

речной транспорт

Орган Министерства речного флота СССР и ЦК профсоюза рабочих речного транспорта

№ 69 (2723)

Вторник, 29 августа 1950 г.

19-е год издания

Цена 30 коп.

Куйбышевская гидростанция

С чувством гордости и восхищения проносят сегодня труженики советских рек слова: «Куйбышевская гидроэлектростанция».

Много великих и славных дел осуществил и осуществляет советский народ в послевоенной сталинской пятилетке. Под руководством большевистской партии он претворяет в жизнь гигантскую программу мирного строительства, вводит новые города и заводы, прокладывает новые магистрали, выигрывает грандиозные планы переделки природы. Но и среди этих дел, которые по числу только наземному народу-богатырю, творящему свободно, вдохновенно и радостно, строительство Куйбышевской гидроэлектростанции выделяется своими масштабами и сложностью.

В постановлении Совета Министров СССР о великой стройке на Волге приведены данные, позволяющие судить о ее огромном значении в жизни ряда важнейших экономических районов страны.

Новая гидроэлектростанция — это, прежде всего, еще один энергетический центр колоссальной мощности, далеко распространяющий свое влияние. Новая гидростанция будет вырабатывать около 10.000.000.000 киловатт-часов энергии в год. Почти два миллиона киловатт — та квадратная километровой реки. Караваны пойдут по неизбывному водному простору. Часть пристаний и предприятий будет перенесена на новые места. Изменится подход к таким крупным волжским городам, как Казань и Ульяновск. Регулирование стока из водохранилища позволит увеличить глубины и от Куйбышева до Каспийского моря. Кроме того, высвободится для других работ землемерательный бьеф, занятый ныне поддержанием глубин на Средней Волге.

При строительстве гидростанции полностью учитываются интересы волжского транзитного судоходства. Советская гидротехническая наука и практика позволяют вести стройку таким образом, чтобы движение волжского флота не прекращалось ни на один час. Размеры и устройство судоходств, сооружаемых при плотине, обеспечивают в дальнейшем пропуск всего огромного грузопотока, идущего вверх и вниз по Волге.

Строительство Куйбышевской гидростанции выдвигает перед речниками большие и ответственные задачи. От Куйбышева по Волге пойдут сейчас основные грузы построек, в том числе тяжеловесы в 50—100 тонн. Управление строительства без осложнения упаковывает речные суда, чтобы они не освоили перевозки тяжелого оборудования. Строители спешившим образом, чтобы речники Волги и железнодорожники улучшили смешанные перевозки. Дело чести волгарей — быстро, высококачественно организовать доставку всего необходимого в район строительства. Грузам Куйбышевгидростроя должна быть всегда обеспечена «зеленая улица» на железнодорожных и водных путях!

В связи со строительством большая работа предстоит научным и инженерно-техническим силам речного транспорта, национальным исследовательским и проектным организациям. Нужно в короткий срок детально разработать весь комплекс вопросов работы речного транспорта в новых условиях судоходства на Волге.

Так, необходимо предусмотреть сооружение портов-убежищ на огромном водохранилище, где в штормовую погоду условия будут приближаться к морским. Важное значение приобретают вопросы приспособления части судов к режиму зерногенного плавания, вопросы нового судоустройства для Большой Волги. Наша эксплуатационная практика уже сейчас начинает подготовку к перестройке транспортной работы, к переходу на новую организацию зернотранспорта. Инженерно-техническая мысль речников выдвигает ряд интересных конструктивных решений сквозного преодоления водной «ступеньки» — в частности, путем устройства помимо шлюзов, отдельного судоходного канала, который позволил бы без расхода воды быстро подниматься в верхний бьеф пассажирских судов. Нужно смело продвигать такие предложения, настойчиво бороться за то, чтобы при строительстве гидростанции было сделано все возможное для дальнейшего улучшения работы речного транспорта.

... Великая стройка на Волге началась! Она началась в те дни, когда англо-американские империалисты стараются раздать пламя новой войны, учинившейся мирными городами и селами Кореи, лихорадочно строят военные базы, вынашивают планы новых чудовищных злонамеренных против человечества. Какой силой, какой уверенностью дышит каждая строка исторического документа? Каждая строка исторического документа дышит каждой строкой исторического документа!

Вместе с тем было приступлено к строительству еще двух верхневолжских гидроузлов — Угличского и Рыбинского. Эти гидроузлы были введены в строй в годы Великой Отечественной войны. В эти дни, когда враг разился в Москве, строители укладывали здесь последние кубометры бетона. Директива XVIII съезда ВЛП(б) о создании пролетарского глубоководного пути Москва — Астрахань была выполнена в навигации

Есть навигационный!

Пятнадцатую годовщину стахановского движения коллектива передового судна Днепра «30 лет ВЛКСМ», где капитаном лауреатом Сталинской премии тов. Гурин, встретил новый производственный победой — досрочным завершением павлопетровского плана перевозок.

По-стахановски работает весь коллектива судна. Машинист команда, возглавляемый машинистом тов. Доценко, с начала навигации сэкономил 130 тонн угля и 350 килограммов смазки. На сбережение топлива экономил десять рейсов.

ЧИСТОНОЛЬ (по телеграфу)

После стахановской вахты мира, команда тов. Ясиков) Камского пароходства на-днях закончила выполнение навигационного плана. Сэкономлено 57 тонн топлива. Сейчас команда держит переходящее красное знамя пароходства и гербового комитета речников.

По концу навигации команда решила дать дополнительную еще 40 проц. навигационного ладания.

ЧИСТОНОЛЬ (по телеграфу)

После стахановскую вахту мира, команда тов. Ермильев, механик тов. Ермилев) показывает замечательные общие производительности труда.

Десятки тысяч человек заполнили Центральный парк культуры и отдыха имени Горького, перед посетителями выступили наутошествия Стальской премии тов. Мартыченко, Москвичи проложили локлад доктора технических наук А. В. Докучаева о Дне шахтера, побывали на литературно-музыкальном концерте в честь праздника.

Большой вечер, посвященный Дню шахтера, состоялся в парке культуры и отдыха «Сокольники».

ПРОЛЕТАРИИ ВСЕХ СТРАН, СОЕДИНЯЙТЕСЬ!

На стахановской вахте мира

Они выполнили пятилетнее задание

Пароход «21 МЮД» Амурского пароходства (капитан тов. Рубайло, механик тов. Путягин).

Нефтяной «Самокритики» пароходства Волгоградской (капитан тов. Колесов, механик тов. Павлов).

Пароход «Видлица» Беломорско-Онежского пароходства (капитан тов. Зюзин, механик тов. Раюшумов).

Пароход «Огост Бланки» Беломорско-Онежского пароходства (капитан тов. Яковлев, механик тов. Королов).

Пароход «Андрей Жданов» Верхне-Иртышского пароходства (капитан тов. Павлюхин, механик тов. Никонов).

Земляндр «Северодвинский-21» Северного бассейна (командир тов. Козлов, механик тов. Поптев).

Земляндр «Северодвинский-12» Северного бассейна (командир тов. Ширяев, механик тов. Тюфиков).

Земляндр «Северодвинская-1» Северного пароходства (командир тов. Хабаров, механик тов. Хохлов).

Земляндр «Северодвинский-6-22», Северного бассейна (командир тов. Гorbachov, механик тов. Пьянков).

Пароход «Максим Литвинов» Енисейского пароходства (капитан тов. Чечинин).

Пароход «Андрей Жданов» Верхне-Иртышского пароходства (капитан тов. Чемагин, механик тов. Аверченко).

Пароход «Иван Папанин» Енисейского пароходства (капитан тов. Фадеев, механик тов. Широнов).

Пароход «Северодвинский-21» Северного бассейна (капитан тов. Козлов, механик тов. Поптев).

Пароход «Северодвинский-12» Северного бассейна (капитан тов. Ширяев, механик тов. Тюфиков).

Пароход «Северодвинская-1» Северного пароходства (капитан тов. Хабаров, механик тов. Хохлов).

Земляндр «Северодвинский-6-22», Северного бассейна (командир тов. Гorbachov, механик тов. Пьянков).

Пароход «Максим Литвинов» Енисейского пароходства (капитан тов. Чечинин).

Пароход «Андрей Жданов» Верхне-Иртышского пароходства (капитан тов. Чемагин, механик тов. Аверченко).

Пароход «Иван Папанин» Енисейского пароходства (капитан тов. Фадеев, механик тов. Широнов).

Пароход «Северодвинский-21» Северного бассейна (капитан тов. Козлов, механик тов. Поптев).

Пароход «Северодвинский-12» Северного бассейна (капитан тов. Ширяев, механик тов. Тюфиков).

Пароход «Северодвинская-1» Северного пароходства (капитан тов. Хабаров, механик тов. Хохлов).

Земляндр «Северодвинский-6-22», Северного бассейна (командир тов. Гorbachov, механик тов. Пьянков).

Пароход «Максим Литвинов» Енисейского пароходства (капитан тов. Чечинин).

Пароход «Андрей Жданов» Верхне-Иртышского пароходства (капитан тов. Чемагин, механик тов. Аверченко).

Пароход «Иван Папанин» Енисейского пароходства (капитан тов. Фадеев, механик тов. Широнов).

Пароход «Северодвинский-21» Северного бассейна (капитан тов. Козлов, механик тов. Поптев).

Пароход «Северодвинский-12» Северного бассейна (капитан тов. Ширяев, механик тов. Тюфиков).

Пароход «Северодвинская-1» Северного пароходства (капитан тов. Хабаров, механик тов. Хохлов).

Земляндр «Северодвинский-6-22», Северного бассейна (командир тов. Гorbachov, механик тов. Пьянков).

Пароход «Максим Литвинов» Енисейского пароходства (капитан тов. Чечинин).

Пароход «Андрей Жданов» Верхне-Иртышского пароходства (капитан тов. Чемагин, механик тов. Аверченко).

Пароход «Иван Папанин» Енисейского пароходства (капитан тов. Фадеев, механик тов. Широнов).

Пароход «Северодвинский-21» Северного бассейна (капитан тов. Козлов, механик тов. Поптев).

Пароход «Северодвинский-12» Северного бассейна (капитан тов. Ширяев, механик тов. Тюфиков).

Пароход «Северодвинская-1» Северного пароходства (капитан тов. Хабаров, механик тов. Хохлов).

Земляндр «Северодвинский-6-22», Северного бассейна (командир тов. Гorbachov, механик тов. Пьянков).

Пароход «Максим Литвинов» Енисейского пароходства (капитан тов. Чечинин).

Пароход «Андрей Жданов» Верхне-Иртышского пароходства (капитан тов. Чемагин, механик тов. Аверченко).

Пароход «Иван Папанин» Енисейского пароходства (капитан тов. Фадеев, механик тов. Широнов).

Пароход «Северодвинский-21» Северного бассейна (капитан тов. Козлов, механик тов. Поптев).

Пароход «Северодвинский-12» Северного бассейна (капитан тов. Ширяев, механик тов. Тюфиков).

Пароход «Северодвинская-1» Северного пароходства (капитан тов. Хабаров, механик тов. Хохлов).

Земляндр «Северодвинский-6-22», Северного бассейна (командир тов. Гorbachov, механик тов. Пьянков).

Пароход «Максим Литвинов» Енисейского пароходства (капитан тов. Чечинин).

Пароход «Андрей Жданов» Верхне-Иртышского пароходства (капитан тов. Чемагин, механик тов. Аверченко).

Пароход «Иван Папанин» Енисейского пароходства (капитан тов. Фадеев, механик тов. Широнов).

Пароход «Северодвинский-21» Северного бассейна (капитан тов. Козлов, механик тов. Поптев).

Пароход «Северодвинский-12» Северного бассейна (капитан тов. Ширяев, механик тов. Тюфиков).

Пароход «Северодвинская-1» Северного пароходства (капитан тов. Хабаров, механик тов. Хохлов).

Земляндр «Северодвинский-6-22», Северного бассейна (командир тов. Гorbachov, механик тов. Пьянков).

Пароход «Максим Литвинов» Енисейского пароходства (капитан тов. Чечинин).

Пароход «Андрей Жданов» Верхне-Иртышского пароходства (капитан тов. Чемагин, механик тов. Аверченко).

Пароход «Иван Папанин» Енисейского пароходства (капитан тов. Фадеев, механик тов. Широнов).

Пароход «Северодвинский-21» Северного бассейна (капитан тов. Козлов, механик тов. Поптев).

Пароход «Северодвинский-12» Северного бассейна (капитан тов. Ширяев, механик тов. Тюфиков).

Пароход «Северодвинская-1» Северного пароходства (капитан тов. Хабаров, механик тов. Хохлов).

Земляндр «Северодвинский-6-22», Северного бассейна (командир тов. Гorbachov, механик тов. Пьянков).

Пароход «Максим Литвинов» Енисейского пароходства (капитан тов. Чечинин).

**Указ Президиума Верховного Совета СССР
о награждении орденами и медалями капитанов
(командиров) и механиков судов Министерства
речного флота СССР**

ОКОНЧАНИЕ
(См. «Речной транспорт» №№ 66—68).

**МЕДАЛЬЮ
«ЗА ТРУДОВОЕ ОТЛИЧИЕ»**

121. Пономарева Ирина Андреевна — капитана парохода «Комсомолка» Северного пароходства.

122. Попова Григория Ефимовича — капитана парохода «Свет» Бакинского бассейнового управления пути.

123. Попова Григория Карповича — капитана парохода «Мастер» Вятского пароходства.

124. Попова Павла Александровича — капитана парохода «Мозглевич» Сухонского пароходства.

125. Попова Сергея Степановича — капитана парохода «А. Матросов» Северного пароходства.

126. Потапова Надежды Ивановны — капитана парохода «Авангард Революции» пароходства Волжанки.

127. Прасынина Ильи Михайловича — капитана парохода «Мария Ульянова» Волжского грузового пароходства.

128. Пушкирева Павла Алексеевича — капитана парохода «Крестьянин» Волжского грузового пароходства.

129. Ромашова Поянки Александровича — капитана парохода «Красноармеец» Восточно-Байкальского бассейнового управления пути.

130. Самохвалова Александра Ефремовна — механика теплохода «Карелия» Волжского грузового пароходства.

131. Санина Якова Ивановны — капитана теплохода «Чекист» Донского пароходства.

132. Сафонова Василия Митрофановича — капитана парохода «Щетинин» Западно-Байкальского пароходства.

133. Савельянова Александра Николаевна — капитана парохода «Лиризбель» Волжского грузового пароходства.

134. Семенушкина Петра Ивановича — капитана парохода «Постовой» Шекснинского бассейнового управления пути.

135. Сизова Анатолия Федоровича — капитана парохода «Фабризия» Шекснинского бассейнового управления пути.

136. Симонова Федора Федоровича — капитана-настavnika Западно-Байкальского пароходства.

137. Смирнова Дмитрия Дмитриевича — капитана парохода «Социализм» Северо-Западного пароходства.

138. Смирнова Романа Андreeвича — капитана теплохода «Сергей Киров» пароходства Водогантер.

139. Сорокина Григория Владимировича — капитана парохода «Узбекистан» Вятского пароходства.

140. Степанова Александра Афанасьевича — капитана парохода «Алма-Ата» Камского пароходства.

141. Стельмаченко Константина Севастьевовича — капитана-настavnika Амурского пароходства.

142. Степанова Александра Ильинича — капитана парохода «Дон» Северо-Западного пароходства.

143. Стрельцова Василия Матвеевича — капитана газохода «В-55» Волжского бассейнового управления пути.

144. Строцкого Даниила Фомича — капитана парохода «Фурманов» Восточно-Байкальского пароходства.

Председатель Президиума Верховного Совета СССР Н. ШВЕРНИК.

Секретарь Президиума Верховного Совета СССР А. ГОРКИН.

Москва, Кремль 11 августа 1950 года.

Награждение строителей понтонов

Коллектив механизаторов Новосибирского порта в прошлую пятилетку успешно применял бутылконосные методы на эксплуатации перегруженных машин и большинство механизмов поставили в технической готовности без зимнего ремонта. В частности, колектив порта взял обязательство к началу наивигации 1950 г. своими силами построить два металлических понтонов.

Дело это было новое и сулило немало трудностей. Но портники сумели их преодолеть. Строительство закопчили досрочно и качественно. На обоих понтонах были смон-

тированы краны, которые вступили в эксплуатацию с начала наивигации.

Министр речного флота тов. Шапков, отмечая эту ценную инициативу, наградил почетными грамотами и значком «Отличник социалистического соревнования» Министерства речного флота с выдачей денежных премий 16 работникам порта. Среди награжденных — бригадир механизаторов тов. Луговой, мастер механического цеха Баскаков, механизаторы тт. Цветков и Бурков, крановщики тов. Шайтуров и др.

Б. ЛАГУНОВ.

НОВОСИБИРСК.

Б. ЛАГУНОВ.

Б. ЛАГУ

Соревнование портовиков и движечников Волги

Ростки нового

Речники Ставрополя вместе со всеми коллегами активно включились в борьбу за ускорение оборота судов. На флоте и береге речники изыскивают новые возможности ускорить оборот судов.

На днях коммунисты Красноармейской пристани вывесили на хлебном причале большой лист бумаги с кратко написанным текстом телеграммы следующего содержания:

«Из Ейшиша. Начальнику пристани теплохода «Абхазия» выгрузился 11 августа досрочно на 3 часа. Прибыли в 16 августа, приготовьте груз назначением Шербаков. Этим будет обеспечено выполнение нашего договора комплексного соревнования. Капитан Митрофанов».

Это была по счету уже вторая телеграмма. В первой капитан тов. Митрофанов уведомил коллектива пристани, что в Куйбышеве теплоход пришел 11 августа на 15 часов досрочно. Договор, о котором говорилось в телеграмме, был заключен в первый приход «Абхазии» в Красноармейск. Появленные обязательства взяли на себя по этому договору работники хлебного призыва, Заготовка, Государственной хлебной инспекции, железнодорожники, команда судна. Каждый коллектив дал слово обеспечивать ускоренную загрузку и отправку судна в рейс. Во всем диспетчерам и путьцам Волжского договор предъявляет требование: с помощью отчетной информации, снабжения и обслуживания судна в ходе созадать ему возможность проплыть скоростные безостановочные рейсы.

И вот теперь несколько слов предупредительных телеграмм капитана подняли на ноги всех, имеющих отношение к перевозке хлеба. Работники Заготовки, когда им показали телеграмму, сказали:

— Наю уважить товарищем, ведь они соревнуются с нами. Зерна дадим, сколько потребуется.

Бордюранты и визировщицы быстро и внимательно осматривали вагоны, определяя пригодность зерна для погрузки в судно. Когда во второй половине дня 16 августа теплоход стал под загрузку, железнодорожники беспребойно взвешивали и подавали вагоны. Увидев темпы грузчики бригады тов. Егорской, механизаторы бригады тов. Воробьевы, руководимые начальником смеси коммунистом тов. Садоминским и сменившим механизмом тов. Поручниковым. Суровая команда быстро привнесла зерно и скрутили вагоны в трюмах. По количеству взятого груза теплоходу полагалось стоять у причала 40 часов, его загрузили в пять раз быстрее, и через несколько часов он отправился в отдельной скоростной рейс.

На пристани Красноармейска теплоход вправо загружал суда в 3—4 раза быстрее срока, предусмотренного графиком. Опыт теплохода «Абхазия» показывает, что у пристани имеется полная возможность значительно ускорить загрузку всех судов.

Бордюранты и визировщицы быстро и внимательно осматривали вагоны, определяя пригодность зерна для погрузки в судно. Когда во второй половине дня 16 августа теплоход стал под загрузку, железнодорожники беспребойно взвешивали и подавали вагоны. Увидев темпы грузчики бригады тов. Егорской, механизаторы бригады тов. Воробьевы, руководимые начальником смеси коммунистом тов. Садоминским и сменившим механизмом тов. Поручниковым. Суровая команда быстро привнесла зерно и скрутили вагоны в трюмах. По количеству взятого груза теплоходу полагалось стоять у причала 40 часов, его загрузили в пять раз быстрее, и через несколько часов он отправился в отдельной скоростной рейс.

На пристани Красноармейска теплоход вправо загружал суда в 3—4 раза быстрее срока, предусмотренного графиком. Опыт теплохода «Абхазия» показывает, что у пристани имеется полная возможность значительно ускорить загрузку всех судов.

Все чаще и чаще начинают по-новому относиться к зерну и в Ставропольском порту. В первые месяцы навигации, чтобы отправить местные грузы из Ставрополя в Дубовку, портовики просили у Ставропольского района управления малотонажных судов. Заявлялись альтернативные варианты, и грузы поползли заезжавшие из Саратова грузовики. Спортивно-всесторонний подход к работе.

Сейчас — иное. Порт начиняет загружать местными грузами грузовые теплоходы, идущие порожнем из Астрахани в Дубовку. С Астраханским районным управлением установлен контакт, и диспетчеры порта своевременно получают информацию о выходе каждого теплохода из Астрахани. В конце июня груз в Дубовку отправили на попутном грузовом теплоходе № 46, 14 августа — на теплоходе № 45. Этот способ в четыре раза ускоряет продвижение грузов, местная клиентура стала охотно пользоваться услугами порта.

14 августа к причалу первого грузового участка порта пришвартовалась пущий из Москвы ребрифкер «Адмирал Ушаков». Все бригады грузчиков уже были заняты, и судну предстояло ждать, когда рабочая смена освободится.

— Мы тут не на курорте, — сказал начальник, — выгрузку произведем своими силами.

Впервые в практике грузового участка судовая команда взялась за разгрузку с помощью гусеничного крана. Быстро освободившись от груза, судно ушло в Астрахань. Капитан тов. Семёнов предложил вспомогательную непривычную стоянку рефрижератора.

Вдвоем быстрее против прежнего 15 августа обработали в Ставрополе грузовой теплоход «СТ-4». Прежде разгрузку производили обычно так: один работник команды стоял у посолового или кормового трюма, выдавая груз, другой присутствовал при приеме груза на склад. Судно обрабатывало всего один кран. На этот раз

член команды выдавал груз сразу из крана из двух трюмов. Другой товарищ следил за приемкой грузов сразу в двух секциях склада. Надо отметить, что и сам капитан самоходы тов. Рыбинский деятельно участвовал в разгрузке. Он успел побывать и около трюмов и на складе, помогая подчиненным деловым советом, указанием.

Высокую сознательность проявляют работники первого грузового участка. Чтобы выполнить нехватящих грузчиков, здесь организовали бригаду, в которую входит старший механик участка тов. Соловьев, присоединившийся тов. Буровым, Данилиным и Шапкиным, бригада участка тов. Елистратов, вахтенный мастер тов. Ляшевым, механики тов. Новиков, Фастов и другие. Эта бригада под руководством капитана тов. Назаренко производит погрузку и разгрузку судов вместе с суворыми командаами, первоначально задания в полтора и более раза. Благодаря отличной работе бригады парохода «Партийская Коммуна» 15 августа и почтовый пароход «Герцен» 15 августа не потерпели на стоянке ни одной линийной минуты, ушли по расписанию. Они успешно выполняют взятые ими обязательства перегружать каждый плавкраном по 75.000 тонн. Сам Иван Сычев, недавно переведенный в мастера, обучает скоростным приемам выгрузки новых механизаторов. Совместно с механиком плавкрана капитаном тов. Сухаревым тов. Сычев уже подготавливает из кочегаров плавкранов пять кранов.

Однако не все участки порта достигли замечательного ускорения в разгрузке барж. В это время диспетчерам и путьцам Волжского договора предъявляет требование: с помощью отчетной информации, снабжения и обслуживания судна в ходе созадать ему возможность проплыть скоростные безостановочные рейсы.

И вот теперь несколько слов предупредительных телеграмм капитана подняли на ноги всех, имеющих отношение к перевозке хлеба. Работники Заготовки, когда им показали телеграмму, сказали:

— Наю уважить товарищем, ведь они соревнуются с нами. Зерна дадим, сколько потребуется.

Бордюранты и визировщицы быстро и внимательно осматривали вагоны, определяя пригодность зерна для погрузки в судно. Когда во второй половине дня 16 августа теплоход стал под загрузку, железнодорожники беспребойно взвешивали и подавали вагоны. Увидев темпы грузчики бригады тов. Егорской, механизаторы бригады тов. Воробьевы, руководимые начальником смеси коммунистом тов. Садоминским и сменившим механизмом тов. Поручниковым. Суровая команда быстро привнесла зерно и скрутили вагоны в трюмах. По количеству взятого груза теплоходу полагалось стоять у причала 40 часов, его загрузили в пять раз быстрее, и через несколько часов он отправился в отдельной скоростной рейс.

Диспетчеры Ставропольского района управления на своем собрании горячо призывают начальника комплексного соревнования волгарей за ускорение оборота судов. По отчетным данным, хотя это наверняка повышало бы переработку, затраты на переработку были бы минимальными.

— Извините Устье мы порожнем, — сказал диспетчер тов. Борисов, — там получите дальнейшие указания.

Пока тов. Борисов писал план-приказ, прошел целый час...

В Камском Устье мы порожнем.

— Хорошо, что прибыли, — встретив капитана, сказал диспетчер тов. Солдатов. Он тут же вручил капитану новый план-приказ, в котором говорилось, что теплоход «Куйбышевец» должен забуксировать впереди теплохода «Герцен».

— Отдайте приказ обратно! Получите сейчас другой!

Тов. Солдатов, не торопясь, вызвал по телефону приставь Тетюши и передал ей:

— Оставьте для «Куйбышевца» плот, а пароход «Звезда» направьте на катушку вагонов, которые должны быть взяты «Куйбышевец», отплывом из Камского Устья.

— Оставьте для «Куйбышевца» плот, а пароход «Звезда» направьте на катушку вагонов, которые должны быть взяты «Куйбышевец», отплывом из Камского Устья.

— Отдайте приказ обратно! Получите сейчас другой!

Тов. Солдатов, не торопясь, вызвал по телефону приставь Тетюши и передал ей:

— Оставьте для «Куйбышевца» плот, а пароход «Звезда» направьте на катушку вагонов, которые должны быть взяты «Куйбышевец», отплывом из Камского Устья.

— Отдайте приказ обратно! Получите сейчас другой!

Тов. Солдатов, не торопясь, вызвал по телефону приставь Тетюши и передал ей:

— Отдайте приказ обратно! Получите сейчас другой!

Тов. Солдатов, не торопясь, вызвал по телефону приставь Тетюши и передал ей:

— Отдайте приказ обратно! Получите сейчас другой!

Тов. Солдатов, не торопясь, вызвал по телефону приставь Тетюши и передал ей:

— Отдайте приказ обратно! Получите сейчас другой!

Тов. Солдатов, не торопясь, вызвал по телефону приставь Тетюши и передал ей:

— Отдайте приказ обратно! Получите сейчас другой!

Тов. Солдатов, не торопясь, вызвал по телефону приставь Тетюши и передал ей:

— Отдайте приказ обратно! Получите сейчас другой!

Тов. Солдатов, не торопясь, вызвал по телефону приставь Тетюши и передал ей:

— Отдайте приказ обратно! Получите сейчас другой!

А. ШАГУРИН.

СТАЛИНГРАД.

Лучшие механизаторы Горького

В течение всей послевоенной сталинской пятилетки в Горьковском порту держат первенство грузчики бригады тов. Буренкова, Писовой, Кудрявцева и депутата городского Совета тов. Ярцева. Все эти бригады первоначально выполняли свои пятилетние нормы, перевозили в счет 1951 года около 80.000 тонн.

Настоячиваются за выполнение своих стахановских обязательств механизаторы порта. Коллектив ряда участков, вахтенный мастер тов. Елистратов, вахтенный мастер тов. Новиков, Фастов и другие. Это бригада под руководством капитана тов. Назаренко участвует в разгрузке. Он успел побывать и около трюмов и на складе, помогая подчиненным деловым советом, указанием.

Высокую сознательность проявляют работники первого грузового участка. Чтобы



10 комсомольцев Северо-Западного пароходства за отличные производственные показатели и активную общественную работу награждены почетными грамотами ЦК ВЛКСМ. Среди награжденных — первый помощник капитана грузового теплохода «Комета» Антонина Казакова. На снимке: комсомолка А. Казакова на вахте. Фото: И. ФЕТИСОВА (Фотохроника ТАСС).

На мой взгляд, у погрузчиков нужно изменить конструкцию гусеницы, сделать их более широкими, по типу гусеничного крана. Тренировка для упора машины имеет достаточную и не станет разрывать грунт.

Бригада приставки уверенно встает к завершению павильонного плана. На мой взгляд, у погрузчиков нужно изменить конструкцию гусеницы, сделать ее более широкой, по типу гусеничного крана. Тренировка для упора машины имеет достаточную и не станет разрывать грунт.

Бригада приставки уверенно встает к завершению павильонного плана. На мой взгляд, у погрузчиков нужно изменить конструкцию гусеницы, сделать ее более широкой, по типу гусеничного крана. Тренировка для упора машины имеет достаточную и не станет разрывать грунт.

Бригада приставки уверенно встает к завершению павильонного плана. На мой взгляд, у погрузчиков нужно изменить конструкцию гусеницы, сделать ее более широкой, по типу гусеничного крана. Тренировка для упора машины имеет достаточную и не станет разрывать грунт.

Бригада приставки уверенно встает к завершению павильонного плана. На мой взгляд, у погрузчиков нужно изменить конструкцию гусеницы, сделать ее более широкой, по типу гусеничного крана. Тренировка для упора машины имеет достаточную и не станет разрывать грунт.

Бригада приставки уверенно встает к завершению павильонного плана. На мой взгляд, у погрузчиков нужно изменить конструкцию гусеницы, сделать ее более широкой, по типу гусеничного крана. Тренировка для упора машины имеет достаточную и не станет разрывать грунт.

Бригада приставки уверенно встает к завершению павильонного плана. На мой взгляд, у погрузчиков нужно изменить конструкцию гусеницы, сделать ее более широкой, по типу гусеничного крана. Тренировка для упора машины имеет достаточную и не станет разрывать грунт.

Бригада приставки уверенно встает к завершению павильонного плана. На мой взгляд, у погрузчиков нужно изменить конструкцию гусеницы, сделать ее более широкой, по типу гусеничного крана. Тренировка для упора машины имеет достаточную и не станет разрывать грунт.

Бригада приставки уверенно встает к завершению павильонного плана. На мой взгляд, у погрузчиков нужно изменить конструкцию гусеницы, сделать ее более широкой, по типу гусеничного крана. Тренировка для упора машины имеет достаточную и не станет разрывать грунт.

Бригада приставки уверенно встает к завершению павильонного плана. На мой взгляд, у погрузчиков нужно изменить конструкцию гусеницы, сделать ее более широкой, по типу гусеничного крана. Тренировка для упора машины имеет достаточную и не станет разрывать грунт.

Бригада приставки уверенно встает к завершению павильонного плана. На мой взгляд, у погрузчиков нужно изменить конструкцию гусеницы, сделать ее более широкой, по типу гусеничного крана. Тренировка для упора машины имеет достаточную и не станет разрывать грунт.

Бригада приставки уверенно встает к завершению павильонного плана. На мой взгляд, у погрузчиков нужно изменить конструкцию гусеницы, сделать ее более широкой, по типу гусеничного крана. Тренировка для упора машины имеет достаточную и не станет разрывать грунт.

Бригада приставки уверенно встает к завершению павильонного плана. На мой взгляд, у погрузчиков нужно изменить конструкцию гусеницы, сделать ее более широкой, по типу гусеничного крана. Тренировка для упора машины имеет достаточную и не станет разрывать грунт.

Бригада приставки уверенно встает к завершению павильонного плана. На мой взгляд, у погрузчиков нужно изменить конструкцию гусеницы, сделать ее более широкой, по типу гусеничного крана. Тренировка для упора машины имеет достаточную и не станет разрывать грунт.

Бригада приставки уверенно встает к завершению павильонного плана

Письма читателей

Что мы увидели в Темпах

Темповский строительный участок канала имени Москвы неоднократно фигурировал в докладах руководителей управления канала как передовой. В таких тонах выступила и бассейновая газета «Москва — Волга». И когда нас двух майоров Икшинского строительного участка, меня и тов. Барабанова откомандировали в Темпы, мы порадовались, наслаждаясь здесь опытом, увидеть многое хорошего.

Увы, нас постигло разочарование. То, что красиво выглядело в докладах наших руководителей, на месте было далеко не так.

В день приезда нас поставили красить будки на переправе № 4. Стены их были в острогами, во прибытии гвоздями, оконные рамы установлены наизнанку, с большими щелями. Стены только что срубленной амбулатории оказались не прочищенным. Отремонтированная будка на переправе № 8 не имела крыльца и входила в нее... через окно. Безответственность в вопросах качества работ буквально бросилась в глаза на каждом шагу.

Немало пороков и в организации дела. Наряды строителям, как правило, выдаются не перед началом работы, а в конце месяца. Начальники участка тов. Чиников и прорабов. Конченков первоко заставляют рабочих подшивать чистые бланки нарядов. Что касается меня и тов. Барабанова, то мы отказались подписывать чистые бланки, но вот бригадир плотников тов. Евстиценко не стал противоречить начальству и проставил свою подпись на двух таких бланках. В день выдачи аванса мы, как и другие строители, денег не получили; как потом выяснилось. Погнатов и Конченков израсходовали их на личные нужды.

Когда в Темпы приехал зам. начальника управления канала имени Москвы тов. Тельпуховский, мы рассказали ему обо всех безобразиях, творящихся здесь, по дальнейшему показало, что мер к устранению их руководство не принял. Передали мы критическую заметку по этому поводу работнику бассейновой газеты тов. Рабиновичу, однако и там наш сигнал почему-то не был услышан: заметка света не увидела.

П. РОЖКОВ,
майор Икшинского строительного участка
канала Москва — Волга.

Законный вопрос

В различных районах Москвы возоят жилье дома для речников, настраиваясь этажи. При этом заглушки исходят лишь из одного стремления — иметь квартиры поближе к центру города. Не принимается во внимание то обстоятельство, что в этом случае силы и средства расходятся на многих, удаленных друг от друга стройках, что сроки ввода домов в эксплуатацию задерживаются, а стоимость строительства удорожается. Плохая практика не позволяет также стоячим речникам-строителям твердо стать на путь индустриального ведения работ.

Нам кажется вполне уместным и законным такой вопрос. Не будет ли правильнее строить в дальнейшей жизни для речников Москвы в каком-нибудь опом метре, скажем, в Нагатино? Мы предлагаем Нагатино не случайно. Здесь уже построен 52-квартирный дом для работников судостроительно-судоремонтного завода. Рядом с ним предполагается возвести еще несколько многоэтажных домов для речников. Следовательно, есть большой смысл создать на этой территории поселок столичных речников, предусмотрев именно в Нагатино постройку новых жилых домов. Это last возможность создать нужные строителям подсобные предприятия и крупный строй点儿, легко осуществить широкую механизацию работ. Сюда можно подвозить материалы и по воде и по железной дороге. Совокупность всего этого обеспечит высокие темпы строительства и ускоренный ввод новых домов в эксплуатацию.

Инж. И. БАЗИЛЕВСКИЙ.



Куйбышевский технический участок Волжского бассейнового управления пути ведет работу по углублению дна реки на мелководных перекатах Средней Волги. На снимке: землесос «Волжский-7» за выброской грунта со дна реки. За час работы он выбрасывает сотни кубометров грунта.

Фото М. КЛИМЕНКОВА (Фотохроника ТАСС).

В Министерстве речного флота

По итогам Всесоюзного социалистического соревнования за II квартал 1950 г. превзошли ряд коллективов портов, промышленных предприятий, бассейновых управлений ГВРУ и судов речного флота.

Среди них Западный Южный порты столицы, завод «Старый бурлак», Ивановская ГЭС, пристань Макарьево Восточно-сибирского пароходства, Северодвинск бассейновое управление ГВРУ, пароход «Руслан», «Парижская Коммуна», «И. Острожский», теплоходы «Татарин», «Юсиф Сталин», «Кировоград», землемеры «Обский-6», «Северодвинский-7», «Днепропетровский-8» и др.

В связи с тем, что некоторые руководители предприятий не выполнили за этот квартал плана жилищного строительства, капитального ремонта жилых и культурно-бытовых зданий, либо плохо освоили средства по технике безопасности, или допустили

стили задержку судов в вавилонитном ремонте, им на 50 проц. сокращены размер премии. Так, сокращение размера премии начальнику Московского порта Московско-Окского пароходства тов. Звонцову, директору Калининградского судоремонтного завода тов. Христенко, начальнику Вышневолоцкого бассейнового управления ГВРУ тов. Рожевскому, начальнику Предивинской лесной конторы Сибсудостроя тов. Елизарову и другим.

* * *

Тов. Лозинский В. Н. назначен заместителем начальника Центрального отдела перевозок с освобождением его от должности зам. начальника Главсеверофлота.

Окончавший Академию речного транспорта тов. Зеленцов В. С. назначен первым заместителем начальника Главного управления речного флота северных бассейнов.

Спорт

ВСЕСОЮЗНЫЕ СОРЕВНОВАНИЯ ПО МАРАФОНСКОМУ ПЛАВАНИЮ

Евгения Второва — чемпион СССР

СОЧИ, 27 августа. (ТАСС). Сегодня в Сочи, вдоль Черноморского побережья, начались всесоюзные соревнования по марафонскому плаванию 1950 года. В соревнованиях участвуют 20 сильнейших пловцов страны — представители Москвы, Бытова, Германа, Ленинграда, Баку, Минска, Сочи.

Флаг открытия соревнований подняли заслуженные мастера спорта Евгения Второва и Виктор Гладилин.

Сегодня на старте на дистанцию 15 кило-

метров вышли 8 женщин. С первого километра лидировала Евгения Второва (Москва). Хорошая подготовка и опыт дальних проплылок способствовали ее победе. Второву финишировала первой со временем 5 час. 08 мин. 46,2 сек. Евгения Второвой («Водник») присуждено звание чемпиона СССР 1950 года по марафонскому плаванию на 15 километров. Второе место заняла Вера Симакова (Москва), третье — Вера Дементьева (Германский).

Завтра состоится заплыши мужчин на дистанцию 25 километров.

ПОВОЛЖСКАЯ СПАРТАКИАДА

В г. Куйбышеве началась поволжская спартакиада по всем видам водного спорта: плаванию, гребле, прыжкам в воду, водному поло, а также водомоторному и парусному спорту. В поволжской спартакиаде участвуют сборные команды городов: Горького, Куйбышева, Саратова, Сталинграда и областей: Балашовской, Ярославской, Костромской, Ивановской, Горьковской, Ульяновской, Куйбышевской, Саратовской, Сталинградской, Астраханской, а также Мариинской, Чувашской, Татарской автомобилей и речников, предусмотрено участие 52-квартирный дом для работников судостроительно-судоремонтного завода. Рядом с ним предполагается возвести еще несколько многоэтажных домов для речников. Следовательно, есть большой смысл создать на этой территории поселок столичных речников, предусмотрев именно в Нагатино постройку новых жилых домов. Это last возможность создать нужные строителям подсобные предприятия и крупный строй点儿, легко осуществить широкую механизацию работ. Сюда можно подвозить материалы и по воде и по железной дороге. Совокупность всего этого обеспечит высокие темпы строительства и ускоренный ввод новых домов в эксплуатацию.

Инж. И. БАЗИЛЕВСКИЙ.

СОРЕВНОВАНИЯ РЕЧНИКОВ ЗАПАДНОЙ СИБИРИ

Четыре дня продолжалась первая летняя спартакиада спортив общества «Водник» Западно-Сибирского бассейна, проходившая на стадионе Самусского судоремонтного завода. 175 физкультурников впервые за последние годы оспаривали первенство бассейна по легкой атлетике, футболу, водному поло и плаванию.

Хорошую подготовку показали спортсмены Моряковского завода, занявшие первые места по волейболу, легкой атлетике и плаванию.

Кубок по футболу завоевала команда пристани Колпашево.

НОВОСИБИРСК (наш корр.).

При диаметре винта в 700 мм и шаге в 1315 мм:

оборотов в минуту — 1370; тяговое усилие — 2300 кг; расход топлива — 30,2 кг;

оборотов в минуту — 1420; тяговое усилие — 1350 кг; расход топлива — 28 кг.

При диаметре винта в 800 мм и шаге в 1040 мм:

оборотов в минуту — 1370; тяговое усилие — 3120 кг; расход топлива — 29 кг;

оборотов в минуту — 1310; тяговое усилие — 3650 кг; расход топлива — 27 кг.

При диаметре винта в 900 мм и шаге в 1000 мм:

оборотов в минуту — 1370; тяговое усилие — 2300 кг; расход топлива — 30 кг;

оборотов в минуту — 1420; тяговое усилие — 4100 кг; расход топлива — 29,2 кг.

В заключение следует остановиться на некоторых конструктивных недостатках судовых двигателей «ЗД-6», быстрым изживании которых являются двигатели.

Надо, например, всерьез взяться за устранение шума дизелей, мешающего команда и пассажирам. Должно быть улучшено качество приборов показания, которые, как показала практика, не служат даже того срока, который соответствует моторесурсу. Быстро также выходят из строя амперметры и реэле. При использовании централизованного управления через сравнивательно короткий срок срабатывается бугель включения реверса-редуктора, что обясняется невысоким качеством фиксации.

Нет сомнения, что при творческом сотрудничестве машиностроителей и речников прекрасный двигатель «ЗД-6» будет еще улучшен и эксплуатация его в течение трех лет без проведения IV профилактики станет общим правилом на речном флоте.

Инж. А. ТАРАСЕНКО.

Ценный опыт механиков-днепровцев

ход «БТ-216» в зиму 1948—1949 гг. без заморозки двигателя, уже отработавших 2800 часов. Без ремонта двигателя было поставлено это судно и в минувшую зиму, когда двигатели имели 5560 часов отработки. Теплоход безотказно и сейчас плывает, хотя его дизели отработали без заводского ремонта 4730 часов, у тов. Рындюка — 3370, у тов. Назаренко — 3210 часов.

Считаем необходимым привести здесь данные производившихся в начале зимы заморозок двигателей теплохода «БТ-215» — тов. Тимко, «БТ-217» — тов. Назаренко, «БТ-218» — тов. Рындюк и другие. У тов. Тимко двигатели к концу навигации 1949 года проработали без заводского ремонта 4730 часов, у тов. Рындюка — 3370, у тов. Назаренко — 3210 часов.

Считаем необходимым привести здесь данные производившихся в начале зимы заморозок двигателей теплохода «БТ-215» — тов. Тимко, «БТ-217» — тов. Назаренко, «БТ-218» — тов. Рындюк и другие. У тов. Тимко двигатели к концу навигации 1949 года проработали без заводского ремонта 4730 часов, у тов. Рындюка — 3370, у тов. Назаренко — 3210 часов.

Считаем необходимым привести здесь данные производившихся в начале зимы заморозок двигателей теплохода «БТ-215» — тов. Тимко, «БТ-217» — тов. Назаренко, «БТ-218» — тов. Рындюк и другие. У тов. Тимко двигатели к концу навигации 1949 года проработали без заводского ремонта 4730 часов, у тов. Рындюка — 3370, у тов. Назаренко — 3210 часов.

Считаем необходимым привести здесь данные производившихся в начале зимы заморозок двигателей теплохода «БТ-215» — тов. Тимко, «БТ-217» — тов. Назаренко, «БТ-218» — тов. Рындюк и другие. У тов. Тимко двигатели к концу навигации 1949 года проработали без заводского ремонта 4730 часов, у тов. Рындюка — 3370, у тов. Назаренко — 3210 часов.

Считаем необходимым привести здесь данные производившихся в начале зимы заморозок двигателей теплохода «БТ-215» — тов. Тимко, «БТ-217» — тов. Назаренко, «БТ-218» — тов. Рындюк и другие. У тов. Тимко двигатели к концу навигации 1949 года проработали без заводского ремонта 4730 часов, у тов. Рындюка — 3370, у тов. Назаренко — 3210 часов.

Считаем необходимым привести здесь данные производившихся в начале зимы заморозок двигателей теплохода «БТ-215» — тов. Тимко, «БТ-217» — тов. Назаренко, «БТ-218» — тов. Рындюк и другие. У тов. Тимко двигатели к концу навигации 1949 года проработали без заводского ремонта 4730 часов, у тов. Рындюка — 3370, у тов. Назаренко — 3210 часов.

Считаем необходимым привести здесь данные производившихся в начале зимы заморозок двигателей теплохода «БТ-215» — тов. Тимко, «БТ-217» — тов. Назаренко, «БТ-218» — тов. Рындюк и другие. У тов. Тимко двигатели к концу навигации 1949 года проработали без заводского ремонта 4730 часов, у тов. Рындюка — 3370, у тов. Назаренко — 3210 часов.

Считаем необходимым привести здесь данные производившихся в начале зимы заморозок двигателей теплохода «БТ-215» — тов. Тимко, «БТ-217» — тов. Назаренко, «БТ-218» — тов. Рындюк и другие. У тов. Тимко двигатели к концу навигации 1949 года проработали без заводского ремонта 4730 часов, у тов. Рындюка — 3370, у тов. Назаренко — 3210 часов.

Считаем необходимым привести здесь данные производившихся в начале зимы заморозок двигателей теплохода «БТ-215» — тов. Тимко, «БТ-217» — тов. Назаренко, «БТ-218» — тов. Рындюк и другие. У тов. Тимко двигатели к концу навигации 1949 года проработали без заводского ремонта 4730 часов, у тов. Рындюка — 3370, у тов. Назаренко — 3210 часов.

Считаем необходимым привести здесь данные производившихся в начале зимы заморозок двигателей теплохода «БТ-215» — тов. Тимко, «БТ-217» — тов. Назаренко, «БТ-218» — тов. Рындюк и другие. У тов. Тимко двигатели к концу навигации 1949 года проработали без заводского ремонта 4730 часов, у тов. Рындюка — 3370, у тов. Назаренко — 3210 часов.

Считаем необходимым привести здесь данные производившихся в начале зимы заморозок двигателей теплохода «БТ-215» — тов. Тимко, «БТ-217» — тов. Назаренко, «БТ-218» — тов. Рындюк и другие. У тов. Тимко двигатели к концу навигации 1949 года проработали без заводского ремонта 4730 часов, у тов. Рындюка — 3370, у тов. Назаренко — 3210 часов.

Считаем необходимым привести здесь данные производившихся в начале зимы заморозок двигателей теплохода «БТ-215» — тов. Тимко, «БТ-217» — тов. Назаренко, «БТ-218» — тов. Рындюк и другие. У тов. Тимко двигатели к концу навигации 1949 года проработали без заводского ремонта 4730 часов, у тов. Рындюка — 3370, у тов. Назаренко — 32