

РЕЧНОЙ ТРАНСПОРТ

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

Орган Министерства речного флота СССР и ЦК профсоюза рабочих речного транспорта

№ 70 (2724) Пятница, 1 сентября 1950 г. 19-й год издания Цена 30 коп.

Пятнадцатилетие стахановского движения

Исполнилось пятнадцать лет с того момента, как в нашей стране родилось стахановское движение, которое товарищ Сталин назвал наиболее жизненным и непреодолимое движением современности. Это движение вошло в историю нашего социалистического строительства как одна из самых славных ее страниц.

Великий Ленин на заре существования советской власти предвидел ту огромную роль, какую должно будет играть социалистическое соревнование в деле коммунистического строительства. Влюбленные статьи «Очерченные задачи советской власти» в 1918 году В. И. Ленин писал: «Организация соревнования должна занять видное место среди задач советской власти в экономический области». Неуклонно следуя указаниям Ленина, коммунистическая партия и советское правительство оказывали всемерную помощь развитию творческой инициативы масс, наиболее ярким и полным выражением которой является социалистическое соревнование.

«Соревнование, — говорит товарищ Сталин, — есть коммунистический метод строительства социализма на основе максимальной активности миллионов масс трудящихся. На самом деле соревнование есть тот рычаг, при помощи которого рабочий класс призван перевернуть всю хозяйственную и культурную жизнь страны на базу социализма».

Эти пророческие слова, написанные великим Сталиным в 1929 году, полностью сбылись. Наглядным подтверждением тому является возникновение в 1935 году могучего стахановского движения, с огромной быстротой охватившего все отрасли народного хозяйства.

Выступая на первом Всесоюзном совещании стахановцев 17 ноября 1935 года, товарищ Сталин с исключительной полнотой охарактеризовал значение стахановского движения, вскрыл корни возникновения этого движения и определил ближайшие задачи в деле его развития.

Стахановское движение, это могучее движение миллионов, возникло в обстановке исторических побед социализма. Оно было подготовлено всем ходом нашего социалистического строительства и являло собой новый, высший этап социалистического соревнования. Стахановское движение возникло как прямой результат коренного улучшения материального положения рабочих. Советский народ, используя огромные ресурсы страны, начал отбрасывать в историю образцы коммунистического отношения к труду, образцы заботы об интересах общества, интересах государства.

Возникновение стахановского движения у нас стало возможно в итоге широкого внедрения новой техники. Без строительства новых фабрик, заводов, без оснащения всех отраслей нашего народного хозяйства новым оборудованием стахановское движение не могло бы у нас зародиться. Решающую роль в деле развития стахановского движения сыграли воспитанные партией Ленина — Сталина новые люди из рабочих и работников, освоившие новую технику. Стахановцы, говоря товарищ Сталин, — «люди культурные и технически подготовленные, дающие образцы точности и аккуратности в работе, умеющие ценить фактор времени в работе и научившиеся считать время не только минутами, но и секундами». Стахановцы — это люди, вполне овладевшие техникой своего дела и умеющие выжимать из техники максимум того, что можно из нее выжать.

Стахановское движение, возникшее 15 лет назад, произвело подлинную революцию не только в технике, технологии, но и в организации труда и производства. Стахановское движение революционным путем изменило культурно-технический облик нашего рабочего класса. Стахановцы являются на деле носителями всего нового, прогрессивного, что повседневно рождается в яслях общества. Стахановцы — это первопроходцы в деле производства, люди, живущие не только сегодняшним днем, но и умеющие заглядывать в будущее. В стахановцах ярмо вырывается черты людей нового, коммунистического общества.

В стахановском движении наиболее полно проявились патриотизм и трудовой героизм советского народа, его беззаветная преданность партии большевиков, советскому государству. Пользуясь таким исключительным методом коммунистического строительства, как социалистическое соревнование, советский народ успешно завершил построение социалистического общества. Наша отсталая в прошлом страна превратилась в передовую индустриальную страну с высоким механизированным сельским хозяйством. Успехи, одержанные нами в итоге выполнения сталинских пятилеток, дали возможность советскому народу в единоборстве с хищным и сильным врагом — германским фашизмом и японским империализмом отстаивать свободу, честь и независимость своей Родины в годы Великой Отечественной войны.

С новой силой социалистическое соревнование развернулось в послевоенные годы. Советский народ во главе с коммунистической партией, не жалея сил и труда, развернул борьбу за досрочное выполнение послевоенной сталинской пятилетки восстановления и дальнейшего развития народного хозяйства. Это движение стало у нас всенародным. Отличительной чертой социалистического соревнования послевоенного периода является глубина содержания и разнообразие форм стахановского движения.

В социалистическом соревновании сейчас участвует свыше 90 проц. всех трудящихся. Претворяя в жизнь предначертания товарища Сталина по коммунистическому строительству, высказанные в исторической речи 9 февраля 1946 года, советские люди делают все больше и больше внимания экономике производства, борются за лучшее использование основных и оборотных средств предприятия, экономии средств и материалов, за сверхплановые накопления, за выпуск продукции отличного качества, за непрерывный рост культуры производства.

Другой характерной особенностью развития стахановского движения в послевоенный период является растущая связь между передовиками производства и представителями советской науки. Взаимно помогая друг другу, передовики производства и представители советской науки прокладывают новые пути технического прогресса, способствуют коренному улучшению технологии производства, дальнейшему повышению производительности труда.

Самое замечательное в стахановском движении заключается в том, что оно, обогатив творческой инициативой массы, неуклонно идет по пути дальнейшего развития. Все более широкое распространение сейчас находит метод коллективного стахановского труда. На коллективную стахановскую работу переходят участки, цеха, целые предприятия. Высокая заинтересованность стахановцев в разрешении благородной задачи, чтобы все работали по-стахановски, чтобы каждый стахановец в совершенстве овладел мастерством своей профессии, натолкнула инженера Ковалева на мысль организовать массовое распространение стахановских методов труда. Ценность личного инженера Ковалева состоит в том, что он позволяет сделать совершенные приемы работы лучших стахановцев достоянием всех рабочих.

Творчески осваивая опыт стахановцев передовых отраслей нашего народного хозяйства, советские работники активно участвуют во всенародном социалистическом соревновании. Особенно значительных успехов в развитии стахановского движения работники достигли в послевоенные годы.

По примеру механика Б. И. Буракова среди пластовата широко развернулось соревнование за тыловую технику эксплоатации флота, чтобы суда могли плавать без завыского ремонта 2 — 3 года и более. Бураковцы выступили как подлинное революционное в области технической эксплуатации флота. Практически доказав впроваду своих расчетов, они сломали существовавший на речном транспорте перядок обязательного ежегодного ремонта флота. Это дало государству миллионы рублей экономии, способствовало оздоровлению технического состояния флота.

Команда воложского парохода «Русалка» во главе с капитаном П. С. Букаевым являлась инициатором соревнования пластовата за досрочное выполнение пятилетнего плана перевозок грузов. Составленный этой командой план коллективной стахановской работы стал в короткий срок достоянием команд тысяч судов транспортного и технического флота, борющихся за досрочное выполнение своих пятилетних планов. И в том, что в 1949 году речной транспорт успешно справился с планом перевозок грузов, немалая заслуга принадлежит прежде всего русалковцам флота.

Впервые зарывшись на флоте, бурлаковское и русалковское движение распространило свое влияние и на берег. Бураковцы возбудили творческую инициативу у судоремонтников. План по примеру коллектива Астраханского судоремонтного завода имени Ленина они выпускают отдельные детали и узлы для ремонта флота с годовыми показателями на 10—15 проц. выше норм. Большая роль в этом принадлежит бригаде стахановцев, составленной из лучших работников бригады стахановцев, составленной из лучших работников бригады стахановцев.

Отличными помощниками грузчиков являются в порту краповики тт. Суваускае и Пиварукае. Их крапы никогда не простаивают по техническим причинам, дают высокую производительность.



В Совете Министров Союза ССР О строительстве Сталинградской гидроэлектростанции на р. Волге, об орошении и обводнении районов Прикаспия

Придавая большое народнохозяйственное значение осуществлению мероприятий, обеспечивающих:

- улучшение климатических условий Прикаспийской низменности, являющейся одним из серьезных источников суховеев в Поволжье;
- освоение пустынных и полупустынных районов северной части Прикаспийской низменности для широкого развития в них животноводства и земледелия;
- орошение южных районов Заволжья для развития в них интенсивного и устойчивого земледелия;
- обводнение и орошение Сарпинской низменности, Черных земель и Ногайской степи для широкого развития животноводства и насаждения лесов промышленного значения и лесов, защищающих от суховеев;
- дополнительное снабжение электроэнергией Центра, Поволжья и Центрально-Черноземных областей;
- улучшение судоходных условий в нижнем течении р. Волги.

Совет Министров Союза ССР постановил:

- Построить на реке Волге в районе г. Сталинграда гидроэлектростанцию мощностью не менее одного миллиона семисот тысяч киловатт с выработкой электроэнергии около десяти миллиардов киловатт-часов в средний год водности год.
- Строительство гидроэлектростанции начать в 1951 году и ввести в действие на полную мощность в 1956 году.
- Предусмотреть следующее распределение электроэнергии Сталинградской гидроэлектростанции:
 - передача в Москву четырех миллиардов киловатт-часов электроэнергии в год;
 - передача в районы Центрально-Черноземных областей одного миллиарда двухсот миллионов киловатт-часов электроэнергии в год;
 - передача в районы Сталинградской, Саратовской и Астраханской областей двух миллиардов восьмисот миллионов киловатт-часов электроэнергии в год;
 - передача для орошения и обводнения земель Заволжья и Прикаспия двух миллиардов киловатт-часов электроэнергии в год.
- Осуществить строительство:
 - Сталинградского магистрального самотечного канала и обводнительной системы для обводнения из Сталинградского водохранилища земель в северной части Прикаспийской низменности между реками Волгой и Уралом общей площадью около шести миллионов гектаров;
 - орошительных систем на базе использования электроэнергии Сталинградской гидроэлектростанции для орошения одного миллиона пятидесяти тысяч гектаров земель между реками Волгой и Уралом, севернее Сталинградского обводнительного канала, а также на Волго-Ахтубинской пойме, предусмотрев при этом обводнение земель прикаспийских районов;
 - каналов и обводнительных систем для обводнения и орошения Сарпинской низменности, Черных земель и Ногайской степи общей площадью около пяти миллионов пятидесяти тысяч гектаров;
 - лесонасаждений на обводняемых территориях (Прикаспийская и Сарпинская низменности, Черные земли, Ногайские степи), закрепляющих пески, и системы выборочного орошения лучших земель для организации пастбищ и развития животноводства в больших размерах.
- Для осуществления строительства Сталинградской гидроэлектростанции создать строительную организацию — «Сталинградгидрострой».

Портовики на стахановской вахте мира

У речников Немана

Годовичку стахановского движения портовика Людмила Литовской ССР отметили высокие производственные темпы. За последние дни августа во время стахановской вахты мира порт переработал грузов на 20 проц. больше заданного.

Особенно хорошо работают кадры порта. Грузчики лучшей бригады, которой руководит тов. Утыра, выходящие сменные нормы, как правило, на 160—180 проц.; на 60 проц. превышает задания бригада тов. Садуаускае. Грузчики тт. Васкевиче, Лепельни, Липляцкие, Афтраускае по праву славятся мастерами своего дела, успешно справляются с нормами на любых грузах.

Отличными помощниками грузчиков являются в порту краповики тт. Суваускае и Пиварукае. Их крапы никогда не простаивают по техническим причинам, дают высокую производительность.

КАУНАС (по телефону).

ВКЛАД ДНЕПРОВЦЕВ

Лучшая бригада грузчиков Киевского порта тов. Копилочкин, неся вахту мира, месячное задание выполнила на 169 проц. Сузу, обрабатываемые этой бригадой, как правило, уходят из порта досрочно. Хороших производственных успехов достигла и бригада грузчиков тов. Нестеренко. Своё задание она выполнила на 158 проц.

С несью несут вахту мира краповики порта Пётр Иванович Осаучук выполняют норму на 134 проц. Перевыполняют нормы и краповики тт. Срибиный, Мешерет, Никитин и многие другие.

Днепровские речники перегружают сейчас много хлеба нового урожая. Они борются за досрочную доставку и обработку судов с хлебом.

КИЕВ. А. ЛИТВИНЕНКО.

ЗА ДВА МЕСЯЦА ДО СРОКА

Коллектив порта Камбарка, став на стахановскую вахту мира, 28 августа, на два месяца до срока, выполнил навигационный план по отгрузке грузов на 101 проц. На три дня до срока завершено августовское задание по переработке грузов на 102 проц.

ИСТОМИН, начальник порта Камбарка. БЕРЕГОВОЙ, секретарь партбюро. СПИРКОВ, председатель портового комитета.

Пристань работает по часовому графику

Все советские люди с восторженным вниманием Взаимное Стокгольмского конгресса сторонников мира о запрещении атомного оружия. Мы принимаем мирным социальным трудом. Мы строим фабрики и заводы, передаём природе, совершенствуем технику. Все это для мира и счастья людей.

Коллектив пристани Махарьево Восточно-сибирского пароходства единодушно стал на стахановскую вахту мира, самоотверженно борется за выполнение взятых обязательств.

Нашей пристани бассейновый комитет профессора речников присвоил звание стахановской и вручил переходящее Красное знамя бассейна. Мы стараемся быть достойными этой почетной награды.

Большая доля нашего успеха зависит от скорости обработки бадь, которой владеет коллектив. Об этом мне и хочется рассказать.

По технологическому процессу на постановку бадь, расчистку и осмотр ваза дается 40 минут. Мы на эти операции затрачиваем не более 10—15 минут, потому что осматриваем бажу в момент ее постановки порт бункера. Грузим уголь в бажу тремя линиями транспортеров, судно передвигаем, не прекращая погрузки. Не останавливаем механизмы и во время смены механизаторов. Смены сменяются и принимаются на ходу, на чем тоже экономим 15—20 минут.

На 17 проц., бригада тов. Лушко — на 20, бригада тов. Якулина — на 19, бригада тов. Липкина — на 18, бригада тов. Шевченко — на 15 проц., и бригада Вихованец — на 7.

Славой мастеров скоростной обработки флота покрыли себя механизаторы Днепропетровского порта. Годовое задание механизаторной переработки без участия грузчиков они уже перевыполнили.

Всплели, как и в прошлом году, — краповик Пётр Терентьевич Иванов. В прокладку навигации он дал рекордную на речном транспорте выработку, перегрузив своим крапом свыше 300 тысяч тонн. Производственные условия нынешнего года у тов. Иванова неизмеримо сложнее прошлогодних, и все же он уже перегрузил 160 тонн, используя производительность крапа на 131 проц.

ДНЕПРОПЕТРОВСК (по телефону).

20 тысяч стахановцев Киева выполнили пятилетние нормы

КИЕВ. 31 августа. (ТАСС). Большими трудовыми успехами встретили производственный стоици украинцы знаменательную дату — пятнадцатилетие стахановского движения. Около 130 тысяч промышленных предприятий города досрочно выполнили план послевоенной сталинской пятилетки. В их числе крупнейшие киевские заводы:

машинностроительный «Красный экскаватор», имени Пилипенко, «Красный резинщик», Первая обувная фабрика и другие.

С каждым днем увеличивается число передовиков киевской промышленности, завершивших пятилетние задания. Около 20 тысяч рабочих выполнили от 5 и более годовых норм.

Скоростники Аральского порта

Много хлеба, угля, хлеба и других народнохозяйственных грузов ежедневно прибывает в Аральский порт.

Умело управляет перегрузочными машинами старший транспортный комсомолец Юрий Кузнецов. Свыше 600 тонн различных грузов проходит за смену через его транспортеры.

Более чем в два раза перекрывает установленную производительность механизма старший краповик тов. Глухов. На первом хлопке стахановец перерабатывает за смену по 200 тонн сверх плана. Залучающей слабой пользуются в порту грузчики бригады трестопников тт. Бабадзева, Тогамбетова, Уразова.

Трудовыми успехами встретили годовичку стахановского движения коллективы перевозочной пристани Среднеазийского пароходства. 20 августа завершила выполнение годового плана отправления грузов пристань Лаяк (начальник тов. Козаков). Задание по тонно-километрам зрел выполнено на 107 проц., усердно закончен и августовский план. Портовик решил выполнить в 7 ноября годовое задание по всем показателям на 140 проц., обеспечить скоростную обработку флота.

24 августа отправили последние тонны груза в счет годового плана работники пристани Шарлак (начальник тов. Розов). Годовое задание пристань выполнила по тоннажам на 117 проц., по тонно-километрам — на 104,8 проц. Коллектив Каракалпакки досрочно доставлены удобрения, много новых оборотных сельхозмашинок, много вагонов оборотных сельхозмашинок. До конца навигации коллектив пристани обязался годовое задание по тоннажу перевыполнить на 50 проц. и по тонно-километрам на 29 проц., сократить простой судов под погрузкой и выгрузкой, бункеровку пароходов производить круглосуточно.

ЧАРДЖОВ (наш корр.).

В СЧЕТ 1951 ГОДА

Раз сообщить от имени коллектива заледкой заледярной пристани Душка, что девятнадцатого августа мы завершили выполнение своего пятилетнего плана грузооборота и начали работать в счет навигации 1951 года.

Коллектив обязуется до конца навигации отправить еще десятки тысяч тонн груза.

ЛОТИНСКИЙ, начальник пристани Дудинка.

Множить ряды стахановцев на речном транспорте

Товарищ Сталин в речи на I Всесоюзном совещании стахановцев, в ноябре 1935 года, с гениальной прозорливостью раскрыл величайшее значение стахановского движения.

«Разве не ясно, — говорил товарищ Сталин, — что стахановское движение представляет будущее нашей индустрии, что оно содержит в себе зерно будущего культурно-технического подъема рабочего класса, что оно открывает нам тот путь, на котором только и можно добиться тех высших показателей производительности труда, которые необходимы для перелома от социализма к коммунизму и уничтожения противоположности между трудом умственным и трудом физическим?»

Прединице великого вояжера сбывается на наших глазах. За последние годы стахановское движение выросло в могучую силу, двигающую нашу страну вперед к коммунизму.

Как и по всей стране, стахановское движение на речном транспорте приобрело особенно широкий размах в годы послевоенной пятилетки. В социалистическом соревновании, высшей формой которого является стахановское движение, участвует свыше 90 тысяч рабочих, служащих и интеллигенция речного транспорта.

Характерной чертой стахановского движения, развивающегося на речном транспорте, является борьба за повышение культуры производства. Все начинания стахановцев направлены к усовершенствованию процессов труда, они неизменно связаны с ростом культурного и технического уровня рабочего класса, одним из отрядов которого являются речники.

Каждый из нас может видеть ряды последователей знаменитого механика, лауреата Сталинской премии Бориса Ивановича Бурлакова. Команды тысяч судов по примеру коллектива парохода «Руслан», возглавляемого капитаном лауреатом Сталинской премии Петром Степановичем Букаевым, работают в нынешнюю пятилетку по технически обоснованным стахановским планам.

Бурлаковцы внесли коренные изменения в техническую эксплуатацию флота, они нашли пути ускорения сроков службы судовых механизмов и практически доказали, что вполне возможно отказаться от устаревшей традиции ежегодного зимнего текущего ремонта всего флота: 46 миллионов рублей экономия, достигнутая речным транспортом за последние два года в результате широкого распространения бурлаковского движения.

Инициатива руслановцев сыграла решающую роль в том, что производительность флота превзошла запланированную на 1950 год и выше достигнутой в предыдущем, 1949 году.

Еще недавно лишь отдельные стахановцы выступали инициаторами досрочного выполнения своих индивидуальных планов. Теперь уже более 5 тысяч стахановцев самостоятельно ставят и выполняют задачи. Немало первооткрывателей производства выполнили уже по 2 и 3 пятилетних плана. Это — слесари Бубилюк и Суворов, механик завода тов. Липина, токарь Чистовиков судоремонтного завода тов. Губкина, кузнец Саратовского судоремонтного завода тов. Сорогина. Проставили себя трудовой доблестью токаря завода «Красный флот» тов. Соловьев, котельщик завода Дименца, лауреат Сталинской премии тов. Лахтинцов, электромеханик Соркина, бригадир котельников завода им. Вулканов, депутат Верховного Совета Татарской АССР тов. Петрушкин, краповщик Ленинградского порта тов. Шимов и многие другие.

Стахановцы растут не только как первопроходцы производства, как мастера своего дела, но и как общественные деятели. Наши

О. ЯРОШ,
секретарь ЦК профсоюза рабочих речного транспорта

В Восточносибирском бассейне многие суда работают по часовому графику. Басейновый комитет профсоюза, возглавляемый тов. Белоским, успешно добивается широкого распространения этого передового стахановского опыта. Успешно организует соревнование за коллективную стахановскую работу портовый комитет Заднепротского ст. города, возглавляемый тов. Прохоровым.

Следует, однако, отметить, что наши профсоюзные организации еще далеко не достаточно занимаются распространением передового стахановского опыта. Допускается еще немало формализма и казенщины в этом деле.

В Верхнеуральском бассейне, например, стахановским флотом проведены стандартные обязательства — выполнить план на 115 процентов. Профсоюзные работники и председатели тов. Ларкин хотя и бывали на судах, но их посещения носили поверхностный характер. В Нижнеуральском бассейновом комитете, возглавляемом тов. Захаровым, руководителем соревнования стали изданные месячные и квартальные итоги, причем интересовались лишь ходом выполнения установленного плана, а отнюдь не стахановскими обязательствами.

Многие профсоюзные комитеты свои роль в распространении стахановской инициативы сводят к вынесению постановления с одобрением ценной инициативы. Такой упрямой можно бросить Верхнеуральскому бассейновому комитету, который одобрял комплексное соревнование диспетчеров и портовых (начало в Горьком) и ничто не делая для распространения этого начинания. Такой упрямой можно бросить и многим другим профсоюзным организациям, не распространяющим опыта работы сибиряков по часовому графику и не возглавляющим соревнования судоремонтных предприятий за гарантированное выполнение плана.

Отдел труда и зарплаты и Президиум ЦК нашего профсоюза также не добились претворения в жизнь собственных решений о развитии соревнования диспетчеров и межбасейнового соревнования и не приняли действенных мер к тому, чтобы убрать препятствия с пути соревнования.

Еще имеют место факты, когда наши профсоюзные организации главное внимание уделяют только передовикам производства, увлекаются отдельными рекордами и упускают из поля зрения отстающих рабочих, не изучают и не вскрывают причины невыполнения планов пехами, предприятиями, судами. Так, в Волжском грузовом пароходстве 18 судов в течение нескольких лет не выполняют своих обязательств, а Среднеуральский басейновый комитет, возглавляемый тов. Мизютиным, не знает, почему это происходит. Работники комитета тт. Хвостов и Назков — редкие гости на судах, а если и бывают на флоте, то не там, где больше всего нуждаются в их внимании и помощи.

Задача состоит в том, чтобы достижения передовиков сделать достоянием всего коллектива, подвигать пению пенимию в этом деле, проанализировать конкретные случаи. Надо добиться того, чтобы у нас не было отставных рабочих, бригад, цехов, портов, заводов.

Задача наших профсоюзных комитетов состоит в том, чтобы организовать комплексное соревнование берега и флота, охватив им порты и пристани, диспетчеров и судоремонтников, бункероносные базы, и транзитные кассы, и все другие звенья нашего огромного хозяйства.

Ряды стахановцев речного транспорта множатся каждый день. Долг профсоюзных организаций — всемерно поддерживать и распространять все новое, передовое, заботиться о том, чтобы все резервы были поставлены на службу строительства коммунизма.

По методу инженера Ковалева

ТАЛЛИН, 31 августа. (ТАСС). Горячую поддержку в Таллинском порту нашел метод изучения и массового внедрения стахановского опыта, предложенный инженером Ф. Л. Ковалевым. Применение грузчиками и механиками передовых методов труда передовиков позволило повысить производительность труда на обработке судов более чем в полтора раза.

В Таллинском порту разгружаются десятки морских пароходов и барж. Применение передовых методов их погрузки и разгрузки помогло коллективу порта обречь с начала года более 100 суток эксплуатационного и стояночного времени судов. Это дает возможность одному пароходу сделать 15 внеплановых рейсов от Таллина до Ка-

ллинграда и перевезти дополнительно десятки тысяч тонн грузов для народного хозяйства страны.

Грузчики и краповщики Таллинского порта досрочно завершили восьмимесячный план погрузки и выгрузки. Себестоимость переработки одной тонны груза снижена на 14,5 процента.

И. ЦВЕТКОВ,
начальник Политуправления
Министерства речного флота СССР

Множество, как указывал товарищ Сталин, является в своей основе глубоко революционным. Лоая старые технические нормы, беспрестанно совершенствуя технологию производства, стахановское движение понимает производство труда, а это, как указал В. И. Ленин, «... последнее слово, самое важное, самое главное для победы нового общественного строя» (Соч., т. XXIV, стр. 342).

Товарищ Сталин указывал, что стахановское движение подготавливает условия для постепенного перехода от социализма к коммунизму, способствует ликвидации противоположности между трудом умственным и физическим. Это гениальное научное предвидение товарища Сталина полным и полностью подтвердилось за пятнадцать лет, истекших с момента зарождения стахановского движения.

В послевоенный период, в годы новой сталинской пятилетки, социалистическое соревнование превратилось в нашей стране в погоню всестороннюю. В нем участвует более 90 проц. рабочих и служащих.

В борьбе трудящихся за досрочное выполнение и перевыполнение сталинской послевоенной пятилетки стахановское движение обогатилось новыми формами.

Стахановское движение, как новый, высший этап социалистического соревнования, было подготовлено всем ходом строительства социализма в нашей стране. Это движение органически связано с новой технологической социалистической производством, с ее полными освещением и умелым использованием, с лозунгом, в совершенстве овладевшими новой техникой. Стахановское движение является показателем культурно-технического подъема рабочего класса. Оно сыграло огромнейшую роль в деле строительства социализма, повышения производительности труда, выполнения и перевыполнения планов сталинских пятилеток, укрепления сил и могущества нашей Родины, повышения культурного и материального уровня трудящихся СССР.

Стахановское движение получило особенно широкий размах после выступления товарища Сталина на первом Всесоюзном совещании стахановцев 17 ноября 1935 года. В своей речи товарищ Сталин дал гениальный научный анализ только что возникшему стахановскому движению, вскрыл его корни, его величайшее историческое значение и жизненность, раскрыл перспективы его дальнейшего развития.

«Стахановское движение, — говорил товарищ Сталин, — это такое движение рабочих и работников, которое волеет в историю нашего социалистического строительства как один из самых блестящих ее страниц», («Вопросы ленинизма», изд. 11-е, стр. 493).

Стахановское движение, как это показал товарищ Сталин, могло возникнуть только в нашей стране, где нет эксплуататорских классов, где нет эксплуатации человека человеком, где труд является общественным трудом, трудом на себя, на рабочий класс и на все общество. В стахановском движении с исключительной полнотой проявились мощные творческие силы свободного социалистического труда, который является для трудящихся Советского Союза делом чести, славы, доблести и героизма.

Стахановское движение — наиболее живое и непреодолимое движение совре-

Успехи передовых команд Севера

Болельщики передовых судов Северного бассейна встретили 15-ю годовщину стахановского движения большими производственными победами. Команда парохода «Ладия Виноградов», возглавляемая лауреатом Сталинской премии тов. Буховым, 25 августа досрочно завершила месячный и пятигодичный планы. Начиная с 22 мая, экипаж флагмана Северной Двины работает в счет 1951 года. За это время сделано более 110 миллионов тонно-километров, что составляет 76,5 проц. производственного задания на 1951 год.

Посчитав свои возможности, коллектив «Ладия Виноградов» решил до конца пятнадцатилетия выполнить план перевозок 1951 года.

Большую победу одержал также коллектив винтовое плотвода «Лоренс-24». Команда судна 23 августа закончила августовский и пятигодичный планы.

Экипажи этих двух стахановских судов входят в число лучших плотвожителей, значительные перекурывания рейсовые задания.

АРХАНГЕЛЬСК (наш корр.)

Почетные грамоты ЦК ВЛКСМ

За высокие производственные показатели и активную общественную работу 11 молодых водителей Среднеуральского бассейна награждены почетными грамотами ЦК ВЛКСМ.

Среди награжденных — третий помощник капитана, секретарь комсомольской организации парохода «Чалов» Елена Ершова, конюх парохода «Белый Море» Ибрагим Халилаев, рулевые парохода «Буйбышев» — Емберген Султана и парохода «20 лет ВЛКСМ» — Шукрия Сатывов, масленщик Ангарь Юсупов (пароход «Домошоев»), секретарь комсомольской организации пристани Ходжекили Мария Турченко и другие.

ЧАРДЖОУ (наш корр.)

Пятнадцатилетие речного техникума

Село Шельяров, расположенное на берегу Печоры, называют кузницей речных кадров на Севере. Здесь находится Печорский речной техникум. В нынешнем году исполняется 15-летие со дня основания техникума.

За 15 лет техникум для речного транспорта сотни штурманов и судовых механиков.

Многие выпускники техникума работают в бассейнах Волги, Камы, Лены, на канале имени Москвы.

И. БУРОВ.

Все коммунисты будут учиться

Партийная организация управления Уральский пароходства готовится к новому учебному году в сети партийного просвещения. Из 31 коммуниста пароходства 9 будут изучать теорию марксизма-ленинизма самостоятельно, 5 поступают в вечерний университет марксизма-ленинизма при Уральском горном институте, 17 будут изучать «Краткий курс истории ВП(б)» в кружках. На партию уже утверждены пропагандисты.

П. НАЗАРОВ.

Новый отряд молодых специалистов

Промышленные предприятия Днепра пополнились новым отрядом молодых специалистов — выпускниками Киевского речного училища речников. Учебный курс завершило 270 юношей. На экзаменах они показали хорошие знания. Среди выпускников — токари, слесари, судовые машинисты и др. Всем им присвоены 4-й и 5-й разряды.

КИЕВ (по телеграфу).

Пример самоотверженного служения делу партии Ленина — Сталина

Два года назад, 31 августа 1948 года, после тяжелой болезни скончался выдающийся деятель большевистской партии и Советского государства, член Политбюро ЦК ВП(б), секретарь ЦК ВП(б) Андрей Александрович Жданов.

Жизнь и деятельность А. А. Жданова была ярким примером самоотверженного служения делу Ленина — Сталина. А. А. Жданов был верным учеником и соратником великого Сталина.

С юношеских лет А. А. Жданов связал свою жизнь с большевистской партией. Пятинадцатилетием юношей (в 1912 году) он принимает активное участие в социал-демократических кружках учащейся молодежи г. Тери (ныне г. Калинин). В 1915 году А. А. Жданов вступил в ряды большевистской партии и вскоре становится профессиональным партийным работником. По заданию партии в годы первой империалистической войны товарищ Жданов вел большевистскую пропаганду среди солдат на фронте, принимал активное участие в подготовке и проведении Великой Октябрьской социалистической революции на Урале, а в годы гражданской войны занимается политическим просвещением в Красной Армии, ведет большую партийную и советскую работу за Уралом и в Тери. В огне революционной борьбы большевистской партии за победу социалистической революции и укрепление Советского государства товарищ Жданов сформировался как идейный и стойкий большевик, организатор масс и крупный политический деятель. С 1922 года А. А. Жданов — председатель Тревского губисполкома, с 1924 года по 1934 год он на руководящей партийной работе в Горьковском крае: секретарь Горьковского губкома, секретарь Горьковского крайкома ВП(б).

В 1925 году на XIV съезде партии товарищ Жданов избирается кандидатом в члены ЦК ВП(б). В 1930 году на XVI съезде — членом ЦК ВП(б), а после XVII съезда избирается секретарем ЦК ВП(б), кандидатом в члены Политбюро ЦК ВП(б).

Всю большую государственную и партийную работу, товарищ Жданов уделяет много внимания вопросам идеологии и марксистско-ленинской теории. Всем памятен его выступление в 1934 году на первом Всесоюзном съезде советских писателей. Товарищ Жданов ярко показал превосходство советской литературы над литературой буржуазной, показал огромное значение советской литературы в деле коммунистического воспитания трудящихся социалистического общества.

В 1934 году, после злобного убийства Сергея Мироновича Кирова, партия поручила товарищу Жданову работу в Ленинградскую организацию, которую он возглавляет по 1944 год включительно. Здесь с особой силой развернулся его яркий талант большевика-организатора. Он мобилизует и вдохновляет ленинградских большевиков на борьбу с троцкистско-зюльевскими двурушниками и предателями, еще теснее сплачивает ленинградских коммунистов вокруг Центрального Комитета большевистской партии и товарища Сталина.

Накануне XVIII съезда партии ЦК ВП(б) поручает товарищу Жданову руководство агитационно-пропагандистской работой партии. После XVIII съезда А. А. Жданов избирается членом Политбюро ЦК ВП(б). В годы Великой Отечественной войны партия и правительство поручили товарищу Жданову организацию обороны катламы Октябрьской революции — Ленинграда. В тяжелейшие месяцы осады гитлеровской армии Ленинграда, когда требовались вели-

чайшее мужество и героизм, ленинградцы под руководством товарища Жданова отстаивали город-герой. Под руководством товарища Жданова был осуществлен сталинский план разгрома немцев под Ленинградом.

После окончания Великой Отечественной войны, когда советский народ приступил к мирному созидательному труду по восстановлению и развитию народного хозяйства, А. А. Жданов всю свою кипучую энергию бросил на восстановление народного коммунистического воспитания народа. Товарищ Жданов выступает с рядом докладов по вопросам литературы, искусства, философии. Он беспрестанно борется с низкопоклонством перед буржуазной культурой Запада. Бесстрашные доклады товарища Жданова являются ценным вкладом в сокращение марксистско-ленинизма, они раскрывают новые пути развития социалистической культуры.

Именнаяй патриот своей Родины, товарищ Жданов горячо любил свой народ, был социалистический строй. Он беспрестанно заботился и воспитывал в советских людях новый духовный облик. С чувством величайшей любви говорил товарищ Жданов о советских людях:

«Где вы найдете такой народ и такую страну, как у нас? Где вы найдете такие великодушные качества людей, какие проявляет наш советский народ в Великой Отечественной войне и какие он каждый день проявляет в трудовых делах, переезда и мирному развитию и восстановлению хозяйства и культуры? Каждый день повышает наш народ все выше и выше. Мы сегодня не те, что были вчера, и завтра будем не те, что были сегодня».

Открыты заслуги товарища Жданова перед партией в деле воспитания кадров, а также в развитии большевистской критики и самокритики.

«Товарищ Сталин учит нас, — говорил А. А. Жданов, — что, если мы хотим сохранить кадры, учиться и воспитывать их, мы не должны бояться обличить кого-либо, не должны бояться принципиальной, смелой, открытой и объективной критики... Только смелая и открытая критика помогает совершенствоваться нашим людям, побуждает их идти вперед, преодолевать недостатки своей работы... Тот, кто боится критики своей работы, тот презренный народ, не достойный уважения со стороны народа». Товарищ Жданов, верный ученик великого Сталина, призывал и учит наших кадры работать по-сталински.

Товарищ Жданов до последних дней своей жизни стоял в передовых рядах руководящих деятелей международного рабочего движения. Его слабые заслуги в деле сплочения сил международного антиимпериалистического и демократического лагеря против поджигателей новой войны ценят и помнят трудящиеся всех стран.

Товарищ Жданов предугреждал свободулюбивые народы мира, что Америка и Англия являются тем центром, где сосредоточиваются все силы мракобесия и реакции, которые направлены на борьбу против марксизма.

Трудящиеся с чувством глубокой благодарности вспоминают пламенный борец за мир, за сплочение демократического лагеря мира — Андрея Александровича Жданова.

Светлый образ верного сына советского народа и большевистской партии Андрея Александровича Жданова, вся его прекрасная самоотверженная жизнь за благо любимой Родины воодушевляет советских людей на борьбу за процветание и могущество Союза Советских Социалистических Республик, на борьбу за построение коммунизма в нашей стране.

Лекторий для речников

Политотдел Амурского пароходства организовал при парткабинетах в Хабаровске, Благовещенске и Суражске лекторий. С лекциями по международным вопросам, политике партии и Советского государства, естественно-научным темам, по вопросам марксистско-ленинской теории выступают лекторы Хабаровского крайкома и горкома партии, руководящие работники политотдела, управления пароходства, члены Всесоюзного общества по распространению политических и научных знаний.

КАСАТКИНА,
начальник сектора пропаганды и агитации политотдела Амурского пароходства.

Жизненное и непреодолимое движение современности

Стахановское движение, как новый, высший этап социалистического соревнования, было подготовлено всем ходом строительства социализма в нашей стране. Это движение органически связано с новой технологической социалистической производством, с ее полными освещением и умелым использованием, с лозунгом, в совершенстве овладевшими новой техникой. Стахановское движение является показателем культурно-технического подъема рабочего класса. Оно сыграло огромнейшую роль в деле строительства социализма, повышения производительности труда, выполнения и перевыполнения планов сталинских пятилеток, укрепления сил и могущества нашей Родины, повышения культурного и материального уровня трудящихся СССР.

Стахановское движение получило особенно широкий размах после выступления товарища Сталина на первом Всесоюзном совещании стахановцев 17 ноября 1935 года. В своей речи товарищ Сталин дал гениальный научный анализ только что возникшему стахановскому движению, вскрыл его корни, его величайшее историческое значение и жизненность, раскрыл перспективы его дальнейшего развития.

«Стахановское движение, — говорил товарищ Сталин, — это такое движение рабочих и работников, которое волеет в историю нашего социалистического строительства как один из самых блестящих ее страниц», («Вопросы ленинизма», изд. 11-е, стр. 493).

Стахановское движение, как это показал товарищ Сталин, могло возникнуть только в нашей стране, где нет эксплуататорских классов, где нет эксплуатации человека человеком, где труд является общественным трудом, трудом на себя, на рабочий класс и на все общество. В стахановском движении с исключительной полнотой проявились мощные творческие силы свободного социалистического труда, который является для трудящихся Советского Союза делом чести, славы, доблести и героизма.

Стахановское движение — наиболее живое и непреодолимое движение совре-

Жизненное и непреодолимое движение современности

Стахановское движение, как новый, высший этап социалистического соревнования, было подготовлено всем ходом строительства социализма в нашей стране. Это движение органически связано с новой технологической социалистической производством, с ее полными освещением и умелым использованием, с лозунгом, в совершенстве овладевшими новой техникой. Стахановское движение является показателем культурно-технического подъема рабочего класса. Оно сыграло огромнейшую роль в деле строительства социализма, повышения производительности труда, выполнения и перевыполнения планов сталинских пятилеток, укрепления сил и могущества нашей Родины, повышения культурного и материального уровня трудящихся СССР.

Стахановское движение получило особенно широкий размах после выступления товарища Сталина на первом Всесоюзном совещании стахановцев 17 ноября 1935 года. В своей речи товарищ Сталин дал гениальный научный анализ только что возникшему стахановскому движению, вскрыл его корни, его величайшее историческое значение и жизненность, раскрыл перспективы его дальнейшего развития.

«Стахановское движение, — говорил товарищ Сталин, — это такое движение рабочих и работников, которое волеет в историю нашего социалистического строительства как один из самых блестящих ее страниц», («Вопросы ленинизма», изд. 11-е, стр. 493).

Стахановское движение, как это показал товарищ Сталин, могло возникнуть только в нашей стране, где нет эксплуататорских классов, где нет эксплуатации человека человеком, где труд является общественным трудом, трудом на себя, на рабочий класс и на все общество. В стахановском движении с исключительной полнотой проявились мощные творческие силы свободного социалистического труда, который является для трудящихся Советского Союза делом чести, славы, доблести и героизма.

Стахановское движение — наиболее живое и непреодолимое движение совре-

Жизненное и непреодолимое движение современности

Стахановское движение, как новый, высший этап социалистического соревнования, было подготовлено всем ходом строительства социализма в нашей стране. Это движение органически связано с новой технологической социалистической производством, с ее полными освещением и умелым использованием, с лозунгом, в совершенстве овладевшими новой техникой. Стахановское движение является показателем культурно-технического подъема рабочего класса. Оно сыграло огромнейшую роль в деле строительства социализма, повышения производительности труда, выполнения и перевыполнения планов сталинских пятилеток, укрепления сил и могущества нашей Родины, повышения культурного и материального уровня трудящихся СССР.

Стахановское движение получило особенно широкий размах после выступления товарища Сталина на первом Всесоюзном совещании стахановцев 17 ноября 1935 года. В своей речи товарищ Сталин дал гениальный научный анализ только что возникшему стахановскому движению, вскрыл его корни, его величайшее историческое значение и жизненность, раскрыл перспективы его дальнейшего развития.

«Стахановское движение, — говорил товарищ Сталин, — это такое движение рабочих и работников, которое волеет в историю нашего социалистического строительства как один из самых блестящих ее страниц», («Вопросы ленинизма», изд. 11-е, стр. 493).

Стахановское движение, как это показал товарищ Сталин, могло возникнуть только в нашей стране, где нет эксплуататорских классов, где нет эксплуатации человека человеком, где труд является общественным трудом, трудом на себя, на рабочий класс и на все общество. В стахановском движении с исключительной полнотой проявились мощные творческие силы свободного социалистического труда, который является для трудящихся Советского Союза делом чести, славы, доблести и героизма.

Стахановское движение — наиболее живое и непреодолимое движение совре-

Стахановцы речного транспорта о своей работе

Великая сила примера

Прошло 15 лет с того времени, когда в нашей стране по поводу передовых людей развернулось могучее движение за постоянное использование техники, которой оспаривались социалистическая промышленность, транспорт, сельское хозяйство, за роковой подъем производительности труда. Стахановское движение, являясь высшим этапом всенародного социалистического соревнования, стало вместе с тем ярким показателем политического, культурного и технического роста рабочего класса и колхозного крестьянства. Только в условиях советского строя, открывшего невиданные возможности для расцвета творческих сил и способностей трудящегося люда, каждое жизненно важное для Родины, передовое начинание быстро разрастается, становится массовым, непреодолимым движением, направляющим к быстрейшей победе коммунизма.

Мы, волгары, встречаем славные 15-летие стахановского движения с радостным сознанием выполненной миссии перед Родной, Боманды пароходов «Руслан», «Александр Ульянов», «С. Киров», теплохода «Татария» и многих других волжских судов гордо ищут вымпелы победителей в социалистическом соревновании. Как приятно слышать, что не только «Руслан», «Александр Ульянов» и «С. Киров», но и коллектив 25 других судов, работая русскими методами, досрочно завершили свои пятилетние планы.

Ныне советские люди подкрепляют свои трудовыми успехами свою непреклонную решимость отстаивать мир во всем мире. Несчастья восточной восточной войны, работники флота Волжского пароходства о великой энергии борются за перевыполнение навигационного плана 1950 года.

Команда парохода «Руслан» план первых трех месяцев навигации выполнила на 142 проц., сбергла в 1 августа около 12 тонн топлива, отбуксировала четыре плота общим объемом более 93 тысяч кубометров в Сталинград и Астрахань. В эти знаменательные дни коллектив «Руслана», ставший на вахту мира, совершил стахановский рейс впервое по Волге с хлабом нового урежа: заданная скорость технического судна превращается не менее чем на 40 километров в сутки. До конца навигации еще далеко, а навигационный план «Руслана» уже выполнен на 94 проц.

Но не только этот успех радует нас. Мы горды тем, что скромный парусник группы речников «Руслан» развил и попитан творческими вкладом других стахановских коллективов. Множество рядовых работников, следующих благополучно примеру команды парохода «С. Ефимов», в капитанском грот Григорьев, все больше становится на река скорости, подхвативших парус стахановского теплохода «Татария». На Волге создана и действует скоростная русская линия, и суда, работающие на этой линии, имеют высокие показатели. Десять тысяч тонн хлеба перевозят грузовые теплоходы, совершающие скоростные рейсы по часовому графику.

Перед началом навигации команды пароходов «Руслан» и «Александр Ульянов» заключили социалистический договор. Проверка договора показала, что и коллектив парохода «Александр Ульянов» держит свое слово. Он беззастенчиво и до конца доставляет плоты пластокарбона — около 135 тысяч кубометров леса, а сейчас ведет снизу баржу с солью, перевыполнив заданную скорость.

Оглядываясь назад, мы видим, как за 15 лет неутомимо измещалась родная наша Волга. Выросли здесь порты, оснащенные передовой техникой, отличными судами, полными волжских флот, выросли и люди, управляющие этой могучей техникой.

Указ Президиума Верховного Совета СССР о награждении нового отряда речников за долготельную безупречную непрерывную работу восточнее волгарями с огромным удовлетворением, как еще одно проявление великой стахановской заботы о работниках социалистического транспорта. Высшая награда еще больше воодушевляет нас на трудовые подвиги во славу любимой Родины, укрепляет нас в самоотверженной борьбе за мир.

П. БУКАЕВ,
лауреат Сталинской премии, капитан парохода «Руслан».

В. ЛУЦКОВ,
лауреат Сталинской премии капитан парохода «Александр Ульянов».

Мощная техника — в надежных руках

У нас в Ленинградском речном порту первым повелителем в механизированной переработке грузов стал краповик Николай Шмыгов. Во время Великой Отечественной войны он воевал на своем крае «Майкоп» совмещенно отдал операции цикла.

Изучив метод Шмыгова, я пришел к выводу, что его можно дополнить и расширить применительно к возможностям нашего более мощного крана. «Жирен-8» работает, как правило, с помощью захвата, нам же приходится чаще иметь дело с грейфером. Совмещенные операции я дополнил тем, что стал раскрывать грейфер на ходу, во время поворота стрелы. Этим выигрывал время, уходившее прежде на выключение и выделение механизма поворота стрелы, а также на ее торможение. Кроме того, раскрытие грейфера и сбрасывание груза на ходу позволяют расстреловать груз на более широкое пространство и класть более ровным слоем.

Стахановское движение имеет ту особенность, что всякое новшество в нем влечет за собой дальнейшее усовершенствование, толкает творческую мысль вперед. Так произошло и с нами. Раньше мы делили рабочий цикл нашего крана «В-11» на две части: первая — подъем груза и перенесение его на берег к месту укладки и вторая — возвращение стрелы к проему судна и спуск грейфера в трюм. Совмещение рабочих движений механизма позволило мне на полную мощность не поворачивать стрелу в обратном направлении, а продолжать ее поворот по окружности. Порванный грейфер стал возвращаться к трюму, описав в противострельной замкнутой круг. Таким приемом мы не только сократили продолжительность полного рабочего цикла, но и примерно на 30 проц. уменьшили расход пара и топлива.

Новый метод работы на кране за нам еще одно преимущество: мы стали едино-

временно разгружать два, три и более трюмов. Для этого требовалось лишь установить разгружаемое судно по отношению к поперечной крана, чтобы стрела при своем движении по кругу проходила через центры носовых, кордовых или средних люков.

Если раньше приходилось по 3—4 раза переносить судно с места на место, чтобы разгрузить или загрузить все его трюмы равномерно, то теперь перевозов либо совсем не требуется, либо они незначительны.

Так шаг за шагом мы добились многих рационализаторских изменений в производственных операциях и в самих механизмах крана, что в конечном счете повысило производительность нашего труда, улучшило качество погрузо-разгрузочных работ. Если раньше число рабочих циклов не превышало 30 в час, то теперь оно достигло 45 и 50, а в некоторых случаях и больше. Производительность крана на выгрузке песка, например, составляет 67 тонн в час против 43,5 тонны по норме. При благоприятных условиях мы выгружаем по 80 и 100 тонн в час — в две большие запланированные нормы.

Команда нашего плавкрана, благодаря широкую использование стахановских методов, досрочно, в 1 мая 1950 г., выполнила свое пятилетнее задание.

Сейчас, когда советский народ под руководством славной большевистской партии и великого вождя всех мировластных народов товарища Сталина поднялся на борьбу против поджигателей новой войны, наш коллектив стал на стахановскую вахту мира. В счет будущего года мы уже перегрузили 60.000 тонн. Будем продолжать с утроенной энергией изучать наши производственные показатели и вперёд.

И. ОБЕРЕНКО,
ст. машинист плавкрана «В-11».

На экономном топливе

Коллектив крана «Победа» и «Марин» Хабаровского порта, борясь за досрочное выполнение плана по экономии стахановской пятилетки, в течение месяца перевыполняют производственные задания, экономя топливо.

На днях команда крана «Победа» выполнила навигационный план, перевезла 103.143 тонны. Как это было достигнуто? Первое условие скоростной переработки грузов — сокращение времени цикла. Отпуская грейфер в песок, мы стараемся, чтобы он захватывал как можно больше груза. Загруженный грейфер поднимаем не вертикально, а под углом 45°, одновременно разворачивая стрелу в сторону грузового склада. Этим коллектив крана «Победа» добился того, что рабочий цикл механизма не превышает сейчас 37 секунд. Если учесть, что грейфер берет по 2 тонны груза, то нетрудно подсчитать, что производительность крана увеличена почти вдвое только от одного этого приема.

Первыми шагами плана немало способствовало и проведенная на кране реконструкция. Так, на продувку дымовых трубок котла ежедневно тратился час. Постановка парового банника со стороны огневой точки увеличила производственное время крана на 180 часов за навигацию, что позволило дополнительно переработать не менее 15.000 тонн груза.

С первых дней навигации экипаж плавкрана «Победа» включился в социалистическое соревнование и решил по методу Лидии Коробельниковой сэкономить такое количество топлива, чтобы кран мог на нем переработать последние 25 дней навигации. Профилактика, строжайшее соблюдение режима точки, постановка парового банника — вот те резервы, благодаря которым команда смогла сэкономить уже в июле до 1000 килограммов топлива. Всего за второй квартал сэкономлено свыше 7 тонн угля.

Высокая производительность показателей достиг и коллектив крана «Марин». Усовершенствование управления крана, а также совмещение операций помогли сократить время рабочего цикла. По нормам на выгрузку песка из баржи требуется 17,2 часа, команда тратит на выгрузку лишь 4,5 часа. Шесть дней в месяц кран работает на экономном топливе и смазке.

Стал на стахановскую вахту, мы, краповики Хабаровского речного порта, решили своим трудом укрепить дело мира, демократии и социализма.

П. ФРОЛОВ,
ст. краповик крана «Победа».
Б. МОСКАЛЕНКО,
ст. краповик крана «Марин».
ХАБАРОВСКИЙ (по телеграфу).

Поведем плоты в 80.000 кубометров

До 1945 года по Енисею вносили плоты объемом не более 25 тысяч кубометров. Эта цифра считалась предельной.

И вот в 1945 году в честь Дня победы коллектив парохода «Грузия», на котором и работала команда, спустил первый большегрузный плот в 45 тысяч кубометров. Однако этот результат нас удовлетворить не мог.

С первых дней плавания прошлого года, работая на спуске плотов на линии Стрелка—Игарка, коллектив взял высокие темпы и ежедневно перебрывал задания. Все члены команды работали слаженно, с огоньком. И вот, взвесив свои возможности, мы решили взять плот в 60 тысяч кубометров.

Этот стахановский рейс мы закончили за 12 дней и прибыли в Игарку на двое суток раньше срока.

В дальнейшем навигации я работаю капитаном комсомольско-молодежного теплохода «Виктор Талалихин». Команда тщательно готовилась к навигации: составила и обдумала стахановский план, решила выработать 22,5 миллиона тонно-километров и дать сверх задания один миллион тонно-километровой продукции. Кроме этого, мы обзавелись одним судном, поставили теплоход в загон без ремонта.

Используя передовые методы судоходства, команда перекрывала техническую скорость и добились увеличения годового времени до 90 проц. вместо плановых 78. Помогли механика ст. Даутов, Мальков, Якименко, масленники ст. Рыжков, Леонкин добились в соревновании наилучших успехов. За июль они сэкономили 8 тонн топлива.

Главная заслуга машинной команды (механик тов. Штеглер) состоит в том, что она все время обеспечивает наибольшую

Три навигации без ремонта машин

Я — старый механик. Больше двадцати лет толчу я сланы машинных отделений разных пароходов. Спросите окаярей, известны ли им механик Шагин? Не сомневаюсь, многие вспомнят меня и пароход «Профилинск», на котором я плавал. Они скажут о нем доброе слово потому, что это судно было на хорошем счету в бассейне в те годы, когда по родной нашей стране впервые прозвучало гордое слово «стахановцы».

Но с особым удовлетворением вспоминаю я годы своей работы на канале имени Москвы. Канал, чудное сооружение великой стахановской эпохи, явился родиной многих замечательных стахановских начинаний. Здесь, в мезодом пароходстве, мы привыкли смотреть на свое старое дело молодыми глазами.

Коллектив канала имени Москвы дал речному транспорту почти Бурлакова и первые бурлаковские суда. Это была новая, более высокая ступень стахановского овладения техникой.

Слову старого механика можно верить. И вот, как старый механик, скажу, что бурлаковские методы вынесли настоящий переворот в сложившийся у речников представления о технической эксплуатации флота.

На примере нашего, выдавшего виды, «Майкопа», которому скоро предстоит капитальный ремонт, хочу показать, что произошло, когда мы взглянули на вещи стахановски, как советует нам опыт новаторов, лауреатов Сталинской премии Бурлакова, Киселева и других.

В команде полностью ликвидирована обезличка. Каждый агрегат, каждое устройство имеет своего внимательного и заботливого хозяина. Как правило, теперь механизмы и устройства работают в навигацию безотказно и служат гораздо дольше, чем прежде.

Новая культура труда приняла в машинном отделении. Здесь висит карта технического состояния наиболее ответственных узлов машин, составленная нами в тесном сотрудничестве со специалистами механико-судовой службы. На карту заносятся результаты замеров, команда наглядно представляет детали, команда наглядно представляет себе, действительно ли требуют узлы ремонта и кто их именно.

Что бы ни делалось на вахте, делается по правилам, в предусмотренном порядке, в положенный срок, все записывается в машинный журнал. Журнал является не только зеркалом качества обслуживания,

титовую мощность машин. Каждый десятый день она работает на экономном топливе.

Коллективный стахановский труд машинной и плавной команд принесли хорошие плоды — теплоход «Виктор Талалихин» выполнил июньский план на 144 проц., июльский — на 125. Профилактические работы проведены через 1200 часов вместо плановых 500, причем с отличным качеством.

Поставив свои подписи под Стокгольским Возвращением, коллектив судна дал своему июлю в день умогатель свои производственные успехи. В Усть-Кемь мы забуксировали плот в 56 тыс. кубометров. Рейс мы обновили стахановским рекордом. Тогда же взяли повышенные обязательства — выполнить навигационный план на 110 проц., дать сверх задания 2,5 миллиона тонно-километров, два дня в месяц работать на экономном топливе.

В этом рейсе, работая по часовому графику, добились хороших результатов. Особенно отличились птурники ст. Орлов, Сургутский, Шешиничков, матросы ст. Сергеев, Малелуца, радист, секретарь комсомольской организации тов. Обухов, боцман тов. Кинаев. Рейс мы завершили на 12 часов раньше срока, 90 проц. пути шли с поднятыми парами. Техническая скорость судна равнялась 120 километрам вместо 108 по плану. За рейс сэкономлено 7,5 тонны топлива.

Обдумав итоги этого стахановского рейса, мы пришли к выводу, что такие плоты для нашего теплохода не предел. В будущем, при более хорошей сплоте и высоком уровне воды, мы проведем плот в 80 тысяч кубометров.

В. СЕЦКО,
капитан теплохода «Виктор Талалихин».

Дистанция отличного качества

Когда-то участок Соргово—Балаха считался на Волге чуть ли не самым труднопроходимым. Нередко случались здесь аварии с плотами, садился на мель баржи. Но вот весной прошлого года, включившись в социалистическое соревнование за досрочное выполнение плана перевозок, коллектив бакенщиков нашей дистанции дал своему образцу содержать судовой ход и обстановку, создать флоту удобный и безопасный путь.

Словом свое мы сдержали, и нам, первым на Волге, присвоили почетное звание дистанции отличного качества.

Первый успех нас окрылил, но не успокоил. Мы заделись целью создать все условия для того, чтобы на нашем участке караваны проходили с большой скоростью, быстрее доставляли грузы народному хозяйству. Для этого при открытии навигации мы обставили плотоуны знаками дальнохода, а с наступлением межени открыли второй ход для плотов. Коллектив заманил помог нам улучшить условия судоходства на Верхнепаралинском перекачке, который обычно сильно усложнял перевозку большегрузных караванов. Мы с осени привезли все обстановочный инвентарь в период своими силами, не затрачивая на это ни средств, ни материалов. Зимой инвентарь надежно хранился.

Соревнование, начатое в прошлом году, плыть идет еще успешнее. У нас на участке не было не только ни одной аварии или посадки на мель судов, но и их вынужденной остановки. Судоходные условия стали лучше, чем в прошлом году, что позволило пропускать суда с большей осадкой. Показательно, что судоходства ни разу не просили наших бакенщиков помочь им в перевозке караванов: в этом не стало нужды.

В первых числах сентября у нас полностью будет закончена электрификация плотов и береговой обстановки. Кирсановский фонарь отжил свой век, путь освещают электрические огни. Для нас это — большое событие.

Другим, не меньшим событием является моторизация постов. Весельные лодки заменяются моторными. На своей среде мы сейчас готовим бакенщиков-мотористов. Вытеснение в речную обстановку новой техники — свидетельство неуемного роста нашей производственной культуры, свидетельствует неустанной заботы партии и правительства о дальнейшем развитии речного транспорта.

П. ЗЕМСКОВ,
обстановочный старшина участка Соргово—Балаха.

Взять у каждого лучше приемы, обучить им остальных

Начало стахановского движения совпало с десятилетием моей работы каменщиком. Бригада, в которой я тогда работал, возводила стены школы в Татаринском переулке ст. Ишим. В то время я уже считался опытным специалистом по каменной кладке.

За годы работы на ремонте транспорта я участвовал в строительстве 49 жилых домов и промышленных зданий, но только непосредственно работал на кладке, но и обучал других. Около 180 молодых строителей Москвы, Горького, Куйбышева, Сталинграда, Ростова, Астрахани в какой-то мере обзавелись мое профессией каменщика и высокой выработкой. Обученные мною в последнее время ст. Зюбин, Клязминков, Князев, Бабункина, Терехина уже сами выполняют сейчас по полторы, две, три и более нормы. Мои ежедневная выработка достигает трех-четырех норм, а в наиболее удачные дни, когда подготовка рабочего места организована отлично, мое звание при норме в 2500 штук кирпича укладывается до 23.000 штук.

Я упорно продолжал учиться, следя за достижениями и новшествами строителей — лауреатов Сталинской премии. А впоследствии в нашей профессии немало. Вель творческая инициатива советских труженников неслышима. Если бы повсеместно и организованно применялись все новое, что рождается в трудовых буднях наших строителей, темпы работ были бы много выше, стоимость строительства значительно снижалась бы.

В этом смысле надо всячески приветствовать предложенный недавно инженером топиканской фабрики «Пролетарская победа» Ф. Ковалевым новый метод массового внедрения наиболее совершенных стахановских приемов труда. В самом деле, на стройках Московского бассейнового

И. ШАГИН,
механик парохода «Майкоп».



ЛУЧШИЕ СТАХАНОВЦЫ РЕЧНОГО ФЛОТА

Слева направо — в первом ряду: Б. И. Бурлаков, лауреат Сталинской премии, механик теплохода «Чкалов» пароходства канала Москва—Волга; М. Я. Брюхов, лауреат Сталинской премии, капитан парохода «Павлик Ворогатов» Северного пароходства; М. А. Горетов, лауреат Сталинской премии, мастер Московской судостроительной верфи; П. А. Фролов, старший краповик Хабаровского порта; П. С. Букеев, лауреат Сталинской премии, капитан парохода «Руслан» Волжского грузового пароходства; Н. И. Чадаев, капитан-наставник пароходства Волго-Кавказа; П. И. Осалук, краповик Киевского порта; во втором ряду: П. Г. Шаров, капитан теплохода «Татария» Болжского пароходства; В. И. Сузарев, механик крана Горьковского порта; И. Д. Сычев, мастер скоростной обработки флота Горьковского порта; И. Г. Иванов, старший краповик крана БВ-2 Днепропетровского порта; В. Д. Лактионов, лауреат Сталинской премии, шкипер баржи «Смак» пароходства Волжского бассейна; А. К. Д. Ильичев, старший краповик участка Соргово—Балаха; К. Д. Ильяченко, бригадир краповиков участка Соргово—Балаха; П. Н. Земсков, обстановочный старшина участка Соргово—Балаха; В. Н. Сенико, капитан теплохода «Виктор Талалихин» Енисейского пароходства; в третьем ряду: А. Т. Коноплицкий, бригадир грузчиков Киевского порта; П. А. Головач, краповица Западного порта столицы; И. И. Срогович, кузнец Саратовского судостроительного завода; А. К. Матвеев, токарь Херсонского судостроительного завода имени Коминтерна; К. В. Игнатенко, старший диспетчер Волжского грузового пароходства; П. П. Пушинов, механик теплохода «Иосиф Сталин» пароходства канала Москва—Волга; А. Д. Григорьев, капитан парохода «Кирев» Волжского грузового пароходства; В. П. Зобачев, шкипер баржи № 3321 Камского пароходства; Н. М. Блохин, старший диспетчер Чистопольского участка Камского пароходства.

Наш мировой рекорд

Хотя с тех пор прошло пятнадцать лет, в памяти моей живы эти незабываемые дни.

Я плавал тогда капитаном на волжском пароходе «Степан Разин». В те годы нефтяники обычно везли на буксире не более двух-трех барж. И вот по стране прокатилась волна стахановского движения. Вспыхнула эта волна и волгарей. Стали мы думать с командой и решили забуксировать невиданный на Волге плот из пяти барж, в которых находилось 32 тысячи тонн горючего.

Многие не верили тогда, что это возможно. Многим казалось, что мы возведем за непосильное дело. Многие прочесывали нам аварию и посадки на мель.

Но мы не слушали скептиков. Первый же стахановский рейс кончился благополучно. Мы доказали своим опытом, что для советских людей, любящих свою Родину, нет ничего невозможного.

В нашей великой стране трудовые подвиги простых советских людей не остаются незамеченными. Вместе с другими участниками стахановского движения я был приглашен в Москву, в Кремль, на совещание с руководителями партии и правительства.

Мы увидели родного товарища Сталина, услышали его ласковые записки в защиту слова о том, что стахановское движение стало самым живым и непреходящим движением современности. Этим воистинно радостным и радостным днем мне не забыть никогда.

От имени своей команды я дал товарищу Сталину, руководителям партии и правительства, своим товарищам-стахановцам слово, что на своем пароходе мы проведем по Волге семь барж. И мы начали готовиться к этому рейсу.

Мы знали, что олимпийские по мощности в наши «Степан Разин» американские буксировщики типа «Стейт», плавающие по Миссисиппи, никогда не брали на так более 16 тысяч тонн. Тем важнее было нам доказать, что в стране социализма, где труд стал делом чести, делом славы, делом доблести и героизма, возможен невиданный для капиталистических стран рекорд производительности труда. Мы решили обогнать американцев, вытеснить своей техникой. Это слово наша стахановская команда выполнила с честью. Мы стали входить по Волге караваны, состоящие из семи барж. В такой рейс мы доставляли сразу почти 42.000 тонн горючего. Это был мировой рекорд.

Когда советское правительство наградило большую группу работников стахановского движения орденами и медалями, в числе награжденных был и я.

Получая орден Ленина, я сказал, что все свои силы, все знания отдаю делу дальнейшего развития речного транспорта. Я стал капитаном-наставником и учу молодых судоводителей работать по-стахановски, работать так, как учат нас товарищи Сталин. Мне сейчас 68 лет. Более половины из них я отдал речному транспорту. Не один десяток моих учеников вошел в число знающих судоводителей Волги. И сегодня, в день пятидесятигодовщины славного стахановского движения, нам, старшему поколению речников, особенно приятно и радостно сознавать, что на речном флоте есть уже не десятки и не сотни, а многие тысячи стахановцев, крепящих мощь ответственного транспорта, самоотверженным трудом борющихся за мир во всем мире.

Н. ЧАДАЕВ,
капитан-наставник Волгогазгера.

На 59 суток раньше срока

Комсомольско-молодежное судно «Кировград» Волгогазгера совершает свой 25-й очередной рейс. На теплоходе палит огромный производственный подъем: наша команда разгрузила о том, что навигационный план завершил на 59 суток раньше срока. Взятие в честь 15-летия стахановского движения обязательство успешно претворено в жизнь. «Кировград» досрочно и безаварийно доставляет грузы для нужд народного хозяйства.

КАПИТАН ТЕПЛОХОДА «КИРОВГРАД»
ПОЖАРОВ, механик **РЫДЧЕНКО,** комсорг **ЧЕПАРНИН,** председателем **КОМАНДИРА КИРОВОГРАДА**

Упавший ТГРУ не все стахановцы-наемники на один и те же операции затрачивают одинаковые усилия и время. Если бы взять у каждого из них только лучшее из его приемов и, обобщив их, учесть затем все совершенные приемы всех каменщиков, познать получившая бы огромная

Приведу несколько примеров. У нашего каменщика тов. Черыкова можно, скажем, позаниматься его опытом работы без шуток. Известно, что даже опытные каменщики ежедневно на натяжку шпунда затрачивают в общей сложности около 45 минут, не говоря уже о том, что работа со шпундом связывает их движения, снижает темп кладки. Научиться же работать без шуток не так уж трудно. Другой наш каменщик, тов. Матроченко, вел работу с тем количеством шпунда, которое раньше приходилось затрачивать на 30 минут.

Если попытаться к этому делу серьезно, как это сделали на фабрике «Пролетарская победа», привлечь к изучению, обобщению, стахановцев, то можно будет обучить наших каменщиков и победителей в званых высокопроизводительных методах труда. То же должно было сделать по обучению и распространению наиболее совершенных стахановских приемов и среди других строителей — плотников, столяров, маляров, кровельщиков, бетонщиков.

Я, как и мои товарищи-стахановцы, в юбилейный день стахановского движения заявляю, что мы не будем довольствоваться достигнутом. Будем и дальше обогащать свой опыт, множить ряды мастеров высокой выработки.

А. ИОНОВ,
инструктор стахановских методов **КЛАДКИ**.

Из редакционной почты

Итого двухлетней учебы в Академии речного транспорта подводит в своем письме в редакцию тов. Назов. Первый выпуск слушателей показал, что коллектив преподавателей и учащихся достиг значительных результатов. Речной транспортом получено высококвалифицированных специалистов. Из 42 слушателей 22 получили дипломы с отличием.

Тов. Верховский в своем письме ставит вопрос о необходимости овладения экономическими знаниями работниками системы рабочего снабжения министерства. Некоторые руководители УРСов не считают нужным заниматься в сметы доходов и расходов и выходить за пределы смет. Поэтому, например, в Петрозаводском пароходстве в прошлом году затраты на содержание поголовья превзошли смету на 283 тыс. руб. Там же грамотной походят к финансовым и экономическим показателям, тем хозяйство ведется успешно.

В Херсонском порту мало работают у бывших рабочих, пишет тов. Демской (Ижевск). На 3-м этаже здания управления порта находится общежитие, где размещено около 100 рабочих. В некоторых комнатах общежития не хватает тумбочек, стоят неудобные кровати, нет радио, шкафов, занавесок. Душевая не действует, часто выливает из строя канализация. Плохо оборудована кухня, а в столовой готовят только обед, завтраков и ужинов здесь получить нельзя. Это особенно неудобно для одиночек рабочих.

Где радисту совершенствовать знания?

На речном транспорте широко развернуто обучение через отделения стажировщиков вращивания — судоводителей, механиков и т. д. Странно, почему нет отделения стажировщиков при речных училищах для совершенствования судовых радистов?

З. МАРКОВА, радист парохода «Лесник», ВОЛОГДА.

Речники на курортах Крыма и Кавказа

С начала года более 300 речников астраханских предприятий и организаций побывало на курортах и в санаториях Крыма, Кавказа, а также в домах отдыха на Волге и Казе.

Во втором полугодии на оздоровление речников Астраханским бассейновым комитетом профсоюза рабочих речного транспорта будет израсходовано более 150 тысяч рублей.

Интересные концерты

На днях в гор. Бендеры на Днестре пришла ансамбль матросской песни и пляски. В городском Доме культуры ансамбль исполнил солдатские и матросские песни и пляски, произведения советских композиторов.

На концерте присутствовало много работников Днестровского пароходства. Б. ЛЯГУЛ.



Применяя скоростные методы погрузо-разгрузочных работ знатного крановщика Волги И. Сычева, стахановская бригада грузчиков Котласского порта Н. А. Тюкалина занимает в порту первое место, выполняя задания на 170-180 проц. На снимке: бригада грузчиков Н. А. Тюкалина. Фото п. Вышкинда.

Молодость

Часто Игорь Григорьев смотрит на пейзажную от времени фотографию. Грусть затуманивает глаза, морщина ложится у переносицы на совсем еще молодом лице Игоря. Он подолгу вглядывается в роллы и близкие черты. Это отец, командир-пограничник. Он погиб на боевом посту при исполнении служебного долга, вскоре после рождения Игоря.

Мальчик рос и воспитывался в дружной семье советских людей. Во время войны Игорь овладел специальностью фрезеровщика. На заводе он вступил в комсомол. В 1944 году после неоднократных просьб Игоря направил на фронт. Выявлено он служил в роте истребителей танков, а затем в разведке. В боях под Варшавой Игорь был тяжело ранен.

После демобилизации из рядов Советской Армии Игорь поступил в Московский Северный порт.

За три месяца учебы на курсах Игорь успешно освоил специальность крановщика. С августа 1947 года Игорь Григорьев начал работать на 5-тонном кране № 9. И не было месяца, чтобы Игорь не перевыполнил плана. В прошлом году при плане в 120 тысяч тонн Игорь обврался переработать 150 тысяч тонн, а когда повелась годовая итог, то оказалось, что он переработал на кране 180 тысяч тонн груза.

Большую часть суток проводит Игорь в порту. По окончании смены его можно видеть у других кранов, в складах, в механических мастерских. В порту четыре разные системы кранов, и все их Игорь изучил, на всех понемногу поработал. Но всего этого было ему мало. В порту почти не оказалось механизмов, которых бы не знал Игорь.

Два года назад Игорь решил, что мало уметь практически работать на механизмах, знает их устройство. Все это необходимо закрепить серьезными теоретическими знаниями. И он поступает на отделение механика в Горьковский речной техникум. Как только кончается навигация, Игорь уезжает учиться. Учится он с упорством. В его зачетной книжке — отличные и хорошие оценки.

Когда в этом году в Северном порту начали монтировать мощный портальный кран № 10, Игорь попросил, чтобы его назначили работать на этот кран. Таких кранов в порту еще не было.

Пока монтировали кран, Игорь узнал, что два таких же крана уже работают в Сталинградском порту. И вот Игорь в Сталинграде. Правда, для поездки Игорю пришлось пожертвовать своим очередным отпуском, но он не жалел об этом. Не таков Игорь, чтобы откладывать, когда есть возможность узнать новое!

В начале навигации этого года случилось так, что в отделе механизмов нехватало одного сменного инженера. И никто

Как теплоход за арбузами путешествовал

За срыв августовского плана грузоперевозок парохода «Лермонтов» Волжского грузо-пассажирского пароходства начальник Астраханского порта тов. Напалов и начальник московского Северного порта тов. Румянцев, конечно, ни в какой мере не ответят.

А жаль! Следовало бы и с них спросить за ту «помощь», которую они «оказали» одному из передовых коллективов пассажирского флота.

По позаботившись своевременно о грузовых теплоходах, тов. Напалов направили пароход «Лермонтов» в район Али, что в 100 километрах ниже Астрахани, только затем, чтобы погрузить там... 40 тонн арбузов.

Не помогли ни протесты, ни просьбы капитана. Взяв арбузы, капитан до самой Москвы не смог принять еще хотя бы тонну другого груза: почти все площадь трома была занята.

Экипаж парохода, успешно завершивший полугодичную программу и июльский план, естественно, стремился в августе работать еще лучше, рассчитывая нарастить успеленное в Москве. Здесь в оба трома можно было взять свыше 100 тонн груза, по «Лермонтову» дали всего лишь... 10 тонн.

Не обошлось в порту без «помощи» начальника коммерческого отдела тов. Коршуновой и того же тов. Румянцева. Почти всю ночь они торговались с клиентурой об условиях выгрузки и сдачи арбузов. После этой торговли начали искать весы, сколачивать ящики. Дело кончилось тем, что выгрузили арбузы вручную. На эту, с позволения сказать, выгрузку ушло времени немало.

Уместно задать тт. Напалову и Румянцеву вопрос: кто им дал право так использовать одно из лучших судов Волжского грузо-пассажирского пароходства?

М. ВАСИЛЬЕВ.

По следам

наших выступлений

«Непонятное равнодушие»

В корреспонденции, напечатанной под заголовком в № 59 «Речного транспорта» от 25 июля с. г., был поставлен вопрос о необходимости перестроить цех на судостроительный лес в системе Министерства речного флота.

Начальник Центрального планово-экономического отдела тов. Орлов сообщил редакции, что сектор цех составил формы отчетных калькуляций на распиловку леса. Эти формы разосланы главным управлением с предложением затребовать от предприятий, имеющих лесопильные производства, отчеты по распиловке леса за первые шесть месяцев с. г. и проект отпускных цен на различные размеры и сорта леса. По получении с мест отчетных калькуляций сектор цен приступит к разработке единых отпускных цен на пиломатериалы.

Письмо в редакцию

Опубликованная в газете «Речной транспорт» 25 июля 1950 г. статья коллективного корреспондента — редакции газеты «Днепровский воиник» «В стороне от жизни речников» (о работе Днепровского отделения НИТО) была написана ответственным секретарем газеты «Днепровский воиник» А. Финюгиным и без согласования с коллективом редакции направлена в Валу газету.

Установлено, что статья была тенденциозной, основывалась на непроверенных фактах и являет собой пример зашугавшей критики работы Днепровского отделения научного инженерно-технического общества речного транспорта.

Тов. А. Финюгов от работы в редакции освобожден.

М. КЛИГЕРМАН,

ответственный редактор газеты «Днепровский воиник».

Зримые черты будущего

«Вот я и дома!», сказал себе Василий Михайлович, сходя с катера на берег острова.

Через несколько дней Хишкин пришел на завод. Его счастливые глаза отыскали станок — тот, который он когда-то придумал и сделал своими руками. Но станок бездействовал, его использовали как ветхую, для обработки древесины вручную. Как ни странно, Хишкина это не особенно возмущало. Он давно уже представлял себе фрезерный станок для своего дела совсем другим, не таким, как прежде. Он мысленно вынимал конструкцию нового станка в долгие фрезерные ночи. Теперь он мог вплотную взглянуть за его порошкю.

Волна многое изменила и на заводе и в пейзаже заводских людей. Появилась большая смеелость, больше дерзания. Новый директор поддерживал творческую инициативу Хишкина, чувствовалась опора и в обществественных организациях завода. Благодаря всем этому, то же, что и Василий Михайлович: надо поскорее залезть на станок, напесенные социалистическому хозяйству войны, надо трудиться больше, трудиться не покладая рук, чтобы сделать жизнь еще краше, чем она была до войны.

Прошли месяцы упорного труда, и вот новый станок, созданный рационализатором Хишкиным, испытывается непосредственно в цехе. Видно, кое-кто из стариков запомнил то, что болтал о станке несколько лет назад. Лишь только Хишкин включил ток, люди разбежались по станочкам, а станок Макаров и вовсе застыл в угод, заглохнув лоской, боясь как бы его не удавили оскальком, когда станок разлетится.

Станок, конечно, не «разлетелся». И люди вновь собрались вокруг него, внимательно разглядывая, присматриваясь к его работе.

Первое Хишкина и сейчас работает безукоризненно. Василий Михайлович не жалел времени, чтобы обучить товарищей обслуживать станок, который обрабатывает металл, улучше для ремонта деревянных частей судов. Станок производит отяжеленные в пятьдесят раз быстрее, чем это делали плотники вручную. Более 30 тысяч

рублей в год экономит государству этот станок Василия Хишкина.

Но сейчас у него есть немало братьев. Хишкин с упорством подлинного советского новатора, с творческим дерзанием подлинного стахановца послевенной пятилетки стремится механизировать все трудоемкие работы в цехе. Он сконструировал комбинированный сверляющий станок, производящий одновременно две операции по обработке брусков для жалюзю. Станок увеличил производительность труда на этих операциях в десять раз, что сберегает заводу свыше 20 тысяч рублей в год. В первой половине нынешнего года в цехе появилось еще три станка, сконструированных Хишкиным: два — с механической передвижкой линейки и механизмом переключения для жалюзю, третий — с автоматическим переключением материала. Как говорят подсчеты, годовая экономия от внедрения этих трех станков составит более 50 тысяч рублей.

Нельзя в старочно-плотничном цехе Бобровского завода преходило общее собрание. Обсуждалась проблема модернизации предприятия с судостроения к 1950—1951 гг. Выступили стахановцы. Они не только критиковали недостатки в работе, но и тождественно вносили серьезные предложения по улучшению производства и совершенствованию технической культуры по и, как это повелось у советских тружеников, брали на себя повышенные социалистические обязательства. Они обещали оанаме-новать вахту мита, которую несет коллектив борцовцев, новым трудовым успехам, а станок Макаров и вовсе забился в угол, заглохнув лоской, боясь как бы его не удавили оскальком, когда станок разлетится.

«Я...» — сказал Хишкин, — обязуюсь в потерях Ролние ввести в строй еще три станка. У меня, товарищи, много планов на ближайшее будущее. Я хочу, чтобы в нашем цехе и на нашем заводе все было механизировано, чтобы мы давали во много раз больше отличной продукции, чем раньше. Я знаю и верю, что мы это сделаем, товарищи!

А. ГРИГОРЬЕВ.

БАРНАУЛ.

События в Коре

ПХВНЬЯН, 30 августа. (ТАСС). В переданном сегодня вечером сообщении Главнокомандования Народной армии Корейской народной-демократической республики говорится:

На всех фронтах части Народной армии продолжают вести ожесточенные бои с американскими и лисьянмановскими войсками, предпринимающими яростные контратаки. На восточном побережье части Народной армии продвигаются вперед, нанося удары по противнику, который оказывает упорное сопротивление.

В боях в районе восточного побережья части Народной армии уничтожены и ранены более 2.000 и взяли в плен более 200 солдат и офицеров противника. Захвачено ракетных орудий — 6, автомашин — 10, большое количество радиостанций, ручных гранат, снарядов и много других боеприпасов.

На южном побережье части Народной армии, отбивая яростные контратаки противника, продолжают вести наступательные бои.

Зенитные части Народной армии сбили за два дня — 26 и 27 августа — в районе Нампо (Тиннампо) три американских самолета.

ПХВНЬЯН, 31 августа. (ТАСС). Главные командование Народной армии Корейской народной-демократической республики сообщают утром 31 августа, что на всех фронтах части Народной армии, тесня контратакующего противника, ведут наступательные бои. Авиация и сухопутные войска противника предпринимают контрата-

ки, пытаясь приостановить наступление частей Народной армии.

Части Народной армии, освободившие Енгань (Иган) и наступающие на южном и восточном побережье, при взаимодействии всех родов войск, отбив контратаки частей американских и лисьянмановских войск, продолжают продвигаться вперед.

28 августа зенитная артиллерия Народной армии сбила два американских истребителя в районе Волсава (Тензана). 29 августа сбито два американских истребителя в районе Пхвнъяна.

НЬО-ПОРК, 30 августа. (ТАСС). Американские корреспонденты в Коре сообщают об усилении наступательных операций Народной армии на некоторых участках фронта. По сообщению корреспондента агентства Юлтайей Пресс, северокорейская Народная армия предприняла энергичное наступление в районе Пхохана (Хоголю).

Корреспондент агентства Ассошиэтейд Пресс при 24-м американском полетном полку сообщает, что войска северокорейской Народной армии вытеснили американские и лисьянмановские войска с высоких холма, имеющего стратегическое значение и расположенного в двух милях к западу от Хамала (Нью-Масан).

НЬО-ПОРК, 30 августа. (ТАСС). Как передает токийский корреспондент агентства Ассошиэтейд Пресс, председатель штаба Макарута заявил, что наиболее сильные атаки корейской Народной армии предпринимают в районе Пхохана и в районе Тэу (Тайкю).

Телеграмма Чжоу Эн-ляя Я. А. Малику и Трюэве Ли

ПЕКИН, 31 августа. (ТАСС). Как передает агентство Синхуа, самолеты американских агрессивных сил в Коре снова вторглись на территорию Китайской народной республики и убили и ранили китайских граждан. В связи с этим министр иностранных дел Центрального Народного правительства Чжоу Эн-ляй направил председателю Совета Безопасности Организации Объединенных наций Я. А. Малику и генеральному секретарю ООН Трюэве Ли новую телеграмму, в которой потребовал, чтобы Совет Безопасности немедленно предпринимал эффективные меры для того, чтобы предотвратить распространение агрессии американских агрессивных сил в Коре и осуществить немедленный вывод американских сил, вторгшихся в Корею.

В телеграмме говорится: Председателю Совета Безопасности г-ну Якову Малику и генеральному секретарю ООН Трюэве Ли, Лейк-Саксес — Нью-Йорк. Вслед за инцидентом, имевшим место 27 августа, военные самолеты американских агрессивных сил в Коре 29 августа вновь вторглись в воздушное пространство Китайской народной республики и убили и ранили ряд китайских граждан.

29 августа в 17 ч. 45 м. четыре самолета американских истребителей, прилетевшие из Кореи, вторглись и произвели разведку в воздухе над Лакосю района Кванчуня. В Китае на правом берегу реки Ялуцзян. После этого они пролетели вдоль правого берега реки Ялуцзян в Чангяньхоу на расстоянии около одного километра от

Лакосю, где они обстреляли китайские гражданские суда, убив одного китайского рыбака и ранив двух других.

В 17 ч. 50 м. те же самые истребители появились над Колоуцян, к северо-востоку от Аншуня, где они вновь обстреляли ваши гражданские суда, убив трех китайских рыбаков, тяжело ранив двух и легко ранив трех китайских рыбаков.

Эти продолжавшиеся провокационные злодейские акты со стороны американских агрессивных сил в Коре ясно разоблачили и подтвердили намерение правительства Соединенных Штатов расширить войну и нарушить всеобщий мир.

От имени Центрального Народного правительства Китайской народной республики я настоящим вновь заявляю это обвинение перед Организацией Объединенных наций и требую, чтобы Совет Безопасности ООН немедленно предпринял на основе моего предложения от 27 августа эффективные меры с целью прекратить злобные акты со стороны американских агрессивных сил в Коре, имеющих целью расширить масштабы своей агрессии, а также немедленно вывести американские агрессивные силы из Кореи с тем, чтобы данная проблема не приняла более серьезных размеров. Я считаю совершенно необходимым, чтобы эти мероприятия были проведены немедленно.

Министр иностранных дел Центрального Народного правительства Китайской народной республики — Чжоу Эн-ляй.

Пекин, 30 августа 1950 года.

Ответственный редактор В. Ф. КУТЬЯНОВ.

ТРЕТИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ЗАЕМ ВОССТАНОВЛЕНИЯ И РАЗВИТИЯ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА СССР

ТАБЛИЦА

Четвертого тиража выигрышей, состоявшегося 27 августа 1950 года в гор. Кемерово

В тираже на 226 разрядов займа разыграно 1.949.250 выигрышей на сумму 520.116.400 рублей, в том числе: 226 выигрышей по 50.000 рублей, 452 выигрыша по 25.000 рублей, 1.130 выигрышей по 10.000 рублей, 2.260 выигрышей по 5.000 рублей, 22.600 выигрышей по 1.000 рублей, 226.000 выигрышей по 500 рублей и 1.696.582 выигрыша по 200 рублей.

В таблице указаны выигрыши на сторублевые облигации.

В сумму выигрыша включена нарицательная стоимость облигации.

Выигрыши выпали на следующие номера серий и облигаций во всех 226 разрядах займа:

Table with columns for winning serial numbers (№№ серий), amounts in rubles (Сумма выигрыша в рублях), and the number of winning bonds (№№ облигаций). It lists multiple rows of winning numbers and amounts.

* На остальные 49 номеров облигаций этой серии выпали выигрыши по 200 рублей.

Главное управление госрудсберкасс и госкредита.