные взрывные работы, произведененные на ряде перекатов в 1949 году, показали серьезные преимущества изобретенного метода. При простых и усиленных песчаных горизонтах с показателем до 3 метров перекат углубляется взрывом на 15—20 см. Каждый разрывается вспомогательный якорь. Он состоит из плоского погонта, оборудованного мотором и двумя штанговыми гидробурами, а также становками и пальцами,ющими устройствами для передвижения агрегата в любом направлении. Наш взрывной агрегат производит одновременное заглубление двух зарядов.

Опытные взрывные работы, произведененные на ряде перекатов в 1949 году, показали серьезные преимущества изобретенного метода. При простых и усиленных песчаных горизонтах с показателем до 3 метров перекат углубляется взрывом на 15—20 см. Каждый разрывается вспомогательный якорь. Он состоит из плоского погонта, оборудованного мотором и двумя штанговыми гидробурами, а также становками и пальцами,ющими устройствами для передвижения агрегата в любом направлении. Наш взрывной агрегат производит одновременное заглубление двух зарядов.

Опытные взрывные работы, произведененные на ряде перекатов в 1949 году, показали серьезные преимущества изобретенного метода. При простых и усиленных песчаных горизонтах с показателем до 3 метров перекат углубляется взрывом на 15—20 см. Каждый разрывается вспомогательный якорь. Он состоит из плоского погонта, оборудованного мотором и двумя штанговыми гидробурами, а также становками и пальцами,ющими устройствами для передвижения агрегата в любом направлении. Наш взрывной агрегат производит одновременное заглубление двух зарядов.

Опытные взрывные работы, произведененные на ряде перекатов в 1949 году, показали серьезные преимущества изобретенного метода. При простых и усиленных песчаных горизонтах с показателем до 3 метров перекат углубляется взрывом на 15—20 см. Каждый разрывается вспомогательный якорь. Он состоит из плоского погонта, оборудованного мотором и двумя штанговыми гидробурами, а также становками и пальцами,ющими устройствами для передвижения агрегата в любом направлении. Наш взрывной агрегат производит одновременное заглубление двух зарядов.

Опытные взрывные работы, произведененные на ряде перекатов в 1949 году, показали серьезные преимущества изобретенного метода. При простых и усиленных песчаных горизонтах с показателем до 3 метров перекат углубляется взрывом на 15—20 см. Каждый разрывается вспомогательный якорь. Он состоит из плоского погонта, оборудованного мотором и двумя штанговыми гидробурами, а также становками и пальцами,ющими устройствами для передвижения агрегата в любом направлении. Наш взрывной агрегат производит одновременное заглубление двух зарядов.

Опытные взрывные работы, произведененные на ряде перекатов в 1949 году, показали серьезные преимущества изобретенного метода. При простых и усиленных песчаных горизонтах с показателем до 3 метров перекат углубляется взрывом на 15—20 см. Каждый разрывается вспомогательный якорь. Он состоит из плоского погонта, оборудованного мотором и двумя штанговыми гидробурами, а также становками и пальцами,ющими устройствами для передвижения агрегата в любом направлении. Наш взрывной агрегат производит одновременное заглубление двух зарядов.

Опытные взрывные работы, произведененные на ряде перекатов в 1949 году, показали серьезные преимущества изобретенного метода. При простых и усиленных песчаных горизонтах с показателем до 3 метров перекат углубляется взрывом на 15—20 см. Каждый разрывается вспомогательный якорь. Он состоит из плоского погонта, оборудованного мотором и двумя штанговыми гидробурами, а также становками и пальцами,ющими устройствами для передвижения агрегата в любом направлении. Наш взрывной агрегат производит одновременное заглубление двух зарядов.

Опытные взрывные работы, произведененные на ряде перекатов в 1949 году, показали серьезные преимущества изобретенного метода. При простых и усиленных песчаных горизонтах с показателем до 3 метров перекат углубляется взрывом на 15—20 см. Каждый разрывается вспомогательный якорь. Он состоит из плоского погонта, оборудованного мотором и двумя штанговыми гидробурами, а также становками и пальцами,ющими устройствами для передвижения агрегата в любом направлении. Наш взрывной агрегат производит одновременное заглубление двух зарядов.

Опытные взрывные работы, произведененные на ряде перекатов в 1949 году, показали серьезные преимущества изобретенного метода. При простых и усиленных песчаных горизонтах с показателем до 3 метров перекат углубляется взрывом на 15—20 см. Каждый разрывается вспомогательный якорь. Он состоит из плоского погонта, оборудованного мотором и двумя штанговыми гидробурами, а также становками и пальцами,ющими устройствами для передвижения агрегата в любом направлении. Наш взрывной агрегат производит одновременное заглубление двух зарядов.

Опытные взрывные работы, произведененные на ряде перекатов в 1949 году, показали серьезные преимущества изобретенного метода. При простых и усиленных песчаных горизонтах с показателем до 3 метров перекат углубляется взрывом на 15—20 см. Каждый разрывается вспомогательный якорь. Он состоит из плоского погонта, оборудованного мотором и двумя штанговыми гидробурами, а также становками и пальцами,ющими устройствами для передвижения агрегата в любом направлении. Наш взрывной агрегат производит одновременное заглубление двух зарядов.

Опытные взрывные работы, произведененные на ряде перекатов в 1949 году, показали серьезные преимущества изобретенного метода. При простых и усиленных песчаных горизонтах с показателем до 3 метров перекат углубляется взрывом на 15—20 см. Каждый разрывается вспомогательный якорь. Он состоит из плоского погонта, оборудованного мотором и двумя штанговыми гидробурами, а также становками и пальцами,ющими устройствами для передвижения агрегата в любом направлении. Наш взрывной агрегат производит одновременное заглубление двух зарядов.

Опытные взрывные работы, произведененные на ряде перекатов в 1949 году, показали серьезные преимущества изобретенного метода. При простых и усиленных песчаных горизонтах с показателем до 3 метров перекат углубляется взрывом на 15—20 см. Каждый разрывается вспомогательный якорь. Он состоит из плоского погонта, оборудованного мотором и двумя штанговыми гидробурами, а также становками и пальцами,ющими устройствами для передвижения агрегата в любом направлении. Наш взрывной агрегат производит одновременное заглубление двух зарядов.

Опытные взрывные работы, произведененные на ряде перекатов в 1949 году, показали серьезные преимущества изобретенного метода. При простых и усиленных песчаных горизонтах с показателем до 3 метров перекат углубляется взрывом на 15—20 см. Каждый разрывается вспомогательный якорь. Он состоит из плоского погонта, оборудованного мотором и двумя штанговыми гидробурами, а также становками и пальцами,ющими устройствами для передвижения агрегата в любом направлении. Наш взрывной агрегат производит одновременное заглубление двух зарядов.

Опытные взрывные работы, произведененные на ряде перекатов в 1949 году, показали серьезные преимущества изобретенного метода. При простых и усиленных песчаных горизонтах с показателем до 3 метров перекат углубляется взрывом на 15—20 см. Каждый разрывается вспомогательный якорь. Он состоит из плоского погонта, оборудованного мотором и двумя штанговыми гидробурами, а также становками и пальцами,ющими устройствами для передвижения агрегата в любом направлении. Наш взрывной агрегат производит одновременное заглубление двух зарядов.