

Соревнование портовиков и движенцев

ВСЕМЕРНО УСКОРЯТЬ ОБОРОТ СУДОВ

По примеру волгарей

Пачинавшие портовики и движенцев Волги, организовавшие комплексное соревнование за ускорение оборота судов, отвечает и нашим интересам. Мы вынуждены изучили обязательство волгарей и решили тоже начать комплексное соревнование. Работники службы движения, коммерческого отдела и отдела портов внесли много ценных предложений.

Почему простаивают наши пароходы, как правило, в конечных пунктах — в Ботлесе, Архангельске, В. Устюге, Сыктывкаре. На сокращение этих простоев и направлены разработанные нами мероприятия. К ним, прежде всего, относятся обязательства по организации работы рейсов в Ботлесе, Архангельске, Сыктывкаре строго по специальному плану, предусматривающему подготовку судов до прихода тли.

Особое внимание уделяем скорости обработки судов в портах и на пристанях. Совмещая отдельные операции, будем добиваться всемерного сокращения стоянки судов. В нашем бассейне есть опыт совмещения операций. Так, например, поступает капитан парохода «Павелин Виноградов» Мурат Сталинский приехи тов. Брехов. Когда флагман приходит на Архангельский рейд, его капитан оставляет на судне для постановки воя всего трети человек, остальных поручается другая работа. Все операции по обработке парохода благодаря их совмещению проходят одновременно. Пароход «Павелин Виноградов» сокращает междурейсовые стоянки в два раза.

По примеру волгарей будем обеспечивать четкую и своевременную информацию о движении судов и грузов. Диспетчеры еще до прихода судна на их участок будут знать, куда оно направляется, с каким грузом и в чей адрес. Диспетчеры Ботласского участка заведут естественный учет работы флота, что поможет им ускорить обработку судов в порту. То же будут делать на всех диспетчерских участках.

Наибольшее количество угля в Ботласском порту у нас в баржах. Чтобы тля и тоннаж не имели больших простоев в порту погрузки угля, служба эксплуатации совместно с отделом портов составляет детальные графики на их подачу и обработку.

Много значит четкое планирование поступления грузов. Здесь мы тоже решили вести порядок. С помощью календария будем обеспечивать диспетчерские участки заявками на подачу тоннажа за трие суток до начала девады. Это позволит нам правильно формировать воя, подобрать соответствующей мощности буксиропланы, что, в свою очередь, обеспечит соблюдение технических скоростей.

Серьезным недостатком в нашей работе была неадекватность в движении флота. Ничего мы работали по графику, не допускаем неадекватной подачи под погрузку тоннажа и тля.

В Северном бассейне ширится па гранитных судах работа по часовому графику. Более десяти судовых команд ввели у себя повашенное планирование. Наилучших результатов достигли на «Ижора-24», «Генерале Чернышевском», «Александр Матросове». Организуя комплексное соревнование диспетчеров и портовиков, мы будем продолжать внедрение часового графика на флоте, передачу опыта передовых судов. Поможем и угольному участку Ботласского порта тоже перейти на часовую графика.

Сейчас в бассейне идет проверка выполнения стальных планов летими и пристанями. Пользуясь итогами проверки, наметим меры по ускорению оборота судов на оставшийся период навигации.

В. ГОЛИКОВ, гл. диспетчер Северного пароходства, М. ХАРИТОНОВ, нач. отдела портов пароходства.

ЗА ДВА НАВИГАЦИОННЫХ ПЛАНА

Включившись в проективный комплексное соревнование, грузчики бригады тов. Южина Западного порта столицы обязались к 7 ноября завершить выполнение второго навигационного задания. Свои обязательства грузчики подкрепляют делом: сменные задания бригада выполняет на 150—200 проц. В августе бригада тов. Южина переврузила 8.630 тонн вместо 3.900 по норме.

А. АНТОНОВ, профгруппорг бригады грузчиков.

Против технического застоя в доковых работах

Ежегодно во Владимирове, Брансдорфмейске и других судоремонтных пунктах Волги проставает большое количество деревянных барж, ожидающих докового ремонта. В нынешнем году, например, баржа № 247 простояла у дока 30 суток, баржа № 290 и 291 — по 40 суток. В прошлом году на одном лишь Владимировском заводе простой барж в ожидании докования составил более полумиллиона тоннаж-суток. Значительной простой барж на самом доковом ремонте. Дашнее говорят о том, что средняя продолжительность такого ремонта составляет для одной баржи 3—4 суток.

В чем причины этих огромных потерь эксплуатационного времени тоннажа? Оставая в стороне вопрос о недостатках технической эксплуатации барж, вызывающих их преждевременный износ и потребность в доковом ремонте, остановимся непосредственно на вопросах организации и техники докования, далеко не отвечающих требованиям сегодняшнего дня.

В свое время одним из волжских пароходств были сделаны попытки усовершенствовать доковое дело, но, к сожалению, все ограничилось робкими шагами. Министрство не оказало должной поддержки и в конце концов дело было пушено на самотек. Отдельные оправдавшие себя на практике механизмы, ускоряющие и облегчающие доковые работы, не получили распространения на других предприятиях, а механизмы, применение которых не давало нужных результатов, так и остались недоиспользованными.

Не видно, чтобы прилагались усилия для создания какой-либо стройной и законченной системы механизации доковых работ. Почти Главцетротфлота, решившего прив-

У сталинградских портовиков

Августовский план портовиков Сталинграда выполнен с превышением. Несмотря на то, что в августе было разгружено несамостоятельных судов на 80 проц. больше, чем в предыдущем месяце, количество вывезено 70 проц. против 50 проц. в июле. Сталинградцы активно борются за выполнение своих обязательств в соревновании за ускорение оборота судов. На третьем участке порта баржи №№ 3307, 153, 3044, 202 и 47 планировалось разгрузить за 8 суток, разгрузили их на сутки раньше. На Волгодонских причалах за третью декаду августа обработано 12 несамостоятельных судов вместо 9 по плану и 11 грузовых теплоходов вместо 7 по плану.

По-прежнему начали работать инспектерский аппарат, возглавляемый главным инспектером порта тов. Яковлевым. Действуют диспетчеры более оперативно. Увеличив связь с участками, они заботятся о своевременной постановке судов в причалы, о быстрой их разгрузке. Грузовые инспектеры тов. Михайлов, Гуляев, диспетчер движения тов. Васильев и другие в случае надобности сами идут на участки, помогают организовать обработку тоннажа.

30 августа при загрузке теплохода «СТ-45» на Волгодонском участке произошла авария из-за неправильной расстановки грузчиков и автока. Узнав об этом, диспетчер тов. Гуляев немедленно пошел на причал в помощь навести порядок. В полдень судно ушло в рейс; диспетчер помог ускорить его отгрузку минимумом на 3 часа.

На погрузку судов в причалах диспетчеры стали отправлять по два баркаса, и это на 4 часа сократило разрывы между окончанием разгрузки одной баржи и началом разгрузки другой судна.

Более правильная расстановка бригад грузчиков улучшила использование механизмов, повисила выработку грузчиков и крановщиков. 20 августа, например, бригада тов. Чубарова на разгрузке рудетойки из баржи № 1074 выполнила около двух сменных норм. За скоростную обработку судна начальники грузо-пассажирского па-

роходства тов. Седзнев премировал бригаду 1200 рублями. Самоотверженно трудятся и грузчики бригады тов. Гапошина, Константинова, Рубцовой, Апастовой и других. Бригада крана № 19 во главе с тов. Ларионовым систематически дает потери — две нормы. Молодой крановщик крана № 18 комсомолец тов. Орлов с помощью старшего крановщика тов. Зубкова отлично овладел специальностью механизатора, систематически перевыполняет задания на 50—70 проц. Добрая слава идет в порту о бригадах крановщиков Климентаева, Лопушкова и Блохина, а также бригадах механизаторов тов. Рынкова и Зуева, обслуживающих транспортные линии №№ 4 и 5.

Все же в августе не обошлось без досадных похем в работе порта. Дело в том, что Сталинградское районное управление все еще не получило точную информацию о состоянии портохозяйства, поэтому приходится неспешно выяснять. Портовикам сообщали, например, что в барже № 22 имеется 1396 тонн груза, а в ней оказалось всего 518 тонн. О барже № 3016 говорилось, что она загружена калийной солью, затем информация изменилась — не калийной солью, а пшломатериалом из местной каландровки. Когда же судно пришло, то в нем оказалось и тот и другой груз. Пришлось уже на ходу переустраивать технологию выгрузки, по-иному расставлять рабочих.

Портовикам наверняка имели бы лучшие результаты в истекшем месяце, если бы железнодорожники с 26 августа резко не снизили подачу вагонов. На третий участок ежедневно не додается 20—30 вагонов. Чтобы не задерживать суда у причалов, грузы из них выгружают прямо на берег, что удорожает переработку, замедляет доставку грузов клиентам. На Волгодонском участке не осталось свободной площади для грузов, поэтому неразгруженные баржи ждут вагонов. Это вызывает чувство досады у каждого сталинградского портовика. «Время золотое тратим впустую», — говорят они.

А. ШАГУРИН, СТАЛИНГРАД.

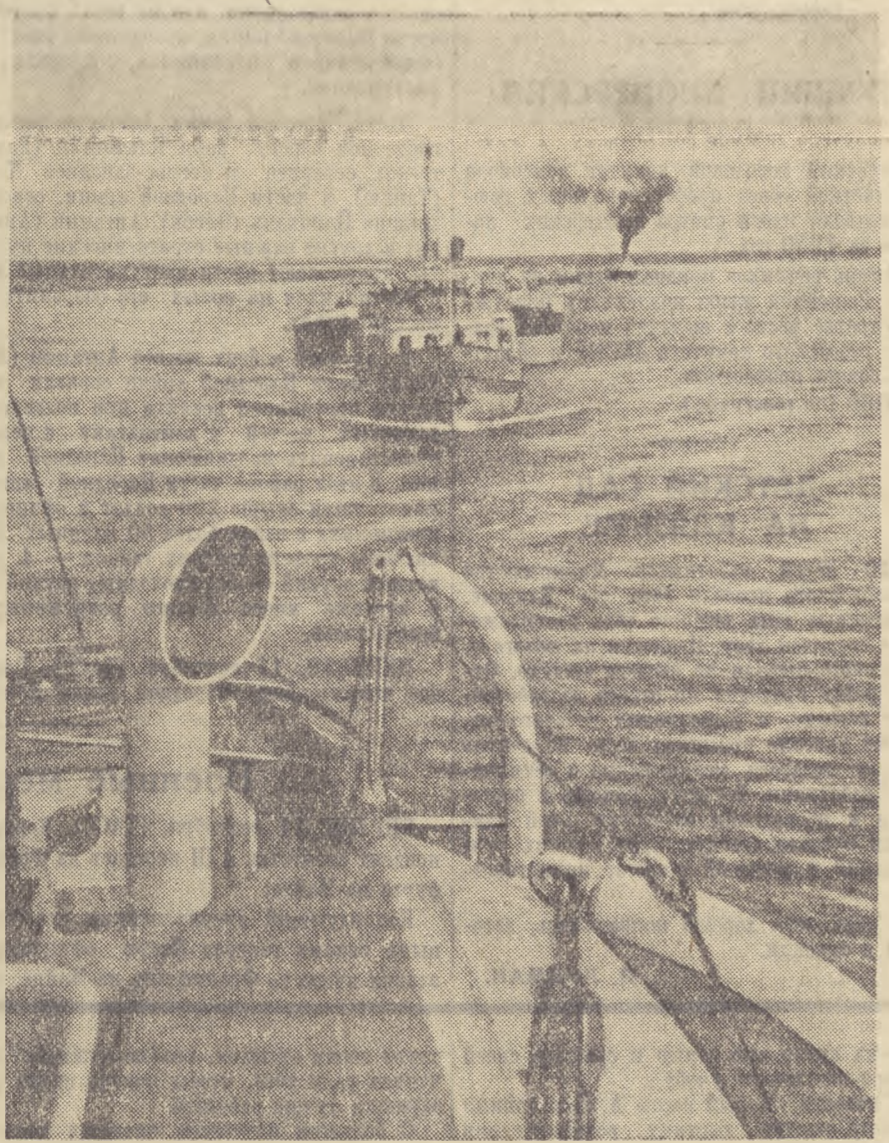
Суда коллентивной стахановской работы

За отличные показатели в работе, систематическое перевыполнение производственных заданий и фуражанских планов, передовым судам пароходства канала Москва—Волга присвоено звание судов коллентивной стахановской работы.

Среди судов, которым присвоено это почетное звание, — теплоход «Носиф Сталин»

(капитан тов. Паткин, механик тов. Пупин), буксирный пароход «Макар Мазай» (капитан тов. Адоин, механик тов. Мосев) и баржа № 6163 (инжпр тов. Бомлев).

На всех этих судах широко развернуто соревнование, все члены коллектива являются стахановцами.



Архангельск. Караван судов на Северной Двине. Фото С. ПРОБРАЖЕНСКОГО. (Фотохроника ТАСС).

Наращивая темпы

Пароход «Советская республика» пароходства канала Москва—Волга в минувшую навигацию работал неудовлетворительно: часто не выполнял плана, приходил с опозданием, имел аварии.

Вступая в навигацию нынешнего года, коллектив судна решил трудиться так же, как и передовые команды бассейна. С первых дней работы мы повели энергичную борьбу за досрочное выполнение плана и отличное обслуживание пассажиров. Каждый член малого коллектива стремится работать не покладая рук. Это дало свои положительные результаты. Так, апрель-майский план мы выполнили на 108 проц., июньский — на 121, июльский — на 126 проц.

Непрерывно наращивая темпы работы, коллектив судна дал в августе 139 проц. месячного задания. Став на стахановскую вахту мира, мы обязались к периоду октябрь закончить свой навигационный план. Машину, паровые котлы и все вспомогательные механизмы вот уже в течение двух лет не ремонтировали. Несмотря на это, сейчас они работают безотказно. В этом большая заслуга машинной команды, которой руководит механик тов. Родичев. Благодаря у нас проводил инспектерский осмотр судна. Комиссия признала, что все механизмы находятся в отличном техническом состоянии.

В эти дни, нес стахановскую вахту мира, экипаж парохода «Советская республика» развлек соревнование за достоящую встречу 33-й годовщины Великого Октября.

В ЦЫПОНОВ, предсудомка парохода «Советская республика».

Так ли надо обрабатывать флот?

21 августа грузовой теплоход «Капитан Петров» вошел в Ленинград 160 тонн высококачественной бумаги, которую надо было доставить в Москву. Перед выходом в рейс нам сказали:

— Опозните, столица ждет этот груз. И мы действительно спешили прийти в Москву на полусуток раньше срока. 27 августа в 22 часа теплоход ошвартовался у причала Южного порта.

— Не спешите, постойте немного, — заявила нам дежурный диспетчер. Ждать пришлось около суток. После этого получаем приказ слезать с разгрузку на первый участок. Здесь судно простояло целые сутки.

— Вын теплоход к нам приехали опоздано. Идите обратно в Южный порт, — сказали нам руководители участка.

В результате всех этих мытарств выгрузку теплохода в Южном порту начали только в 23,5 часа 30 августа, т. е. спустя трие суток после прибытия в Москву.

Много времени задержали нас и погрузкой. Начали ее с большим опозданием, а 31 августа в 23 часа почему-то прекратили. В ожидании продолжения погрузки команда теплохода перетрала 14 часов. После этого с непокрытым выгружены были ити в Северный порт. К прибытию «Капитана Петрова» был объявлен пробка. Однако руководители Северного порта учело ликвидировали ее. Теплоход «Капитан Петров» был догружен быстро и взял курс на Ленинград.

Команду нашего судна возмутила поведние руководящих работников Южного порта Москвы, которые своим неуважением организовать обработку флота по графику тормозят ритмичную работу коллективов судов и срывают выполнение их планов.

А ПРОЦЮК, механик-штурман грузовой теплохода «Капитан Петров».

Экономим ходовое время

С огромным грузовой подьемом несет стахановскую вахту мир коллектив теплохода «СТ-4033» Волжского грузо-пассажирского пароходства. На судне широко развернуто социалистическое соревнование. Отличных успехов добилась вахта первого штурмана тов. Горина и механика тов. Буликера. Испытав воложки и тикорты, ать вахта в одном из последних рейсов сэкономила 13 часов ходового времени.

Стахановский труд всего коллектива прине хорошие плоды: мы выполнили августовский план перевозок по тонно-километрам на 168 и по тоннам на 141,5 проц.

И. ТРУСОВ, профорг теплохода «СТ-4033».

Письма читателей

О газификации теплосиловых установок

Уже не раз указывалось, что хозяйство Министерства речного флота, имеющее все предпосылки для перевода ряда теплосиловых установок с жидкого на твердое топливо, мало уделяет внимания этому серьезному делу. В таких пароходах, как Волжское грузовое, канала Москва—Волга, буксиропланы и самоходные баржи с двигателями, работающими по газожидкостному циклу или снабженные газогенераторами устанавливаемыми мощностью от 200 до 450 л. с., потребляют пока только жидкое топливо.

В пролапу навигацию Московское отделение ЦНИИРФА отрегулировало газосиловую установку грузового теплохода «СТ-417» для работы на твердом топливе. Специальная комиссия признала результаты испытаний этого судна при работе па твердом топливе хорошими. Вычеты и предложения комиссии были представлены Центральному техническому управлению министерства. Хотя с тех пор прошел чуть ли не год, никакого движения в этом вопросе не чувствуется. Предложения так, видимо, и застряли в аппарате управле-

ния. А в пароходах оправдываются тем, что газоды и грузовые теплоходы «СТ-38», «СТ-4», «СТ-5», «СТ-13», «СТ-10», «СТ-16» и другие работают на жидком топливе потому, мол, что нет твердого топлива. И вот газоды, помимо того, что работают на жидком топливе, возят еще как балласт газогенераторные установки весом по 10—15 тонн. Постепенно теряются и кадры специалистов-газогенераторщиков.

Не лучше пока обстоит с переводом па твердое топливо береговых силовых установок. По указанию Центрального технического управления наше бюро разработало стационарную газогенераторную 300-сильную установку для береговой электростанции. Но и в этом случае дело дальше отдела проектирования управления не пошло. Никто не решат здесь вопроса о том, какую именно береговую электростанцию перевести на твердое топливо.

В. ДАВЫДОВ, инженер сектора Центрального технического конструкторского бюро Ленинградского пароходства.

Штурману Константинову не место на капитанском мостике

Мы, будущие командиры речного флота, имеем представление о штурмане речного судна, как о человеке знающем, культурном, уважающем свою профессию, команду и пассажиров.

Свершилось шное увидели мы, когда приплыли для прохождения практики на пароход «1 Мая» скорой линии Горький — Астрахань. На красивейшем пароходе, имевшем на борту несколько сот пассажиров, нас встретила калая-то нетретья фигура, оказалась впоследствии 1-м штурманом Константиновым.

То, что мы увидели па капитанском мостике, превзошло самые худшие ожидания. Константинов с вахты 3—4 риза спускается в буфет. Там, прикрываясь от любопытных взоров шкафом, он принимает обычную дозу «топика». К концу вахты Константинов, как правило, «ележит пазетом» па рундуке в раму или в ящике, уткнувшись головой в раму окна. Плохо приходится тем, кто в такое время попадает ему под руку, будь то пассажир, вахтенный матрос, практикант, — кто угодно!

Для получения практических навыков по судовождению, по сведениям, по устройству судна нельзя обойтись без практических занятий, без активной командирской судна. За два месяца практики Константинов ни разу не собрал пас, за все время он не мог найти для нас хорошего слова, а когда ему указали на это, он от-

ветил: «Капитан получает за нас деньги, пусть он и учит».

На мостике Константинов ведет себя прямо по-хулигански. Так, если встречается буксирный пароход с воям в узком месте, Константинов приказывает: «Жми его». «Я им покажу», — кричит он рулевому, и затем в такой же духе. В пятом азарте он загоняет буксирный пароход в яру. Так было при встрече с пароходом «Академик Ольденбург» Волгоаткера, когда загнав на яр «спротивника», Константинов сам едва не стал виновником аварии, от которой судно было спасено только 4-м штурманом тов. Дубининым, находившимся в то время в рубке. Отдакнув пятого 1-го штурмана от машинного телеграфа, он быстро подал в машину команду: «Стоп, полный назад».

Суза разошлась в двух метрах, и «спротивник»-штурману могли лично обругать друг друга.

Но такие случаи ничему не научили Константинова: попрежнему на вахте он всегда пьян, попрежнему при прохождении рейсов, где обычно наблюдается скопление мешков баркасов, он командует рулевому: «Не сворачивай, дави, я отвечаю за это, не ты».

До каких же пор будут терпеть на судне этого человека?

Б. ШАЛАГИН, П. КРУТИКОВ, Ю. МУРЗИН — курсанты Горьковского речного училища.

На стыке двух пароходств

Город Великий Устюг расположен на стыке бассейнов двух пароходств: вниз от него по Малой Северной Двине начинается район деятельности Северного пароходства, вверх от города, по Сухоне — район Сухонского. В Великом Устюге находится пристань Северного пароходства и резиденция начальника эксплуатационного участка Сухонского пароходства. Есть еще в Великом Устюге и пристань управления казых рек.

Попробуйте выехать из города вверх по Сухоне весной, когда, разумеется, не может быть и речи о мелководье, или осенью. Сделать это невозможно. Ни одно из пароходств не обслуживает пассажирской линии Великий Устюг—Опоки.

Вплк же по Сухоне, в город плывут на лодках, как и во времена знаменитого устюжанина Сехана Дежнева.

На пристани Северного пароходства пассажиру рекомендуется обратиться в дис-

петчерский участок Сухонского пароходства. Там советуют попытаться съехать в управление малых рек. А в последнем отделе пассажира в сплавную вахтору тваста Дымослав — может быть там будет попутный катер?

Сухонское пароходство, считая линию Великий Устюг — Опоки «не под рукой», давно отказалось ее обслуживать. Она не значится у него и в расписании. Работники Северного пароходства ежегодно в итгозных докладах декларируют задачу установления пассажирского сообщения на этой линии своим флотом. Но как только выступает навигация, они забывают и о своем обещании и о ежедневном невыполнении пароходством плана пассажирских перевозок.

Кто же, наконец, позаботится о великоустюжском пассажире?

В. ЕВГЕНЬЕВ, ВОЛОГДА.

„Холодный душ“

Пароход «Батумия», принадлежащий Волжскому грузовому пароходству, проследил минувшей зимой в заповедный Куйбышевского судоремонтного завода. На судне произошел серьезный ремонт пазубы и налеторудей. Иные, когда работники промышленных предприятий настойчиво борются за увеличение срока службы судов, когда они, идя навстречу буржуазии, гарантируют высокое качество заводских работ, слепо дожидаются, что и судоремонтники г. Куйбышева сделают свое дело добросовестно.

тент протекает во множестве мест, и с наступлением холодных погод команд невольно принимает холодный душ. В каютах подтекают под струи воды, льющейся с потолка, вода, кастрюли, кружки, шапки. Жалобы, сделанные заводом, уже рассыпаны, на окнах нет крышечек.

Не тут-то было. Опроектированный

Мы обратились в механико-судовую службу пароходства, просили предпринять что-нибудь, чтобы избавить команду от холодного душа. Ответа все нет и нет.

В. АСТАШИН, штурман парохода «Батумия».

По следам наших выступлений

«КОГДА НА СТРОЙКЕ НЕТ ПОРЯДКА»

Начальник ГВРУ тов. Ванев сообщил редакцию, что факты, изложенные в корреспонденции, опубликованной под таким заголовком в № 63 «Р. Т» от 8 августа с. г., при проверке полностью подтвердились.

За слабое руководство и плохую организацию труда на строительстве командиром стройотряда тов. Шезаукову объявлен выговор.

Корреспонденция была обсуждена на заседании партбюро, на специальном совещании и общем собрании рабочих Горьковского строительного отряда ГВРУ.

ГВРУ приняло меры по оказанию помощи Горьковскому стройотряду в выполнении производственного плана и устранении отмеченных в корреспонденции недостатков.

«В МЕНЮ — «ПТИЧКИ»

В заметке, напечатанной под таким заголовком в № 64 «Р. Т» от 11 августа с. г., сообщалось о плохой работе ресторана на пароходе «Оборудован».

Факты соответствуют действительности. Директор ресторана тов. Назаров и издатель Кожеников, Кочегарам Пшинунову и Сергееву объявлены строгие выговоры, а первому штурману Баринкову — выговор. И. о. механика Г. Бояришев, командир Рисаков и рулевой Пухов от занимаемых должностей отстранены.

Из УРЦА Северного пароходства редакция получила, сообщив нам, что нарушения трудовой дисциплины наказаны. Строгие

Принятые меры к усилению политико-воспитательной работы на судне.

ПО СЛЕДАМ НЕОПУБЛИКОВАННЫХ ПИСЕМ

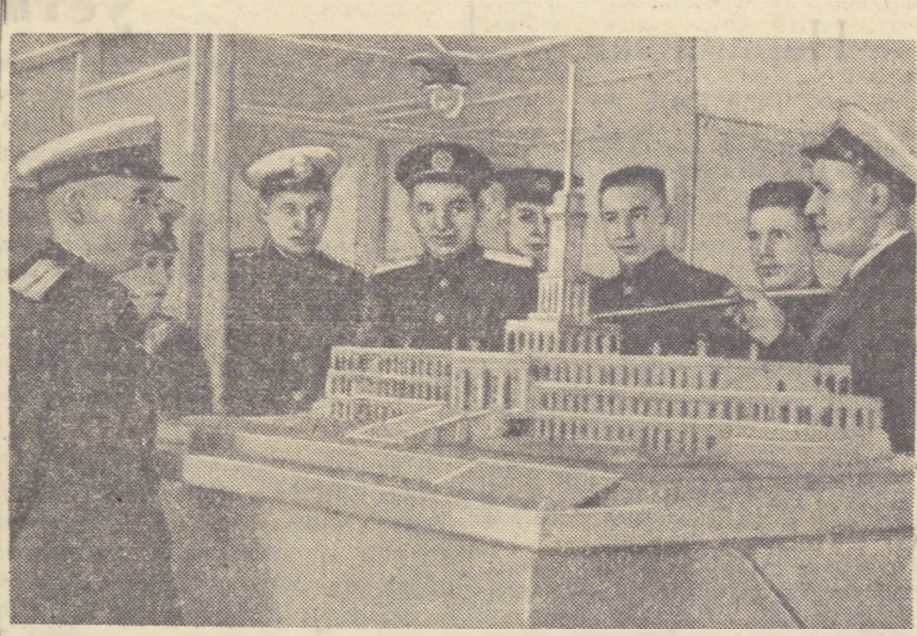
В редакцию поступило письмо о некорректном поведении и хулиганских выходках команды парохода «Ф. Дзержинский».

Заместитель начальника Восточнорусского бассейнового управления пути по политчасти тов. Серов, до сведения которого редакция довела изложенные в письме факты, сообщил нам, что нарушения трудовой дисциплины наказаны. Строгие

Инж. Н. ЗАСЛАВСКИЙ.

В речных бассейнах

Передвижная выставка



В Северный порт столицы ежедневно прибывает много судов с Волги, Камы и из других бассейнов страны. Команды этих судов — члены гости передвижной выставки, организованной Московским домом техники. На выставке основное внимание уделено развитию речного флота за годы советской власти, бурлаковскому и руслановскому движению, почину теплохода «Иосиф Сталин». Широко показаны также методы скоростной обработки флота в портах.

На снимке: члены команды волжского рефрижератора «Борис Шуклин» осматривают выставку. Фото А. ВОРНОВА.

На малых реках Московской области

Московское областное управление по транспорту освоению малых рек (начальник тов. Баржин) в нынешнем году эксплуатирует около 200 километров водных путей. Освоены и стали судоходными реки Нара, Пахра и частично Клязьма. Здесь перевозятся сотни тысяч тонн грузов: лес, песок, сельскохозяйственные продукты.

Коллектив управления малых рек трудится по-стахановски. Пятилетняя программа по тоннам перевыполнена уже в полтора раза. Досрочно завершены августовский план. За успехи, достигнутые во втором квартале, ВДСС и Главречтранс присудили коллективу управления третью премию.

На стахановской вахте мира стоят команды буксирных катеров «Резвый» (механик тов. Константинов и пом. капитана тов. Архипов) и «Проворный» (механик тов. Файкин). Днем эти суда работают на местных переправах, а в остальное время перевозят дрова и строительные материалы. Отлично трудится шкипер тов. Лебедев, обслуживающий три баржи. Еже-

месячно перевыполняет план шкипер баржи № 102 тов. Смирнов. Все суда поддерживаются в хорошем техническом состоянии. В управлении 6 переправ с механической тягой. Лучшей из них по качеству обслуживания пассажиров является Брошницкая (начальник тов. Петрухин).

Управление ведет изыскательские работы по освоению реки Клязьмы в верхнем течении от Ногинска до Владимира. Этот новый водный путь пройдет через Ногинск, Павлов-Посад, Орехово-Зуево и ряд других населенных пунктов. Общее протяжение его будет около 250 километров. На реке Дубне, в районе города Талдома, строится Ново-Николаевский водопропускной плотина. После ее сооружения река станет здесь судоходной на расстоянии до 50 километров.

Готовится флот для новых водных путей. Освоен выпуск 150-тонных грузовых теплоходов и шестидесятипяти тонных самоходных и несамых металлических барж. Начато серийное производство этих судов.

Шефство над судами Амура

45 учреждений Хабаровска, Благовещенска, Комсомольска, Николаевска по примеру прошлого года с начала навигации шефствуют над судами Амурского бассейна.

В культурном шефстве над речниками принимают участие коллективы институтов — медицинского, педагогического, усвоения знаний учителей, энциклопедичный и микробиологический, лесного хозяйства, Дома учителя, Дома пионеров и школьников, коллективы театров и музеев и другие культурные учреждения.

Все представители шефских организаций в начале навигации провели встречи с командами судов, составили планы шефской работы, которые сейчас успешно выполняются в жизнь.

Особенно активно шефствуют над командами судов коллективы Театра юного зрителя, юридической школы и школы № 35, медицинского института и института лесного хозяйства, музыкального училища, библиотеки им. Крупской и научной библиотеки, Совкино, кино «Пигант», художественного и краевого музея Хабаровска.

Эти коллективы в текущую навигацию организовали на судах по 2—3 концерта, пополнили судовой библиотеки, помогли культурно оборудовать на судах красные уголки.

Театр юного зрителя выдвинул для обслуживания экипажа парохода «Карл Маркс» художественную бригаду, которая во время рейса от Хабаровска до Николаевска выступала на судне с концертами.

Шефы из Педагогического института систематически встречаются с командой подшефного парохода «Коминтерн» и проводят с ней интересную и разнообразную работу — читают доклады, выступают с художественной самодеятельностью, проводят литературные вечера.

Коллектив хабаровской городской библиотеки шефствует над командами парохода «Коминтерн» и теплохода «Киров». Шефы доставляют на суда новинки художественной и политической литературы, проводят литературные вечера, организуют коллективное обсуждение книг.

За май, июнь и июль силами шефских коллективов Хабаровска, Николаевска, Комсомольска, Благовещенска прочитаны на судах 43 лекции на различные общественно-политические темы, поставлено 16 концертов, создана 41 передвижная библиотека.

Т. КАСАТКИНА, начальник сектора пропаганды и агитации политотдела Амурского пароходства.

Лекции об архитектурных формах корабля

Донско-Кубанское отделение научного инженерно-технического общества водного транспорта организовало цикл лекций на тему «Новые архитектурные формы судов и планировка пассажирских судов». Лекции читал главный архитектор Центрального техникума-конструкторского бюро Министерства речного флота им. Дзюбин.

Эти лекции, сопровождавшиеся демонстрацией макетов, моделей и чертежей, были посвящены новейшим достижениям советских кораблестроителей, приоритету русских и советских конструкторов в создании теории и практики архитектуры корабля и новых, рациональных форм планировки пассажирских речных судов.

Лекции прослушало около 150 инженеров и техников пароходства и заводов Ростова-на-Дону.

Д. ЭДЕЛЬМАН.

ДЕТСКИЙ САД НА КЛАЗЬМЕ

140 детей работников Министерства речного флота провели лето на Клязьме. Прекрасные дома детского сада расположены в лесу. Несмотря на непогоду, дети много бегали на свежем воздухе. Отдых ребят проходил по строго разработанному режиму, в выполнении которого активное участие принимал весь коллектив детского сада: педагоги, медицинские и технические работники.

В саду дети хорошо поправились, загорели и окрепли.

И. ЛУДМАН.

Выставка достижений народного хозяйства и культуры Народной республики Болгарии

9 сентября, в день национального праздника болгарского народа, в Москве в Центральном парке культуры и отдыха имени Горького открылась первая в СССР выставка достижений в области народного хозяйства и культуры Народной республики Болгарии.

На украшенной государственными флагами площади у главного выставочного павильона собрались представители министерств, промышленных, торговых и хозяйственных органов, общественных организаций, депутаты, деятели науки, литературы и искусства, генералы и офицеры Советской Армии, послы и посланники стран народной демократии и другие члены дипломатического корпуса.

Председатель президиума Всесоюзной торговой палаты М. В. Нестеров приветствовал болгарскую правительственную делегацию, главу делегации — министра внешней торговли Димитрия Ганева, посла Народной республики Болгарии Стефану Благоеву, отметив, что сотрудничество между СССР и Болгарией должно всемерно способствовать развитию и процветанию страны, повышению благосостояния болгарского народа. Открываемая выставка показывает мирный созидательный труд болгарского народа, выражает его волю и стремление неустанно бороться за дело мира и демократии, против поджигателей войны.

Выставку открыл министр внешней торговли Народной республики Болгарии г-н Д. Ганев.

Отметив выполнение двухлетнего хозяйственного плана и крупные успехи в области промышленности, сельского хозяйства и культуры, достигнутые освобожденным болгарским народом с помощью Советского Союза, г-н Ганев в заключение сказал:

— Опираясь на дружбу с Советским Союзом и братскими странами народной демократии, болгарский народ под руководством славной коммунистической партии построит основы социализма в своей стране. Шесть миллионов болгарских рабочих и служащих, красноречиво свидетельствуют, что наш народ единодушно и твердо стал в первые ряды фронта мира, демократии и социализма, ведущего решительную борьбу против империалистической агрессии, против поджигателей новой войны.

Отмечив выполнение двухлетнего хозяйственного плана и крупные успехи в области промышленности, сельского хозяйства и культуры, достигнутые освобожденным болгарским народом с помощью Советского Союза, г-н Ганев в заключение сказал:

Опираясь на дружбу с Советским Союзом и братскими странами народной демократии, болгарский народ под руководством славной коммунистической партии построит основы социализма в своей стране. Шесть миллионов болгарских рабочих и служащих, красноречиво свидетельствуют, что наш народ единодушно и твердо стал в первые ряды фронта мира, демократии и социализма, ведущего решительную борьбу против империалистической агрессии, против поджигателей новой войны.

Опираясь на дружбу с Советским Союзом и братскими странами народной демократии, болгарский народ под руководством славной коммунистической партии построит основы социализма в своей стране. Шесть миллионов болгарских рабочих и служащих, красноречиво свидетельствуют, что наш народ единодушно и твердо стал в первые ряды фронта мира, демократии и социализма, ведущего решительную борьбу против империалистической агрессии, против поджигателей новой войны.

Опираясь на дружбу с Советским Союзом и братскими странами народной демократии, болгарский народ под руководством славной коммунистической партии построит основы социализма в своей стране. Шесть миллионов болгарских рабочих и служащих, красноречиво свидетельствуют, что наш народ единодушно и твердо стал в первые ряды фронта мира, демократии и социализма, ведущего решительную борьбу против империалистической агрессии, против поджигателей новой войны.

Опираясь на дружбу с Советским Союзом и братскими странами народной демократии, болгарский народ под руководством славной коммунистической партии построит основы социализма в своей стране. Шесть миллионов болгарских рабочих и служащих, красноречиво свидетельствуют, что наш народ единодушно и твердо стал в первые ряды фронта мира, демократии и социализма, ведущего решительную борьбу против империалистической агрессии, против поджигателей новой войны.

Опираясь на дружбу с Советским Союзом и братскими странами народной демократии, болгарский народ под руководством славной коммунистической партии построит основы социализма в своей стране. Шесть миллионов болгарских рабочих и служащих, красноречиво свидетельствуют, что наш народ единодушно и твердо стал в первые ряды фронта мира, демократии и социализма, ведущего решительную борьбу против империалистической агрессии, против поджигателей новой войны.

Опираясь на дружбу с Советским Союзом и братскими странами народной демократии, болгарский народ под руководством славной коммунистической партии построит основы социализма в своей стране. Шесть миллионов болгарских рабочих и служащих, красноречиво свидетельствуют, что наш народ единодушно и твердо стал в первые ряды фронта мира, демократии и социализма, ведущего решительную борьбу против империалистической агрессии, против поджигателей новой войны.

Опираясь на дружбу с Советским Союзом и братскими странами народной демократии, болгарский народ под руководством славной коммунистической партии построит основы социализма в своей стране. Шесть миллионов болгарских рабочих и служащих, красноречиво свидетельствуют, что наш народ единодушно и твердо стал в первые ряды фронта мира, демократии и социализма, ведущего решительную борьбу против империалистической агрессии, против поджигателей новой войны.

Опираясь на дружбу с Советским Союзом и братскими странами народной демократии, болгарский народ под руководством славной коммунистической партии построит основы социализма в своей стране. Шесть миллионов болгарских рабочих и служащих, красноречиво свидетельствуют, что наш народ единодушно и твердо стал в первые ряды фронта мира, демократии и социализма, ведущего решительную борьбу против империалистической агрессии, против поджигателей новой войны.

Опираясь на дружбу с Советским Союзом и братскими странами народной демократии, болгарский народ под руководством славной коммунистической партии построит основы социализма в своей стране. Шесть миллионов болгарских рабочих и служащих, красноречиво свидетельствуют, что наш народ единодушно и твердо стал в первые ряды фронта мира, демократии и социализма, ведущего решительную борьбу против империалистической агрессии, против поджигателей новой войны.

Опираясь на дружбу с Советским Союзом и братскими странами народной демократии, болгарский народ под руководством славной коммунистической партии построит основы социализма в своей стране. Шесть миллионов болгарских рабочих и служащих, красноречиво свидетельствуют, что наш народ единодушно и твердо стал в первые ряды фронта мира, демократии и социализма, ведущего решительную борьбу против империалистической агрессии, против поджигателей новой войны.

Опираясь на дружбу с Советским Союзом и братскими странами народной демократии, болгарский народ под руководством славной коммунистической партии построит основы социализма в своей стране. Шесть миллионов болгарских рабочих и служащих, красноречиво свидетельствуют, что наш народ единодушно и твердо стал в первые ряды фронта мира, демократии и социализма, ведущего решительную борьбу против империалистической агрессии, против поджигателей новой войны.

КРИТИКА И БИБЛИОГРАФИЯ

Рассказы о советских речниках

Речной транспорт является одной из важнейших частей единого социалистического хозяйства страны. На наших реках трудятся сотни тысяч людей. Но в сказанном, о речном транспорте и речниках советские писатели и поэты почти ничего не пишут. А ведь писать здесь есть о чем. Труд речников полон романтики, героизма. На речном транспорте за годы советской власти произошли преобразования коренным образом изменившие весь его облик. Наконец, что особенно ценно, в дружной трудовой семье речников выросли новые замечательные люди, полные и общепризнанные новаторы, передовики производства.

Военные мероприятия США

численность американских войск в Западной Германии будет в ближайшее время значительно увеличена. По словам Кларка, будет увеличен также срок службы американских военнослужащих, находящихся в Западной Германии.

События в Корее

ПХЕНЬЯН, 11 сентября. (ТАСС). Главное командование Народной армии Кореи сообщило сегодня вечером, что части Народной армии, освободившие Гунгы (Гунгы), Корея (Корея), Талудон (Талудо) и знавшие другие важные узлы вражеской обороны севернее Тэгу (Тайку), продолжают вести наступательные бои.