

Речной транспорт

Орган Министерства речного флота СССР и ЦК профсоюза рабочих речного транспорта

№ 74 (2728)

Пятница, 15 сентября 1950

19-й год издания

Цена 30 коп.

Кровное дело советского народа (1 стр.).
 ПАРТИННАЯ ЖИЗНЬ: И. Ефимов. — Перед началом учебного года; Б. Позднин. — Извлечь уроки из ошибок (2 стр.).
 П. Сафронов. — Больше внимания пассажирским перевозкам на Енисее (2 стр.).
 И. Уманский. — Неудачи одной команды (3 стр.).
 Н. Шаратов. — Плотоводам — нормальную нагрузку (3 стр.).

М. Брюхов. — Метод инженера Ф. Ковалева на речные суда (3 стр.).
 Строго соблюдать Правила плавания. Обзор писем (3 стр.).
 П. Александров. — Пловучая мастерская (4 стр.).
 П. Лазарев. — Пристань Дубовка нуждается в помощи (4 стр.).
 Наша консултация (4 стр.).
 События в Корее (4 стр.).

Великие стройки сталинской эпохи

Кровное дело советского народа

Важная задача партийных организаций

С огромным удовлетворением встретили трудящиеся постановление советского правительства о строительстве Главного Туркменского канала Аму-Дарья — Красноволок, об орошении и обводнении земель южных районов Прикаспийской равнины Западной Туркмении, низовьев Аму-Дарья и западной части пустыни Кара-Кумы. Это историческое решение советского правительства является новым ярким проявлением сталинской заботы о благе народа, о росте и процветании великой советской державы.

Советский Союз охвачен лихорадкой грандиозного созидания. Под руководством большевистской партии, гениального и мудрого Сталина наша великая Родина осуществляет постепенный переход от социализма к коммунизму, осуществляет сталинский план строительства коммунистического общества. Успешно заживив раны, нанесенные нашей стране за годы Великой Отечественной войны с немецко-фашистскими захватчиками, советский народ с огромным политическим и производственным подъемом воплощает в жизнь грандиозные задачи создания материально-технической базы коммунистического общества.

Ярчайшим свидетельством последовательного осуществления политики создания материально-технической базы коммунистического общества являются новые гигантские стройки, названия которых с гордостью и радостью произносятся советские патриоты. Еще совсем недавно весь мир облетела весть о строительстве двух волжских гигантов — Куйбышевской и Сталинградской гидроэлектростанций. Ныне общепризнанное новое постановление о строительстве Главного Туркменского канала. Радость и гордость советских людей, являющихся не только современниками, но и активными творцами великих преобразований нашей Родины, разделяют все честные передовые люди мира, во конкретных и живых примерах убеждающиеся в миролюбивой политике советского государства, выходящей в успехах нашей Родины, в ее неуклонно растущей мощи гарантирующей мир и безопасность народов.

Величественные стройки коммунизма являются гигантским вкладом Советского Союза в дело мира во всем мире. Они еще более вдохновляют сторонников мира на борьбу против империалистических поджигателей войны.

Нет такого уголка в нашей необъятной стране, где бы рабочие, служащие, крестьяне, интеллигенция не говорили в эти дни о гигантских стройках коммунизма. Проникнутый большим патриотическим чувством, каждый гражданин Советского Союза стремится на своем трудовом посту достойно отметить исторические решения советского правительства, направленные к дальнейшему расцвету СССР, укреплению его экономического и военного могущества. С каждым днем множатся сообщения о том, с какой радостью выполняются первые заказы для новых гидроэлектростанций на Волге, как быстро доставляют грузы мирным строителям по железным дорогам и водным путям. Все эти факты, — пусть даже самые незначительные на первый взгляд, — говорят о великом морально-политическом единстве нашего общества, сплоченности народа вокруг партии Ленина — Сталина. Эти факты еще и еще раз говорят о том, что политика большевистской партии есть жизненная основа советского строя, что эта политика отвечает кровным интересам народа, выражает все его помыслы и думы.

Решение о строительстве Главного Туркменского канала является в то же время блестящим свидетельством неуничтожимой дружбы и братства советских народов, политики большевистской партии, направленной к приумножению славы нашей многонациональной Родины.

Строительство Главного Туркменского канала — составная часть генерального сталинского плана преобразования природы, укрепления экономической мощи нашего государства, дальнейшего подъема благосостояния народа. Это строительство составляет звено единого сталинского плана строительства коммунизма, несущего советским людям полное удовлетворение материальных и культурных запросов, изобилие жизненных благ и духовной культуры.

Всем миру известно, сколь грандиозная работа уже проделана в нашей стране по превращению в жизнь великих сталинских предначертаний. Успешно осуществляется принятое по инициативе товарища Сталина постановление Совета Министров СССР и ЦК ВКП(б) о плане полесезонных лесонасаждений, введения травопольных севооборотов, строительства прудов и водоемов для обеспечения выскоки и устойчивых урожаев в степных и лесостепных районах европейской части СССР. Усилиями советских людей уже произведены лесные насаждения на широчайших пространствах от Каспийского моря до Уральского хребта. На службе преобразования природы поставлена современная паровозная техника, построенная на наших отечественных заводах. Начался переход к новой системе орошения. Недалеко и то время, когда мощный поток воды Аму-Дарья найдет жаждущие земли Кара-Кумы. Там, где веками царил зной, свирепствовали песчаные бури и суховей, появятся цветущие пастбища, бескрайние хлопковые поля, появятся новые города, зацветут сады, возникнут районы с высокоразвитым сельским хозяйством.

Строительство Главного Туркменского канала имеет своей целью обеспечение водоснабжения промышленных предприятий и железнодорожного транспорта, орошение и освоение 1300 тысяч гектаров новых земель для развития главным образом хлопководства, обводнение до 7 миллионов гектаров пастбищ пустыни Кара-Кумы в целях дальнейшего развития кормовой базы для развития животноводства в южных районах Прикаспийской равнины Западной Туркмении, в низовьях реки Аму-Дарья и в западной части пустыни Кара-Кумы, получение гидроэлектроэнергии для промышленности и сельского хозяйства в этих районах.

План новой стройки предусматривает сооружение мощной Тахта-Ташской плотины на реке Аму-Дарья и двух плотин с крупными водохранилищами на Главном Туркменском канале, сооружение трех гидроэлектростанций, строительство крупных отводных оросительных и обводнительных каналов.

О масштабах этого гигантского строительства можно судить по следующим цифрам. Протяженность Главного Туркменского канала вместе с отводными каналами составит 2300 километров, почти в десять раз более, чем протяженность Панамского и Суэцкого каналов вместе взятых. Это будет крупнейший в мире гидроузел, не имеющий равного себе во всей истории гидротехники.

Не менее величественны и темпы создания этой стройки. Строительство Главного Туркменского канала должно быть начато в 1951 году и закончено в 1957 году. Чтобы судить об этих темпах, достаточно напомнить, что Панамский канал, длиной в 81,6 километра, строился 34 года, а Суэцкий канал, длиной в 166 километров, был сооружен за 11 лет.

Прежде чем приступить к основному строительству, предстоит провести в безводной пустыне шоссейные дороги, наладить телефонную и радиосвязь, построить линии электропередач и установить мощные аппараты для опреснения воды, проложить новые сотни километров вольтпроводных линий. Таким образом, еще до того, как возникнет Главный Туркменский канал, пустыня наполнится жизнью.

Генеральный план покорения пустыни встречен с огромным энтузиазмом трудящихся Туркменской республики. Они от всей души благодарят инициатора создания этого генерального плана — великого вождя и учителя Иосифа Виссарионовича Сталина.

Многотысячная армия советских речников вместе со всеми трудящимися нашей Родины гордится тем, что она является участником этих великих строев. Коллективы волжских речников соревнуются за быструю доставку грузов для Куйбышевской и Сталинградской гидроэлектростанций, за быструю обработку флота в портах и на пристанях. Речники Среднеазиатского пароходства также заявляют о своей готовности внести свой достойный вклад в осуществление великой стройки, призванной преобразить Кара-Куму в цветущий край, в край изобилия и счастья туркменского народа.

Правительство обязало Министерство речного флота разработать мероприятия по использованию Главного Туркменского канала для целей судоходства. Не подлежит сомнению, что работники речного транспорта с честью справятся с возложенными на них задачами. Вместе со всем народом работники речного транспорта будут работать над тем, чтобы грандиозные планы сталинских строев блестяще воплотились в жизнь.

С исключительным воодушевлением самоотверженным трудом укрепляют могущество любимой Родины. Из 18 судов русламовской буксирной линии Касимов—Горький половина досрочно завершила свой пятилетний план, а остальные близки к его выполнению. К числу передовых относятся экипажи буксирщиков: «Промаландист», «Тельман», «Ока», «Тобольск», «Пятигорск», «Гром», «Искитя Хрущев», «Смолянский» и другие.

Экипаж парохода «Смолянский» (капитан тов. Бирюков, механик тов. Денисов), выходя в очередной рейс, заключает договор на соревнование с диспетчерской сменой. Все воза, как правило, превышает норму. Вот два таких рейса, успешно совершенных в августе. Из Касимова в Горький доставлен караван в составе двух грузовых и двух порожних судов. Воз прибыл в конечный пункт на четыре часа раньше графика. В следующий раз на буксире у «Смолянского» были четыре грузовых и две порожних баржи. Нагрузка превысила плановую на 67 проп. Несмотря на это, парход пришел в Горький точно по расписанию. По этому же маршруту одновременно отправлялся и пароход «Тобольск» (капитан тов. Горюжанов, механик тов. Степанов). Нагрузка на индикаторную силу составила 200 проп. к плану. Коллектив судна этот рейс посвятил борьбе за мир. Караван прибыл на три часа до срока. Парход «Тобольск» выполнил августовский план за три недели, превысив месячное задание на 61,8 проп. Успешно справился с августовским заданием и экипаж парохода «Смолянский».

Хорошо работает на участке Касимов—Рязань команда парохода «Аврора» (капитан тов. Паров, механик тов. Мартьянов). Парход доставляет грузовые караваны и порожняк при повышенных нагрузках, опережая график. В августе экипажем парохода «Аврора» выполнен об окончании пятилетнего плана перевозок.

Немало стахановских рейсов проведено на участке Касимов—Шурово. Команда парохода «Харьков» (капитан тов. Жегулин, механик тов. Давыдов) доставила в Шурово караван грузовых судов на 14 часов ранее графика. По этому же маршруту пароход «Радист» (капитан тов. Кузнецов, механик тов. Зиновьев) привел воз за 12 часов до срока.

На Верхней Оке стахановским трудом ставится коллектив буксирной парохода «Сельбор» (капитан тов. Захаров, механик тов. Авдеев). Команда судна еще в середине навигации закончила пятилетний план перевозок. 28 августа командиры буксирного парохода об окончании навигационного и месячного заданий.

К 1 сентября в пароходстве насчитывалось 26 буксирных трайтовых пароходов, экипажи которых уже завершили пятилетний план перевозок. Число их непрерывно растет.

Цвети, родная Туркмения!

Для волжских гигантов

Солнечная родная Туркмения славится богатыми урожаями хлопка, дынь, арбузов и других бахчевых культур и фруктов. Но сельское хозяйство развито, главным образом, в оазисах, в районах, где есть вода. Большая площадь нашей республики занята песками. Жизнь дает нам волю. До революции вода и все сельскохозяйственные продукты были достоянием богачей. Владеющей водой был хозяином жизни.

Радость и счастье принесла нам советская власть. За годы советской власти произошли невиданные изменения. В большой семье народов Советского Союза туркмены достигли огромных успехов в развитии сельского хозяйства, животноводства. Неизмеримо возросла культура туркменского народа. В городах и колхозах республики построены клубы, школы, больницы, детские учреждения. Выдающиеся заведения Туркмении готовят высококвалифицированные кадры для различных отраслей промышленности и сельского хозяйства. Только несколько дней назад в Чарджоу открылся государственный педагогический институт. Новый строй учителей будет воспитывать строителей коммунистического общества.

Нельзя передать словами великую радость ишиного народа. Почтенование Совета Министров Союза ССР о строительстве Главного Туркменского канала Аму-Дарья — Красноволок, об орошении и обводнении земель южных районов Прикаспийской равнины Западной Туркмении, низовьев Аму-Дарья и западной части пустыни Кара-Кумы с величайшим одобрением встречено на всех предприятиях, в колхозах и учреждениях республики. Мы видим в этом постановлении новое проявление заботы партии и правительства, лично товарища Сталина о дальнейшем расцвете культуры туркменского народа.

Сбылись сокровенные мечты народов Востока о плодородных садах в пустыне. Изменяется география нашей страны. После постройки канала, водохранилища и гидроэлектростанций жаркие и пустынные Бара-Кумы будут называться в учебниках географии цветущим садом, который создан по воле большевиков. Орошение больших участков земли, создание лесных насаждений позволяют нашему народу выращивать небывалые урожаи хлопка, еще больше развить животноводство. Гидроэлектростанции обеспечат промышленность, сельское хозяйство достаточным количеством электроэнергии. Вырастают социалистические города.

На заботу партии и правительства отвечают новыми трудовыми подвигами, не жалея своих сил и знаний для дальнейшего расцвета нашей Родины, — единственно заявляют трудящиеся республики.

В эти дни на предприятиях и в колхозах проходят митинги. Простыми, из глубины сердца ищущими словами туркменский народ выражает чувства глубокой любви и преданности большевистской партии, советскому правительству, вождю народов товарищу Сталину.

Став на стахановскую вахту мира, хлопководы нашей области развернули соревнование за сбор в среднем каждом колхозником не менее 10 тысяч килограммов хлопка. Свои обязательства хлопководы выполняют с честью.

Славными делами отвечают за заботу партии и правительства и наши речники, работавшие на самой большой волной магистрали Советской Азии. Они стремятся досрочно доставлять грузы народному хозяйству.

Коллективы пароходов «Гром» и «Максим Горький» досрочно завершили свой пятилетний и навигационный планы. Сверх годового задания мы решили сделать еще не менее 5 миллионов тонно-километров. Слово у нас не займется с делом.

Цвети и богатей, наша социалистическая Родина, цвети, родная Туркмения!

КАРА ХАТАМОВ, капитан парохода «Гром», ШАДМАН ДЖУРАЕВ, капитан парохода «Максим Горький», ЧАРДЖОУ (по телеграфу)

Будем участниками народных строев

С огромным патриотическим подъемом воспринял коллектив Моссудовери постановление правительства о сооружении Куйбышевской и Сталинградской гидроэлектростанций. Слесари, судосборщики, стюарды, плотники с восточным говором о новых гигантских стройках. В невиданных масштабах строительства, в предельно сжатых сроках работ они, как и весь советский народ, вынужденный силой советского строя, бурный расцвет экономики социалистического государства.

Агитаторы и чирчики газет во всех пещках ознакомили рабочих с постановлением правительства. Всею эти постановления горячо обсуждались, горячо приветствовались.

Только нашей стране, руководимой коммунистической партией и великим Сталиным, под силу осуществлять такое грандиозное строительство, — сказал стахановец-стюард деревообделочного пеща тов. Бороздин.

Стахановец судоорпусного пеща тов. Приси о большой радостью говорит о том, что строительство Куйбышевской и Сталинградской гидроэлектростанций является новым ярким проявлением заботы о дальнейшем повышении благосостояния советского народа.

Коллектив Моссудовери горит и счастливым, что три буксирных парохода, выпущенных им досрочно, поутрули неважно в распоряжение строительства Куйбышевской гидроэлектростанции.

Мы с нетерпением ждем заказов для всепародных строев на Волге, — заявляют рабочие, техники, инженеры судов. Мы хотим быть активными участниками этих величественных строев коммунизма.



Сталинград. На месте предстоящей стройки развернулись изыскательские работы. На снимке: младший техник-теплогрф А. Ф. Варков и рабочий Т. Ф. Воробьева за разбивкой разведочных скважин на месте, где будет сооружаться плотина.

Успешно справился с августовским заданием и экипаж парохода «Смолянский».

Хорошо работает на участке Касимов—Рязань команда парохода «Аврора» (капитан тов. Паров, механик тов. Мартьянов). Парход доставляет грузовые караваны и порожняк при повышенных нагрузках, опережая график. В августе экипажем парохода «Аврора» выполнен об окончании пятилетнего плана перевозок.

Немало стахановских рейсов проведено на участке Касимов—Шурово. Команда парохода «Харьков» (капитан тов. Жегулин, механик тов. Давыдов) доставила в Шурово караван грузовых судов на 14 часов ранее графика. По этому же маршруту пароход «Радист» (капитан тов. Кузнецов, механик тов. Зиновьев) привел воз за 12 часов до срока.

На Верхней Оке стахановским трудом ставится коллектив буксирной парохода «Сельбор» (капитан тов. Захаров, механик тов. Авдеев). Команда судна еще в середине навигации закончила пятилетний план перевозок. 28 августа командиры буксирного парохода об окончании навигационного и месячного заданий.

К 1 сентября в пароходстве насчитывалось 26 буксирных трайтовых пароходов, экипажи которых уже завершили пятилетний план перевозок. Число их непрерывно растет.

Для волжских гигантов

По пути из Астрахани в Москву мы услышали по радио радостную весть о постановлении правительства о строительстве Куйбышевской и Сталинградской гидроэлектростанций.

Не первый год я плаваю по Волге и знаю, как много выстрадали жители Поволжья и Прикаспия от засухи и сучовей, я знаю пустынные и полупустынные районы северной части Прикаспийской низменности. Теперь, когда по решению нашего мудрого правительства будут построены две величайшие в мире гидроэлектростанции, кавет в прошлое страх перед засухой и неуверьями.

Величественная программа орошения и обводнения колхозных и совхозных полей на базе Куйбышевской и Сталинградской гидроэлектростанций является прямым продолжением грандиозной работы по преобразованию природы, которая проводится в последовательный период в нашей стране.

Речники великой русской реки Волги с величайшим энтузиазмом будут участвовать во всеародных стройках. Ведь когда будут построены Куйбышевская и Сталинградская гидроэлектростанции, изменит свой облик и судоходная Волга. Просторнее будет плавать и мы, речники, радуемся этому.

Г. НИКОНОВ, второй штурман теплохода «Борис Щукин».

Предоктябрьское соровнование на судах

На судах Довского пароходства развертывается соревнование в честь 33-й годовщины Великого Октября. Каждый день в соревнование включаются все новые и новые коллективы судов. На пароходах «Москва», «Максим Горький», «Генерал Ватулин», «Вячеслав Молотов», «Михаил Фрунзе» и многих других соревнование возглавляют коммунисты и комсомольцы. Команды этих судов ежемесячно переопределяют планы по перевозкам грузов и пассажирскому транспорту, успешно превращают в жизнь обязательства, взятые ими в начале навигации.

Команда буксирной парохода «Максим Горький», досрочно завершив пятилетнее задание, взяла новое, повышенное обязательство — ранее срока закончить сентябрьский и октябрьский планы, перевезти в честь 33-й годовщины Октября десятки тысяч тонн грузов сверх плана.

Команда судна с начала послевоенной сталинской пятилетки сделала сверх задания 500 тысяч тонно-километров и сэкономила более 750 тонн угля. РОСТОВ-НА-ДОНУ (наш корр.).

Успешно превращает в жизнь свой стахановский план коллектив нефтевода «Балхаш» (капитан тов. Дощенко, механик тов. Гилев, предсудкома тов. Шенулов). Из месяца в месяц команда перевыполняет задание. В результате стахановского труда экипаж «Балхаша» к 10 сентября дал 103 процента навигационного задания. Сэкономлено 21 тонна топлива.

Коллектив судна принял предоктябрьское обязательство — сделать сверх плана не менее 16 миллионов условных тонно-километров и сэкономить 10 тонн топлива. г. МОЛОТОВ (по телеграфу).

Досрочно

К началу сентября в Беломорско-Онежском пароходстве семь судовых коллективов завершили свои пятилетние задания; пароходами «Видлига» (капитан тов. Зюбин, механик тов. Проказов), «Осетр» (капитан тов. Петров, механик тов. Ипанин), «Отюст Вланин» (капитан тов. Яков, механик тов. Королев), «Вореслав» (капитан тов. Манаев, механик тов. Чукарин), «Ижорен-20» (капитан тов. Трифонов, механик тов. Токменко), «Пролетарий» (капитан тов. Мухин, механик тов. Войцеховский), «Медведь» (капитан тов. Аганин, механик тов. Андрианов).

Экипажи пароходов «Жданов» (капитан тов. Брюнцено, механик тов. Исаков), «Ижорен-48» (капитан тов. Никифоров, механик тов. Олипов) и «Полесье» (капитан тов. Кахонский, механик тов. Бобер) досрочно закончили свои навигационные планы. ПЕТРОВЗАВОДСК (по телеграфу).

Досрочно

К началу сентября в Беломорско-Онежском пароходстве семь судовых коллективов завершили свои пятилетние задания; пароходами «Видлига» (капитан тов. Зюбин, механик тов. Проказов), «Осетр» (капитан тов. Петров, механик тов. Ипанин), «Отюст Вланин» (капитан тов. Яков, механик тов. Королев), «Вореслав» (капитан тов. Манаев, механик тов. Чукарин), «Ижорен-20» (капитан тов. Трифонов, механик тов. Токменко), «Пролетарий» (капитан тов. Мухин, механик тов. Войцеховский), «Медведь» (капитан тов. Аганин, механик тов. Андрианов).

Экипажи пароходов «Жданов» (капитан тов. Брюнцено, механик тов. Исаков), «Ижорен-48» (капитан тов. Никифоров, механик тов. Олипов) и «Полесье» (капитан тов. Кахонский, механик тов. Бобер) досрочно закончили свои навигационные планы. ПЕТРОВЗАВОДСК (по телеграфу).

Досрочно

К началу сентября в Беломорско-Онежском пароходстве семь судовых коллективов завершили свои пятилетние задания; пароходами «Видлига» (капитан тов. Зюбин, механик тов. Проказов), «Осетр» (капитан тов. Петров, механик тов. Ипанин), «Отюст Вланин» (капитан тов. Яков, механик тов. Королев), «Вореслав» (капитан тов. Манаев, механик тов. Чукарин), «Ижорен-20» (капитан тов. Трифонов, механик тов. Токменко), «Пролетарий» (капитан тов. Мухин, механик тов. Войцеховский), «Медведь» (капитан тов. Аганин, механик тов. Андрианов).

Экипажи пароходов «Жданов» (капитан тов. Брюнцено, механик тов. Исаков), «Ижорен-48» (капитан тов. Никифоров, механик тов. Олипов) и «Полесье» (капитан тов. Кахонский, механик тов. Бобер) досрочно закончили свои навигационные планы. ПЕТРОВЗАВОДСК (по телеграфу).

На большинстве промышленных предприятий речного транспорта сейчас в разгаре подготовка к зимнему судообороту. Судооборот имеет первостепенное значение для успеха будущей навигации, для выполнения важных народнохозяйственных задач, которые партия и правительство возлагают на речной транспорт.

В нынешнем году перед нашими промышленными предприятиями поставлены более ответственные и сложные задачи, чем в предыдущие годы. С переходом на систему планово-предупредительного ремонта флота, которая начинает осуществляться в 1950 г., для заводов основным становится средний ремонт. Своевременность и высокое качество его исполнения позволяет улучшить техническое состояние флота, снять ограничения с многих судов и тем самым увеличить мощию флота.

Главное, что необходимо для достижения поставленной цели, — это повышение культуры производства. Ремонтировать суда не по старинке, а на основе разработанных технологических процессов, применения рациональных методов труда.

Борьба за повышение производственной культуры — общее дело хозяйственников, партийных, профсоюзных и комсомольских организаций. Борьба за высокую культуру производства должна быть в центре внимания партгоранизаций предприятий при осуществлении предоставленного им Уставом ВКП(б) права контроля хозяйственной деятельности администрации.

Партийный контроль — это форма влияния партийной организации на производственную жизнь предприятия. Только при правильно поставленном партийном контроле может быть достигнута сочетание партийно-политической и хозяйственной работы, обеспечивающее прочность наших производственных успехов.

Правильно поняв свою роль в организации контроля партгоранизация Семипалатинского завода. Введение всякого новшества, направленного к повышению производительности труда, в лучшей организации производства, она подкрепляла массово-политической работой. Когда, например, на судоремонте выявлялись элементы потака, агитаторы разъясняли важность этого мероприятия. Партийная, профсоюзная и комсомольская организация силой общественного мнения привлекала внимание коллектива к борьбе за экономию материалов, добивалась осуществления сотрудничества инженерно-технических работников и стахановцев. Партийная организация завода, мобилизуя рабочих, инженеров и служащих на решение хозяйственных задач, сыграла большую роль в досрочном завершении плана зимнего судооборота.

Партийная организация Куйбышевского судоремонтного завода сумела привлечь весь коллектив к участию в подготовке к зиме. Возникшие трудности успешно преодолеваются; завод теперь опережает график подготовки к зимнему судообороту.

Далеко не везде партийные организации промышленных предприятий как следует используют свое право контроля, силу своего влияния на решение производственных задач. Об этом говорит, в частности, неудовлетворительный ход подготовки к зимнему судообороту во многих бассейнах. На предприятиях и партийные организации должны значительно больше заботиться о том, чтобы график подготовки к зимнему судообороту не вырывается и в целом по министерству и в таких особенно отстающих пароходствах, как Амурское, Волго-тапкер, Печорское и некоторые другие.

Могут ли сказать партгоранизации судоремонтных предприятий этих бассейнов, что они правильно осуществляют право контроля? Конечно, нет! Взять к примеру Печорские мастерские, где партгоранизация уже давно обесудила вопросы подготовки к зиме. Коммунисты мастерских внесли много ценных предложений, которые легли в основу непохожих решений. Но после этого не проводилась партийно-политическая работа, не было организованно соревнование за успешную подготовку к судообороту. Исполнение принятого решения не контролировалось. Предложения коммунистов остались без внимания, а мастерские не только не ликвидировали своего отставания, но даже замедлили темп подготовки к зиме.

Есть партийные организации, которые пока и вовсе не иттеросовались ходом подготовки к зимнему судообороту. Секретарь бюро партгоранизации Московского судоремонтно-судоремонтного завода тов. Касякин еще не нашел времени для постановки на обсуждение партийного собрания вопроса о подготовке к зиме. А время не ждет. Медлительность партгоранизации этого завода тем более не оправдана, что с подготовкой к зиме он значительно отстает.

Знаем, что для успешного проведения зимнего судооборота большое значение имеет своевременное изготовление сменно-запасных деталей. Опыт прошлого года показывает, что препятствия, не затоваривание летом сменно-запасных деталей, создавая себе дополнительные трудности зимой. Так было, например, в Камском пароходстве (начальник пароходства тов. Сабуров, начальник полготдела тов. Браншинников), но здесь не учли печального прошлого года. И сейчас это пароходство по производству сменно-запасных деталей идет ниже графика. Партгоранизации же заводов Камского пароходства не возглавляли борьбу за ликвидацию производственного прорыва.

Приказом министра предусмотрено снабжение сменно-запасными деталями в первую очередь бурлаковских судов, чтобы дать им возможность сменить некоторые детали до прихода в заторы. Однако многие предприятия недооценивают важности этого мероприятия и медлят со снабжением запасными деталями бурлаковских судов, а партийные организации не взяли его во внимание под свой контроль.

Распространение почта завода им. Ленина по гарантированию качества ремонта имеет большое значение для дальнейшего развития бурлаковского движения, а стало быть для полного осуществления системы планово-предупредительного ремонта. В стахановских планах предприятий предусмотрен ряд технических мер, позволяющих гарантировать качество ремонта. Но партгоранизации многих заводов, в частности восточных бассейнов, не мобилизуют речников на борьбу за осуществление принятых стахановских планов.

Силу партийного контроля необходимо направить на максимальное использование резервов, имеющихся буквально на каждом предприятии. Большинство наших предприятий пополнило теперь новым оборудованием. С помощью профсоюзных и комсомольских организаций и наших стахановцев надо проверить, как используется это оборудование, и добиться, чтобы оно было использовано рационально. Коммунисты и комсомольцы должны быть в авангарде борьбы за освоение новой техники, быть застрельщиками перенесения на речной транспорт новых методов труда, передовой технологии. Партийные, профсоюзные и комсомольские организации должны позаботиться, чтобы опыт стахановцев стал достоянием всех рабочих судоремонтных предприятий. В этом отношении первостепенную роль призван сыграть метод инженера Ф. Ковалева.

Осуществляя контроль за ходом подготовки производства к выполнению возросших требований, предствляемых к ремонту флота в зимний период, партийные организации и политорганы не должны упускать из поля своего зрения подготовку к зиме жилищ и культурно-бытовых учреждений.

Необходимо, чтобы в приходе флота в заторы было полностью отремонтировано и оборудовано жилье для плавсостава, чтобы нормально работали бани, прачечные, парикмахерские, мастерские по ремонту одежды. Необходимо, чтобы клубы, красные уголки и библиотеки судоремонтных заводов были готовы обслужить пришедший плавсостав.

В подготовке к зиме ответственна и роль партгоранизаций главков министерства и пароходов. Эти партгоранизации, хотя и не обладают правом контроля, не могут оставаться безучастными к тому, как аппарат содействует предприятиям в снабжении материалами, в решении технологических вопросов.

Зима не за горами. Ее нужно встретить во всеоружии. Партгоранизации должны возбудить политический и производственный подъем, которым охвачены коллективы промышленных предприятий, с честью несущие вахту мира. Долг партийных организаций и политотделов — держать под постоянным вниманием ход подготовки к зиме с тем, чтобы в короткий срок ликвидировать отставание от графика и подготовку к судообороту провести значительно лучше, чем в прошлом году.

Неудачи одной команды

Коллектив парохода «А. С. Грибоедов» в эту навигацию решительно не повезло. Началось это еще в затоне судоремонтного завода имени Молотова.

Ожиданиям коллектива предстояло выйти из затона. Особенно терпение проявляли комсомольцы. При каждой встрече с капитаном парохода тов. Хододковским они неизменно спрашивали:

— Товарищ капитан, скоро ли в рейс? Петр Степанович Хододковский, коммунист, ренник с тридцативосьмилетним стажем, прекрасно понимал это нетерпение.

Но вот получен производственно-финансовый план на апрель и май. Сразу же состоялось собрание. Капитан сообщил, что по плану Волжского грузо-пассажирского пароходства выход судна из затона намечен на 25 апреля.

Но, хотя социалистические обязательства о подготовке судна к навигации командой были выполнены с честью, пароход задержали в затоне — на заводе им. Молотова не оказалось литейного цеха для полов. Так с легкой руки комсомольцев завод начался неудачи коллектива.

Лишь 12 мая «А. С. Грибоедов» дал отвалный гудок. С большим энтузиазмом принялся коллектив за работу. К концу месяца, т. е. за 20 дней работы, план был выполнен на 105 проц. Хорошо начало воодушевило весь экипаж. Люди с новой силой развернули борьбу за выполнение производственного плана.

Но тут пароходство неожиданно вернуло капитану отчет. Только по своим показателям судно составило. Все показатели были перечеркнуты и рядом поставлены новые цифры. Обшир итог также был перечеркнут и там выведена цифра — 56,6 проц. Хододковская рука чиновника в заключительной части отчета начертила оскорбительную приписку: «...Коллектив судна недостаточно боролся за выполнение плана. Оценка работы дана неудовлетворительная».

— Почему? На каком основании изуродован отчет и дана такая оценка? — спрашивал недоумевающий и оскорбленный коллектив парохода. Неужели в пароходстве забыли о том, что судно вышло из затона не 25 апреля, как намечалось по плану, а только 12 мая по вине завода им. Молотова? Ведь судно находится в плавании по 37 дней, как, видимо, считают в пароходстве, а только 20 дней. И за эти двадцать дней план выполнен именно на 105 процентов!

— Нет, нет, это очевидная, грубая ошибка работников пароходства, — решили в коллективе и с упрямой энергией принялись выполнять ионский план.

Но тут команду постигла новая неудача. По распоряжению управления пароходства судно с 20 июня стало в док Алексеевских мастеров на плановый ремонт корпуса.

Команда снова поведла итоги своей работы. За 20 дней июньской работы план был выполнен на 108 проц. Но каково было удивление и негодование коллектива, когда и этот отчет пароходство вернуло в изуродованном виде с итоговой цифрой — 63,5 проц.

Теперь коллективу стало ясно, что это не случайные ошибки, а прямой результат слепого, бюрократического планирования работы судов. Ведь судно встало в док не потому, что так захотела левая нога капитана и не в результате аварии судна. Как же мог коллектив выполнять планы пароходства за тот период, когда судно находилось в ремонте по распоряжению самого же пароходства? Вот уж поистине — правая рука не знает, что делает левая!

Командование парохода, партийная, комсомольская и профсоюзная организации правильно рассудили, что нельзя убить оскорбительной припиской любовь коллектива к своему труду, его стремление еще больше крепить могущество своей Родины. Расценив

таким образом действия пароходства, коллектив попрежнему продолжал самоотверженно нести трудовую вахту мира.

В один из рейсов капитан тов. Хододковский получил инспектерский приказ о погрузке на пристани Козловка 10 тонн рыбных вырви для Астрахани. Груз находился далеко на берегу. На погрузку вышел весь свободный от вахты состав. Капитан засекая время. За 50 минут груз оказался на пароходе. Работа команды вызвала восхищение пассажиров и работников пристани. И таких фактов — десятки. Когда смотришь на этот трудолюбивый коллектив, становится совершенно понятным множество теплых, возмущающих записей пассажиров в книжках отзывов парохода. Но зато совершенно непонятно то чиновничье равнодушие, с которым пароходство «руководит» работой передового судна. Оно, как видно, не обременяет себя трудом задумываться над собственными, мягко выражаясь, неразумными распоряжениями. Факты? Пожалуйста.

Когда ремонт корпуса парохода «А. С. Грибоедов» был закончен, капитан тов. Хододковский получил экстренное распоряжение пароходства и начальника Главспецрфлота тов. Ромашенко выйти из Алексеевского дока 21 июля и, форсируя ход, прибыть в Москву 26 июля.

— Что случилось в Москве? — удивился тов. Хододковский. — Зачем так сверхсрочно потребовался туа пароход?

Не теряя ни одной минуты, капитан отдал необходимые распоряжения, и пароход покинул док.

— Полный вперед! Судно мчалось по реке. Капитан с большой восторгом смотрел, как на линейных пристанях лежали горы грузов, как толпились пассажиры, ожидающие парохода. Выполняя распоряжение, он вел судно полным ходом, оставляя позади широкие волны, пристани и большую обиду пассажиров. А в пустых пассажирских каятах и в трюме парохода единственным пассажиром и грузом был... волжский ветерок.

Пароход прибыл в Москву в 4 ч. 30 м. 27 июля. И тут оказалось, что в экстренном приходе «А. С. Грибоедова» не было необходимости. В Москве судно задержали до вечера и в 21 час отпразднили вне графика в Астрахани.

С тяжелыми думами утихла команда из Москвы. Голову невольно обуревали неуловимые, неясные, но вполне законные вопросы:

— Чем же вызвана такая неразумная спешка и кто ее творит? Где здравый смысл в этой безоглядной гонке и почему судно отправлено пустым вне графика?

6 августа «А. С. Грибоедов» был отправлен из Астрахани в Москву также вне графика. Но Куйбышевская пристань судна все время шла теплохода «Славянская Конституция» Волжского пароходства. А от Камского Устья появилась вперед пароход «800 лет Москвы». Оба судна шли по графику. Они забирали все грузы и пассажиров. Оба были перегружены, а пароход «А. С. Грибоедов» попрежнему шел пустым до самой Москвы.

— Ну уж теперь в Москве нас обязательно введут в график! — надеялись члены коллектива.

Но, увы! Под покровом ночной темноты в 23 часа пароход отвалил от пристани и взял курс на Астрахань. О графике, о пассажирах, о грузах, конечно, не могло быть и речи. Стыл за свое пароходство, за его бездумную работу обжигал души людей.

Когда пароход делал разворот, электрический свет упал на транспарант, прикрепленный пароходством к борту судна. Он гласил: «График движения судов — закон жизни речного транспорта».

Налю налетая, что Министерство речного флота серьезно займется порядками в Волжском грузо-пассажирском пароходстве.

И. УМАНСКИЙ

Дружная работа

Коллектив завода спасательных принадлежностей им. М. И. Калинина, подписываясь под Столбовским Возвращением, решил своим самоотверженным трудом крепить дело мира. Изю дня в день в цехах растет выработка. От полуторы до двух с половиной нормы за смену выполняют уже десятки рабочих предприятия. Первенство

в соревновании держат таежлажники тт. Герасимова, Дьяконова, Егорова, Жулина, Фомина.

Дружная работа коллектива позволила предприятию выполнить августовский план по товарной продукции на 103,9 проц. и по валовой на 108,6 проц.



По итогам Всесоюзного социалистического соревнования во втором квартале коллектив парохода «Андрей Жданов» Северного пароходства завоевал третью премию. На снимке: капитан парохода Н. Я. Марков (справа) и механик В. И. Устинов за составлением почасового графика.

Метод инженера Ф. Ковалева — на речные суда

Метод инженера Ковалева применим также на речных судах. На каждом пароходе, как известно, работают котельщики, машинщики, механики, судоводители. Их методы выполнения отдельных операций совершенно различны. Лучшие из них следует изучить, отобрать и сделать достоянием всех речников.

У нас на пароходе «Павлин Виноградов» восемь котельщиков. Все они обеспечивают пар на марке, экономят топливо; но далеко не все работают одинаково. Котельщик Николай Коростылев — лучший стахановец. За каждую вахту он экономит 65—70 килограммов угля. При этом тов. Коростылев всегда держит пар на марке. Другой котельщик — Николай Моисев — экономит 60 килограммов угля. Каковы их приемы? Оба они забрасывают порционный слой угля подходящей влажности, регулярно и умело стучат топку, соблюдают при этом правила технического ухода и экономят топливо.

Однако остальные котельщики этих стахановских методов еще не освоили. Следуя примеру инженера Ковалева, мы изучили и обобщили приемы тт. Коростылева и Моисеева, передадим их остальным котельщикам. Для этой цели создаем комиссию, в которую войдут механик парохода тов. Трифонов, председатель судоваго тов. Большаков и котельщик тов. Коростылев. Комиссия изучит лучшие приемы котельщиков, сделает их достоянием остальных товарищей по профессии, обобщит методы работы лучшей вахты.

По этим, на мой взгляд, нельзя ограничить применение метода инженера Ковалева на речных судах. На Северном Двине, Вышнем работают десятки плотоводов. Для того, чтобы забуксировать, доставить и раз-

буксировать плот, экипажи судов совершают много операций. За последние годы, работая по-руслановски, многие судоводители накопили достаточный опыт применения передовых приемов. На пароходе «Павлин Виноградов», например, успешно применяется метод совмещения операций. Он заключается в следующем: когда пароход подходит к Архангельский рейт, мы оставляем четырех членов команды, и пока судно получает топливо, продукты и возвращается к рейду, они подготавливают новый воз. Вместо того, чтобы затратить на забуксировку барж 1 час 15 минут, как предусматривает норма, мы тераем только 10—15 минут.

У других судоводителей нашего бассейна неплохие показатели по выполнению этих операций. Ряд плотоводов выигрывает по 30—40 минут на забуксировке плота, опытные капитаны применяют высокопроизводительные приемы формирования воя, делают скалы более удобными для управления в луги и т. д.

Все это следовало бы изучить и отдельные передовые приемы передать всем судоводителям.

Надо сказать, что метод инженера Ковалева в нашем бассейне применяется еще слабо. Руководящие работники пароходства не оценили этого значения. Предлагаю создать в бассейне комиссии по изучению отдельных передовых приемов судоводителей, эксплуатантов парохода и распространить их среди всех работников плавосостава.

М. БРЮХОВ,

капитан парохода «Павлин Виноградов», лауреат Сталинской премии.

Изучение опыта лучших судоводителей и портовиков

В Северо-Западном пароходстве есть десятки передовиков, которые применили в своей практике новые, более эффективные методы труда и на этой основе добились повышенных топов выработки. Известна Репинская база пароходства, капитан новгородского буксировщика «Томск» тов. Почуев — мастер безремачной проводки большегрузных воязов под мостами. Рекою увеличения скорости движения судна при значительном против течения снижении расхода топлива добились тт. Виноградов и Фадеев — капитан и механик пассажирского теплохода «Маяковский», курсирующего по Повю.

Сейчас в бассейне, подхватывая метод инженера Ф. Ковалева, приступили к серьезному изучению опыта передовых судоводителей и механиков с тем, чтобы обобщить наиболее ценные приемы и методы их труда и распространить наиболее совершенные приемы эксплуатации флота среди всех команд.

Управление Северо-Западного пароход-

ства создало бригаду для изучения и обобщения опыта команды теплохода «Канитан Петров», где командиры успешно совмещают профессии судоводителя и механика. В эту бригаду вошли также научные работники ЦНИИРФ'а.

Г. ЕВГЕНЬЕВ.

В Сталинградском порту состоялось совещание, посвященное обсуждению метода инженера тов. Ковалева. Решено начать изучение рабочих приемов лучших бригад грузчиков тт. Ганюшина, Чубарова, Рубцовых, Анастасовой, первоначальных августовские нормы на 50—80 проц., а также методы труда крановщиков тт. Климентьева, Лопушкова, Ларионова и Блохина, чьи краны давали в августе по 50 тонн в час. На выгрузке козлачана механизаторы порта тт. Рылова, Крамчанинова и Зуева обеспечили производительность транспортных установок в 1800 тонн за сутки.

СТАЛИНГРАД (по телеграфу).

Плотоводам — нормальную нагрузку

Борьба за выполнение стахановских планов судами пароходства канала Москва—Волга неизбежно ставит вопрос о необходимости увеличения производительности работы яхты. На Рыбинском водохранилище, где основным видом перевозок является, как известно, древесина, капитаны буксирных пароходов настойчиво требуют таких плотов, которые обеспечивали бы нормальную нагрузку на индикаторную силу.

Согласно тарифному руководству, лесные организации обязаны предоставлять в буксировке в Рыбинском направлении плоты длиной в 240 метров, шириной 26 метров и объемом в 3750 кубометров. Однако эти нормы не выдерживаются. Достаточно сказать, что из 21 плота, отбуксированного пароходом «Устюжана» к началу августа, 18 имели кубатуру ниже нормы. За пароходом «Большевик» 50 проц. плотов отправлено с кубатурой меньше, чем предусмотрено тарифным руководством.

Аналогичное положение создается и на других плотоводах. Стремление выполнить измерители работы флота вынуждает капитанов судов буксировать по два, а иногда и по три плота. За истекший период пароход «Большевик» две трети рейсов совершил с двумя плотами.

Это мероприятие, как правило, приводит к нежелательному понижению скорости движения. В одном из последних рейсов, начавшемся 23 августа из Неверова Бора в Углич, пароход «Большевик», при нагрузке 10,5 тонны на одну индикаторную силу, шел со скоростью ниже 3 километров. При больших ветрах и волне эта скорость падала до 2,5 километра. В рейсе, начавшемся 31 июля, два плота, №№ 33 и 37, из Неверова Бора буксировались со скоростью 2,2 километра.

Такие скорости не только не обеспечивают сроков доставки леса, но и часто приводят к авариям. Опыт показывает, что, чем меньше скорость движения плота, тем больше риска повторить его авария в море. При скоростях буксировки ниже 3 километров для прохождения наиболее опасных участков водохранилища требуется более 12 часов, а так как плота не всегда благоприятствует всему рейсу, то капитаны судов вынуждены идти на своеобразный производственный риск. Если погода не ухудшится, плот пройдет безопасно. Если же прогноз погоды будет неблагоприятен, придется заходить в убежище, а при отсутствии его возможности — подвергать плот риску разрушения.

Целью сказать, чтобы работники эксплуатанты пристани Переры не бороздили за увеличение кубатуры плотов. В тех случаях, когда клиент предъявляет в буксировку плот объемом менее 3750 кубометров, с него берут полный фрахт за кубатуру, предусмотренную в тарифных правилах.

Таким образом, в финансовом отношении пароходство не должно страдать, роль скорого фрахта за перевозку остается тем же, как и при полной кубатуре плота. Финансовые санкции привели к тому, что лесные организации в августе стали предъявлять плоты общей кубатурой, превышающей тарифную норму. Так, кубатура плота № 36, отбуксированного 5 августа из Неверова Бора, составила

4270 кубометров, № 38 — 4006 кубометров, № 34 — 3880 кубометров и т. д.

Внимательный анализ этого, казалось бы, отрицательного явления показывает, что лесные организации сумели обойти правила лесосплава, а речники просят эти. Не желая платить мертвый фрахт, они незаконно увеличили кубатуру плота. Если по тарифным правилам коэффициент использования рамы плота (отношение кубатуры плота к его площади) должен составлять не менее 0,6, то сейчас в этих плотах он снижается до 0,51, то есть на 14 проц.

Добиться увеличения кубатуры плота лесным организациям удалось исключительно за счет увеличения его длины. Такой подход к увеличению кубатуры плота не только не решил вопроса о создании нормальных нагрузок на индикаторную силу, но и снизил поступление доходов по фрахту. За плот № 34, забуксированный 31 июля, по тарифной ведомости № 030897 взят фрахт 16.917 руб. против положенных 21.100 руб. Иначе говоря, пароходство потеряло по этому плоту на фрахте 4.200 рублей. Потеря составляет из того, что при длине предусмотренного в буксировке плота в 300 м объем должен быть 4700 кубометров, фрахт же взят за фактическую кубатуру плота, т. е. за 3880 кубометров. Неполностью взят фрахт и по другим плотам. По плоту № 53 недобрано фрахта 2500 рублей, по плоту № 49 — 1400 руб. и т. д. Незаконное и нерациональное отступление от обусловленных размеров плотов вызывает, кроме того, большие расходы по переформировке их в Переры.

Согласно Правилам плавания, через Рыбинский канал разрешается перевозка плотов длиной не более 240 метров. Все плоты больших размеров неизбежно требуют переформировки. Стоимость переформировочных работ без расходов по рейсовому флоту составляет 95 копеек, что крайне невыгодно, так как значительно удорожает перевозку леса. Став на неправильный путь увеличения размеров плотов по длине, работники Министерства лесной и бумажной промышленности всячески игнорируют предложение пароходства и МОШНИРФ'а — увеличить кубатуру плота в рамках, предусмотренной Правилами плавания, до 7000 кубометров за счет увеличения осадки лущено до 2 метров. В своем письме на имя начальника пароходства и начальника МОШНИРФ'а от 4 августа начальник Главлесосплава тов. Шаверов в ответ на это предложение пишет:

«Ввиду того, что осадка плотов при механизированной сплоте пущено нельзя довести до 2,5 метра, выше предложение не может быть принято».

Считаем, что необходимо настоятельно потребовать от лесных организаций формирования таких плотов, которые обеспечивали бы нормальную загрузку тяги и высокую скорость их буксировки. Неправильная практика увеличения кубатуры плотов за счет увеличения его габаритов должна быть отменена. Судам пароходства канала Москва—Волга должны быть созданы нормальные условия для выполнения и перевыполнения навигационных планов 1950 года.

Иж. Н. ШАРАПОВ.

ПРИСТАНЬ ПЕРЕБОРЫ.

Перевозки хлеба на Иртыше

На полях Омской области поспел обильный урожай. Зерно поступает на элеваторы и другие сборные пункты. Для перевозки зерна нового урожая Нижнеиртышское пароходство вытесило 12 самоходных и несамоходных судов. Среди них — комсомольско-молодежные грузо теплоходы «СТ-10» (капитан тов. Натонин), «СТ-8» (капитан тов. Петров), баржи №№ 328 и 340, козловый лихтер «Обь» и другие.

Экипаж грузо теплохода «СТ-10» за три недели месяца навигации сделал 20 рейсов, доставил в различные пристани бассейна — Долово, Омск, Тюмень — много зерна. Первым рейсом в сентябре команда грузо теплохода привезла житом Дальнего Востока 450 тонн свежих ошоек. Став на вахту мира, команда судна добивается ежедневной доставки грузов. Половину пути на север грузо теплоход пройдет на экономном топливе. 13 рейсов с зерном сделало грузо тепло-

ходом «СТ-8», более 1500 тонн зерна доставил за половину августа грузо теплоход «СТ-3».

Флот Нижнего Иртыша активно участвует и на вывозе горючего для МТС. Баржи «Пioneer», «Делегата», «Охлажденка», «Комсомолец», «Коммунистка», «Астрахань» и другие доставляют машино-тракторным станциям Омска, Тюмени горючее для тракторов и комбайнов.

Большим успехом на вывозе нефтепродуктов добилась команда баржи «Пioneer». Это руслановско-бураковское судно, которое уже трижды ставилось на зимний отстой без заводского ремонта, сделало за навигацию 12 рейсов, доставив более 5600 тонн горючего. Августовский план судно завершило досрочно.

Речники Нижнего Иртыша, став на стахановскую вахту мира, добиваются новых успехов в труде. Л. ИЛЬИНА.

Строго соблюдать Правила плавания

Устав о дисциплине требует от каждого речника свято беречь доверенное имущество. Однако это основное требование устава выполняется далеко не полностью. В некоторых бассейнах до сих пор аварийность флота не только не снижается, но и повышается. Среди части речников распространена вредная теория о неизбежности аварий.

Несовершенство такой теории отрицается практикой работы ряда пароходов, резко снизивших аварийность, и подавляющим числом судоводителей, вообще работающих без аварий.

Старший инспектор судостроения Вятского участка тов. Целишев сообщает редакция, что аварийность в Вятском пароходстве, несмотря на тяжелые плавательные условия, за последние три месяца навигации, по сравнению с тем же периодом прошлого года, снизилась по количеству случаев в три раза, а по сумме убытков — более чем в пять раз. Это — далеко не случайность, а результат большой совместной профилактической работы, проведенной пароходством, пароходством, бассейновым комитетом профсоюза речников, судовой инспекцией и путевниками.

Еще зимой на судоремонтных предприятиях среди плавосостава были разработаны наиболее характерные случаи аварий. На занятиях судоводителей делались опыты, как лучше пройти тот или иной опасный порог, как лучше делать заход на него, где нужно, идти с плотом, класть тормозное железо, где можно его не класть. Были собраны предложения о том, не следует открывать лювы хода, добавив обслуживающие экипажи. Большинство предложений и начала навигации были реализованы.

По-прежнему, не как прежде, растапливая людей. На суда, где опытные капитаны, носили менее сильных штормов. И, наоборот, опытные штормовики ставили туза, где капитаны имели те или иные недостатки. Практика показала, что так же методично обобщено замечаний обидчивости судоводителей.

Обзор писем

С первых дней навигации работники судовой инспекции не самоустраивались, а вместе с работниками пароходства и путевниками проводили инспекторский осмотр пути. Выявленные недостатки устранялись немедленно. Чаше контролировалась работа баденщиков, особенно в ночное время. Плоты к буксировке принимались от сплавных организаций более тщательно, с соблюдением правил сплотаки.

На аварии работники судовой инспекции выезжают немедленно. Итоги расследования разбираются не только среди команды, совершившей аварию, но и среди многих других судов.

Совсем иное положение в Бельском пароходстве. Прокурор Бельского участка тов. Мазов пишет в редакцию, что большая аварийность флота пагубно влияет на рост перевозок в бассейне, поскольку для ликвидации аварий отключается на продолжительное время большое количество флота. Руководители пароходства применяют строгие санкции к аварийщикам и нередко берут их под защиту. Грубо нарушая дисциплину и Правила плавания, дистанционный доман тов. Тебеньков совершил аварию. Когда прокурорства привлекла его к ответственности, замечательный капитан пароходства тов. Стехов взял аварию под защиту, мотивируя свои слова тем, что привлечение к судовой ответственности Тебенькова может отрицательно повлиять на некоего остальных судоводителей.

Начальник судовой инспекции Днепровского бассейна тов. Громов в своем письме анализирует причины аварий. Судоремонтный завод имени Сталина вытеснил в плавании пароход «Дорожников» с небезопаснейшей пробкой парового котла. В результате — авария. На автотории

Бельского порта не было ограждено подвижное препятствие. Из-за этого произошла авария с судами «Адмирал Нахимов» и «БТ-206». Большинство же аварий на Днепре происходит из-за низкой трудовой дисциплины, несоблюдения, а порой и незнания судоводителями и даже работниками управления пароходства Правил плавания и технической эксплуатации.

Тов. Громов справедливо предлагает усилить политическую и профилактическую работу по вопросам аварийности; пароходство, путевники и судовой инспекции нужно действовать не разрозненно, как сейчас, а сообща; освободить капитанов-автостановщиков и шкиперов-наставников от несвоевременных их работ, перекладывая их только на оказание помощи плавосоставу; внести в учебную программу первого и второго курсов речных техникумов изучение Правил плавания, технической эксплуатации. Устава несения службы на судах и Устава о дисциплине.

Одна из причин аварийности — несвоевременная и недостаточная информация судоводителей об изменении судовых ходов, обстановки, о глубинах. Штурман волжского теплохода «Академик Павлов» тов. Шатохин рассказывает о таком факте. На базе теплохода было 5 барж с грузом более 20 тысяч тонн. Подходя к Верхне-Боровскому порту, капитан тов. Доблюков обнаружил изменение в расстановке знаков. Когда воз пошел ближе к порту, оказалось, что судовой ход перенесен с горной на другую сторону. Прибывший на судно постоянный старшина сообщил, что течение на порту прямое, с учетом такого течения поставлены и направлены створы. Однако опытный капитан определил, что течение здесь не прямолинейное, а спиральное. Не доверяя путевкам, он ориентировался не по створам, а по красным бакенам. И воз, длиной в километр, благополучно проследовал вперед.

Этот случай — серьезное предупреждение путевкам. Так безответственно отно-

ситься к делу — преступление. Если бы на месте тов. Доблюкова находился другой, менее опытный судоводитель, авария была бы неизбежной.

Вопросом информации судоводителей посвящает свое письмо и старший инспектор Саматовского технического участка тов. Горшков, который считает, что составленные на Волге так называемые «путевные листы» содержат порой неумные для судоводителя сведения, запознаны излишним пересказом Правил плавания, в порядке пересказах одна и та же информация без необходимости дается в течение нескольких месяцев, а то, что требуется для безопасного судования, отсутствует. Существенные недостатки «путевных листов» обжалуются прежде всего тем, что их составители — работники технических участков пути — делают их неумудренно, без связи с судоводителями.

Тов. Горшков делает совершенно правильный вывод о том, что выпуск «путевных листов», как одного из средств борьбы с аварийностью, надо совершенствовать. Одновременно им нужно придать юридический характер и рассматривать как временное дополнение к Правилам плавания. Всем известны случаи, когда отдельные судоводители игнорируют указания «листов». И это происходит беззастенчиво.

Капитан-наставник Сухоногово пароходства тов. Балашихин, вскрывая причины аварий, приводит факты, когда отдельные судоводители, не твердо зная свое дело, полагая в сложную обстановку, на-за ложного самонадеяния не совладают со своим помощниками или еще хуже — игнорируют полезные советы. В результате — авария. Так, например, капитан теплохода «Бомоскоден» тов. Когтев дал команде неудачные распоряжения, противоречащие Правилам плавания. Штурман тов. Димитриев и лоцман тов. Чучин в десятичной форме напомнили капитану, что его распоряжения чертлво опасными последствиями. Капитан не послушал их совета. В результате — крупная авария.

Хотя виновник этой аварии был очевиден, однако пароходство взяло капитана Когтева под защиту, обвинив во всем штурмана Димитриева по чисто формальным причинам, поскольку случай про-

изошел на его вахте. На штурмана была составлена отрицательная характеристика и пароходство и Главсевморфлотом. Только на судне выявивший подлинный виновник аварии и роль в ней штурман тов. Димитриева.

О поверхностном анализе аварий и несерьезном подходе к выявлению виновных сигнализируют и капитан-наставник Волгогонного тов. Старцев. По его мнению, и в этом деле часто допускают существенные ошибки как работники судовых инспекций, так и работники прокуратуры.

Инспектор Куйбышевского участка тов. Болгов, расследуя аварию с пароходом «В. Ярославский» и «Вардгейт Матросов», велело обвинить капитана парохода «В. Ярославский» тов. Пузанова, а главный виновник — капитан «Гардейла Матросова» тов. Малинин остался в тени. Этот капитан «Очюно» видел, что ветренный пароход «В. Ярославский» находился в узком месте. Идея возможности обогнать, капитан Малинин возмел свое судно на встречу «В. Ярославскому». Произвола авария. Капитан же мотивами руководствовался тов. Болгов, давая заключение о виновнике аварии? Тем, что на зарывае «В. Ярославского» не имелась полностью световая сигнализация, что при входе в узкое место пароход не дал звуковых сигналов. За эти нарушения тов. Пузанов должен нести ответственность. Однако, как выяснилось, эти нарушения не имели совершенно никакого отношения к аварии. Она произошла из-за недисциплинированности капитана тов. Малинина, грубо нарушившего Правила плавания. Таким образом, по халатности инспектора главный виновник остался не наказанным.

Старший инспектор судостроения Северного бассейна тов. Черемисин в своих письмах рассказывает о том, что на Севере у большинства судоводителей вопло в систему не даются сигналов расхождения при встрече и обходе. На многих судах, особенно на буксирных баржах и плотах, игнорируется световая сигнализация. Все это приводит к авариям. Между тем, с этими массовыми нарушениями Правил плавания нет подлинной борьбы, виновные не наказываются. Часто авария с плотами происходит из-

за неспособностью к работе контрольных вспомогательных судов. Чтобы избежать аварии по этой причине, тов. Черемисин предлагает выделять для вспомогательной работы только винтовые суда, а не косенные, которые сейчас большинство, дать им вспомогательные более тяжелые цепи-подушки, упорядочить метод швартовки вспомогательных.

Как сообщает капитан парохода «Механик Семитласов» тов. Радаев, на Волге вошли в систему, что судоводители с обгоняемых судов не дают дубовки обгоняющим судам. Так, пароходы «Брянский ключ» и «Буденный» на свободном плесе продолжительное время не давали дубовки «Механику Семитласову». Большую опасность представляет и то, что судоводители с плавного флота не считают себя обязанными обходить караваны с горючим 1-го разряда с подветренной стороны.

Капитан-наставник Нижнеиртышского пароходства тов. Брицкинский считает необходимым изменить некоторые пункты Правил плавания, дополнить их. Он привел такой пример. Согласно правилам, звуковой сигнал «да» продолжительных гудка сейчас имеет четыре значения. Такой сигнал дается при входе в узкое; в случае, когда при ходе вниз судоводитель затрудняется выбрать курс при встрече с другим судном; на стоянке во время тумана; перед отпавкой на заднем ходу. Все это вносит путаницу и является одной из причин аварийности.

О необходимости упорядочить световую сигнализацию пишет капитан теплохода «Н. Хрущев» тов. Иринович. Он приводит пример, когда караваны с хлопком плут под теми же сигналами, что и безхлопковые. По мнению тов. Ириновича, в нескольких пунктах, где в какое время много электрических огней, световая сигнализация должна иметь отличительный свет. Работа флота может быть безаварийной только в том случае, когда пропущено чувство ответственности за верное исполнение государственного имущества. Нужно всеми силами добиваться, чтобы каждый командир и член судовой команды постоянно и настойчиво боролся за укрепление трудовой дисциплины, за поучительное выполнение Правил плавания и технической эксплуатации.

Пловучая мастерская

Перед нами письмо руководителей парохода «Советская республика». Капитан, механик, его помощник и председатель судового комитета гг. Слепченко, Родичев, Брюков и Пашулов пишут, что во время стоянки в Молотовском порту на пароходе были обнаружены неисправности в правом гребном колесе. Надо было срочно перебрать все колесные шпильки, валки, сменить распорку. Поскольку исправление дефектов было связано с горячей правой шпилькой и повреждением электросварки, расписание оказалось под угрозой срыва.

На помощь пришла пловучая мастерская, работники которой не считаясь с временем, выполняли ремонт исключительно быстро и высококачественно. Судно избежало простоя.

Команда парохода «Советская республика», — говорится в письме, — благодарит коллектив плазмастерской за досрочное выполнение задания.

Это — не единственная хорошая оценка дружному и самоотверженному труду судоремонтников. Судно, пришедшее в Молотовский порт, привезло с собой в пловучей мастерской в Молотово, как правило, простоявшие здесь недели, и команда его с благодарностью отзывалась о работе небольшого коллектива мастерской.

Что представляет она собой? Это — судно, на палубе которого размещены товарные и строгальные станки, слесарные верстаки. Есть специальное отделение с электросварочным агрегатом и кузнечной нагревательной печью. Мастерская припаркована к берегу в центре Молотовского порта.

Как-то пароход «В. Ленинский» при подходе к пассажирской пристани сломал стопорный аппарат главной машины. Срыв расписания казался неизбежным, так как до отхода было не больше часа. Судно пошло к пловучей мастерской. Лейтенант механика тов. Суворов, ознакомившись с дефектом, сказал начальнику мастерских тов. Шуткову и электросварщику тов. Габееву:

— От вас зависит — уйдет ли судно в рейс своевременно. По учтите, что железный электромотор нельзя варить.

Это знал и Габеев, который, несмотря на свои 18 лет, уже успел стать опытным сварщиком. Не теряя времени, он приступил к изготовлению медного электрода. Меньше чем через полчаса он был готов, а

еще через сорок минут поврежденное место было сварено. Судно вовремя ушло в рейс.

Буксирному пароходу «Сытва» потребовалось сменить шток и проточить поршень. Переговоры с заводами Заозерье и «Памяти тов. Дзержинского» были неуспешными: судно предстояло длительный простой в одном из затонов. Работникам пловучей мастерской объяснили, что трехдневная стоянка на ремонте сведет на нет успехи предыдущих рейсов. Тов. Шутков посоветовался с рабочими. Они предложили команде такой вариант: совершить короткий рейс — до Добрянки, а за несколько часов, которые он займет, мастерская подготовит новый шток и по возвращении судна поставит его на место. Так и сделали. Судно ушло в Добрянку, а когда вернулось, шток был готов. Его установка и проточка поршня отняли всего два часа.

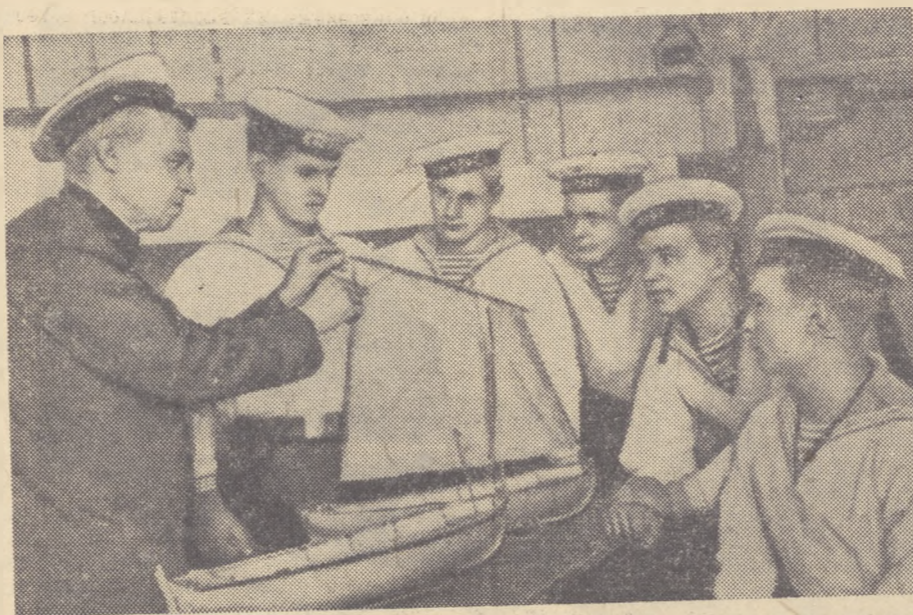
Не только за мелкие, но и за более сложные работы берется мастерская. Так, на пароходе «Углич» ее работники заваривали треснувшую в перемятке трубную решетку парового котла со стороны огневой камеры и обварили дымогарные трубы, сделав это опять-таки высококачественно и очень быстро.

В мастерской — всего 8 рабочих. Все они трудятся с сознанием важности того дела, которое они призваны выполнять, работают безотказно в любое время суток.

Пловучая мастерская в Молотовском порту стала поистине незаменимым помощником плавсостава. Ныне на ее долю приходится почти три четверти всего навигационного ремонта, который раньше приходилось выполнять заводам Заозерье и «Памяти тов. Дзержинского».

Надо, однако, сказать, что возможности пловучей мастерской гораздо шире. Имей она еще станцию горячей промывки и горячую воду для котлов — простой судов в Молотово под котлоочистку были бы гораздо меньше, так как на каждой промывке уходило бы сэкономит 12 часов, а на погоне пара — не менее 2-3 часов. Таково общее мнение работников плазмастерских и линейных механиков. К сожалению, механико-судовая служба к этому мнению не прислушивается.

П. АЛЕКСАНДРОВ.



Ярославль. В военно-морском клубе Досфлота. На снимке: преподаватель военно-морского дела, участник Цусимского боя, бывший рулевой крейсера «Олега» А. В. Магдальский проводит занятие с группой досфлотцев по устройству парусной шлюпки.

В Академии речного транспорта

Вновь открылись двери аудиторий Академии речного транспорта в Ленинграде. В аудиториях образцовая чистота и порядки.

В учебных кабинетах слушатели знакомятся с богатыми выставками. На стендах — чертежи, фотографии, на столах — обильные томы. Это представлены лучшие аттестационные работы недавних слушателей — выпускников первого выпуска академии, направленных в этом году на обучающие курсы в различные бассейны страны. Государственной экзаменационной комиссией этим работам дана высокая оценка, они рекомендованы к представлению в качестве диссертаций на соискание ученой степени кандидата техни-

ческих наук. Здесь работы тов. Белова, назначенного главным инженером Гагрешпорта, тов. Рыжова, направленного заместителем начальника Волжского грузового пароходства, тт. Федорова, Победоносца, Суходолова и др.

Лекции лектора технических наук профессора И. М. Коновалова открылись занятием с вновь принятыми в академию.

В целях углубления знаний слушателей в академии пересмотрены учебные планы. Введены два дополнительных цикла дисциплин — общетехнический и специальный. Последний — по выбору слушателей, для усовершенствования в той отрасли, в которой они получили практические навыки и знания до академии.

Почетные грамоты за активную работу в Досфлоте

Энергичную деятельность развернули многие первичные организации Досфлота на речном транспорте.

Отмечая большую работу по пропаганде военно-морского дела и распространению военно-морских знаний, военно-морской министр СССР адмирал Юмашев наградил лучшие первичные организации Досфлота почетными грамотами.

Среди награжденных: первичная организация Досфлота Рязанского технического участка (председатель комитета Досфлота тов. Ямшинов). Свыше 200 членов организации приобрели в кружках различные военно-морские специальности. Здесь подготовлено 20 инструкторов-общественников. Созданы и занимаются команды по плаванию, гребле, семифору. Активисты общества провели много докладов и бесед на военно-морские темы.

Первичная организация Досфлота пристани Шуя Ивановской области (председатель комитета тов. Кузнецов) явилась инициатором социалистического соревнования среди организаций Досфлота города. Свои обязательства речники выполнили с честью. Активисты проводят беседы на военно-морские темы не только среди членов Досфлота своей организации, но и среди пассажиров на речных судах.

В первичной организации Досфлота ВОХРа Волжского грузового пароходства работают кружки по основам военно-мор-

ских наук, мотористов, рулевых. Создана материальная база для занятий. Приобретены и отремонтированы моторный катер и две шлюпки. За образовательную работу первичная организация награждена грамотой областного комитета Досфлота.

Грамотой военно-морского министра награждены также первичные организации Досфлота: Базовещенского судоремонтного завода (председатель комитета тов. Долгополов), Муромского технического участка Московско-Окского бассейнового управления пути (председатель тов. Кувшинов), Казанского речного техникума, Великоустюгского речного училища, Новосибирского судоремонтного завода и др.

Бюро т.о. за активную работу в Досфлоте ЦБ ВЛБСМ наградила почетными грамотами: тов. Алезасенко — председателя первичной организации Досфлота Гомельского речного техникума, тов. Ворхало — активиста Ленинградского речного училища, тов. Урбановича — активиста Досфлота Московского речного техникума, тов. Груздева — активиста Ярославского речного порта, тов. Кутушева — активиста Рязанского технического участка, тов. Галышева — активиста Горьковского института инженеров водного транспорта и др.

А. МАКУШКИН,

старший инспектор ЦК совета Досфлота.

События в Корее

ПХЕНЬЯН. 13 сентября. (ТАСС). Главное командование Народной армии Кореи сообщило утром 13 сентября, что на всех фронтах части Народной армии, преодолевая сопротивление противника, продолжают вести ожесточенные бои.

На восточном берегу реки Нактонган (Ракуто-го) американские войска, отступившие, понесли тяжелые потери, под ударами частей Народной армии, создали сильные оборонительные позиции и при поддержке авиации оказывают сопротивление наступающим частям Народной армии.

Части Народной армии, освободившие Евань (Икан), Гуны (Гунья) и другие важные пункты, продолжают наступление, встречая ожесточенное сопротивление противника.

На этом направлении противник, подержанный американской мотомеханизированной дивизией, неоднократно пытался перейти в контратаку. Однако части Народной армии, отбив все контратаки, вынуждены в оборону противника и ведут упорные бои.

ПХЕНЬЯН. 13 сентября. (ТАСС). Главное командование Народной армии Кореи сообщило вечером 13 сентября:

Части Народной армии, освободившие Евань (Икан), ведут ожесточенные бои с противником. Американские и диспансионские войска получили подрывления в живой силе и технике и, опираясь на естественные и искусственные оборонительные рубежи, оказывают упорное сопротивление с целью обзавести Тэгу (Тайку).

В этом районе наступающие танковые части Народной армии, поддерживаемые пехотные войска, нанесли сильные удары противнику, пытавшемуся перейти в контратаку. Противник понес большие потери убитыми, ранеными и пленными. Захвачены следующие трофеи: легкая и тяжелая техника — 3 ракетных орудий — 5, тяжелых пулеметов — более 20 и другое вооружение и боеприпасы. Уничтожено много танков, тяжелого огнестрельного оружия и другой боевой техники противника.

Другие части Народной армии, действующие на этом же направлении, в тесном взаимодействии с танковыми частями, нанесли противнику большие потери. В этих боях войска Народной армии уничтожили и ранили более 1.500 солдат и офицеров противника. Захвачены следующие трофеи: минометов — 10, ракетных орудий — 5, тяжелых пулеметов — 5, легких пулеметов — более 20, карабинов и винтовок —

более 300 и другое вооружение и боеприпасы.

На других участках фронта части Народной армии, отражая контратаки противника, продолжают наступательные бои.

ПХЕНЬЯН. 14 сентября. (ТАСС). Главное командование Народной армии Кореи сообщило сегодня утром, что части Народной армии, наступающие в районе южного побережья и на восточном берегу реки Нактонган (Ракуто-го), продолжают упорное сопротивление и отражают контратаки американских частей.

На южном побережье противник при поддержке авиации продолжает оказывать ожесточенное сопротивление, пытаясь приостановить наступление частей Народной армии.

Части Народной армии, действующие на восточном берегу реки Нактонган (Ракуто-го), отбивая контратаки противника, продолжают вести наступательные бои и на многих участках фронта вынуждены в оборону противника. В ходе этого наступления одна часть Народной армии уничтожила, ранила и взяла в плен большое число солдат и офицеров противника. Захвачены следующие трофеи: 4 танка, 5 орудий разных калибров, 6 автоматов и много другого вооружения и боеприпасов.

ПХЕНЬЯН. 14 сентября. (ТАСС). Главное командование Народной армии Кореи сообщило сегодня вечером:

Части Народной армии, наступающие в районе восточного побережья, ведут ожесточенные бои с противником, оказывающим упорное сопротивление.

В районе южнее Пхохана (Хокхон) Анчан (Анчон) и в районе Лончона (Энэна) американские и диспансионские войска, отступившие с большими потерями под ударами частей Народной армии, получили подрывления и преклонили ряд контракта с целью приостановить наступление частей Народной армии.

Части Народной армии отражали попытки противника перейти в контратаку. 13 сентября военно-морские части Народной армии и отряды береговой обороны отразили попытки противника высажить морской десант.

Ответственный редактор В. Ф. КУТЬЯНОВ.

Пристань Дубовка нуждается в помощи

О пристани Дубовка Сталинградской области многие из руководителей пароходств знают понаслышке. Известно извещая, что сдается эта пристань арбузами. И никто, разве кроме немногих старожилов, до последнего времени не знал, что в Дубовке имеются ценные строительные материалы.

После Великой Отечественной войны Дубовка возросла. Появились электростанция, механическая мастерская, лесопилка, дом отдыха ЦК профсоюза речников, ряд других производственных и культурных учреждений. Начал расти и грузооборот пристани. Вокруг Дубовки обнаружены залежи великопесчаного песка, пригодного для фильтров, для бетонирования и многих строительных работ. Появились клиенты — Саратовская ГЭС, Астраханский узел Мостотреста, теперь прибавится еще Сталинградская ГЭС.

Но как относиться к дальнейшему развитию Дубовки Волжское грузовое пароходство и его Сталинградское районное управление? По-моменту, бюрократически. В начале года, присутствуя на производственно-технической конференции речников, я выступил с предложением организовать в Дубовке три пункта для погрузки песка. Не успев я вернуться из Москвы домой, как мне стало известно, что мои предложения встречены в пароходстве неодобрительно. И действительно, через аппаратный аппарат ко мне посыпались претензии: как я смею через

голову пароходства просить для Дубовки три пункта. Пришлось напомнить речникам хозяйственникам, что они не вправе запрещать своим работникам высказывать свое мнение.

Ну, думаю, теперь дело сложится, раз в центре мою просьбу услышали и пароходство зашевелилось. Действительно, из Буйбышева дали указание Сталинградскому району управлению выдать суда для перевозки песка. Но районное управление вместо того, чтобы самому заняться этим делом, песком перекинуло его на элемент, спихнув в аренду волотечные, низкооборотные и беспалубные баджи. Клиент в течение нескольких месяцев эти суда привозит в портолок. Словом, и сегодня у нас работы всего один причал, через который все же отправлено свыше 100.000 тонн песка.

А если бы перевозками строительных материалов занялись как следует и пристань, и Волжское грузовое пароходство, и его Сталинградское районное управление, то мы могли бы ежегодно отгружать не менее 3—3,5 тысячи тонн.

Необходимо, кроме всего прочего, устроить и другую помощь в развитии пристани Дубовка: надо перевести ее из третьего разряда во второй, на который она по положению имеет полное право как балансовая пристань.

П. ЛАЗАРЕВ, начальник пристани Дубовка.

ПО СЛЕДАМ НЕОПУБЛИКОВАННЫХ ПИСЕМ

В поступившем в редакцию письме приводятся факты бесхозяйственного расходования государственных средств в Тюменском строительном отряде ГВР.

Начальник Главного управления тов. Вайцев, которому редакция направила это письмо, сообщил нам, что произведенная

проверка подтвердила правильность фактов.

Командир стройотряда Колесников привлечен к уголовной ответственности. Главным бухгалтер Аржанников снят с работы. Приняты меры к оздоровлению финансового положения Тюменского стройотряда.

Наша консультация

ВОПРОС: Я работал в лесхозе Глазды непрерывно свыше 6 лет и получал за выслугу лет надбавку к заработной плате в размере 20 проц. В июле 1950 года я, в порядке перевода, начал работать в порту, где мне установили процентную надбавку за выслугу лет в размере 10 проц. на основании действующего Положения о выплате процентной надбавки за выслугу лет работникам берегового состава. Правильно ли поступила администрация порта, уменьшив размер процентной надбавки, которую я получал в лесхозе? — спрашивает инженер Федосев.

ОТВЕТ: Работники лесхоза государственной и славных организаций Министерства речного флота пользуются правом на получение процентной надбавки за выслугу лет в порядке, установленном для предприятий Министерства лесной промышленности. Для работников речных портов-пристаней установлен иной порядок выплаты процентной надбавки за выслугу лет, отличающийся от существующего в лесхозах государственных и славных организаций как по размеру надбавки, так и по стажу, который необходим для ее получения. Поскольку Вы перешли на работу в порт, его администрация установила Вам процентную надбавку за выслугу лет из расчета стажа Вашей работы в системе Министерства речного флота, но по Положению, действующему для работников портов-пристаней, сохраняя размер процентной надбавки за выслугу лет, которую Вы получали в лесхозе, администрация порта не имеет права.

ВОПРОС: Какие категории работников на речном транспорте пользуются правом на дополнительный трехдневный отпуск за выслугу лет? — просит разяснить тов. Поверженый (Амурское пароходство).

ОТВЕТ: Все рабочие, непосредственно занятые на производстве на водном транспорте, если они проработали в одном предприятии непрерывно не менее двух лет, по-

лучают ежегодно дополнительный трехдневный отпуск или денежную компенсацию в размере трехдневного заработка. Переход работника из одного предприятия на расположенное в администрации не прерывает указанного двухлетнего стажа.

Инженеро-технические работники права на указанный дополнительный трехдневный отпуск не пользуются.

ВОПРОС: Шкипер баржи тов. Колесович (Волготанкер) просит сообщить, какая установлена надбавка к должностным окладам для команд судов, перевозящих нефтепродукты первой категории, и положена ли им спешдежале.

ОТВЕТ: Согласно приказу МРФ № 121 от 10 мая 1943 года, должностные оклады командант нефтеналивных судов, перевозящих нефтепродукты первой категории, увеличиваются на 20 проц. по сравнению с действующими окладами для команд судов нефтеналивного флота. Кроме того, командам самосходных судов, занятых перевозкой этилированных нефтепродуктов, выдается бесплатно костюм из плотной ткани со сроком носки в один год и ботинки кожаные на деревянных гвоздях с таким же сроком носки (приказ МРФ № 405 от 17 октября 1949 г.).

ВОПРОС: Можно ли выплачивать штурманскую надбавку капитану судна во время нахождения судна на капитальном ремонте? — спрашивает тов. Тоболкин (Главвосток).

ОТВЕТ: Можно только в тех случаях, если капитан работал на этом судне до постановки его в капитальный ремонт и получал штурманскую надбавку. Если же капитан назначен на судно в период нахождения его в капитальном ремонте, то он право на получение штурманской надбавки не пользуется.

ВОПРОС: Инженеры проектно-конструкторского бюро тт. Астафьев и Горшков просят разяснить, какой существует порядок

премирования работников этих организаций.

ОТВЕТ: Работники проектно-конструкторских бюро пароходств при условии хороших производственных показателей могут премироваться начальником пароходства за выполнение административных обязанностей в размере 25-процентного фонда, образуемого согласно п. 7 приложения № 1 к приказу МРФ № 274 от 14 сентября 1948 года.

ВОПРОС: Работники Киренского участка Ленского бассейнового управления пути получают процентную надбавку к заработной плате за работу в отдаленной местности согласно приказу МРФ № 352 от 29 ноября 1945 г., кроме того, выслуженную надбавку до 1 октября 1942 г., а также процентную надбавку за выслугу лет, согласно приказу МРФ № 88 от 11 марта 1949 г. Допускается ли выплата всех надбавок, если общая сумма этих надбавок превышает месячный оклад? — спрашивает тов. Биселев.

ОТВЕТ: Общий размер надбавок к заработной плате за работу в отдаленной местности, выданных в соответствии с приказом МРФ № 352, и выслуженной до 1 октября 1942 г. не может превышать 100 проц. тарифной ставки или оклада работника. Прочие надбавки, установленные приказом МРФ № 88, выплачиваются независимо от размера надбавок, получаемых за работу в отдаленной местности.

ВОПРОС: Тов. Овсянников (Рижский завод) просит разяснить, какую дополнительную оплату следует производить неособобленным бригадирам за руководство бригадой.

ОТВЕТ: За руководство бригадой неособобленные бригадиры производственных цехов предприятий ежемесячно получают дополнительную:

а) При составе бригады до 8 человек: 1) при выполнении бригадой норм до 120 проц. — 25 руб.;

„Водник“ по теннису

В парном разряде у мужчин в исключительно напряженной и красивой спортивной борьбе первенство одержала пара в составе тт. Айвазян (г. Горький) и Ершина (Астрахань). У женщин в этом же разряде выиграла тт. Эрзютова (г. Горький) и Байчева (Астрахань).

В смешанном разряде победили тт. Баранов и Эрзютова — оба горьковчане.

Из победителей составлена команда для участия в предстоящих лично-командных соревнованиях ВЦСПС по теннису 1950 года.

А. ВЕРЕНИН

б) при выполнении бригадой норм от 121 до 150 проц. — 35 руб.;

в) при выполнении бригадой норм свыше 150 проц. — 45 руб.

2) При составе бригады свыше 8 человек:

а) при выполнении бригадой норм до 120 проц. — 35 руб.;

б) при выполнении бригадой норм от 121 до 150 проц. — 45 руб.;

в) при выполнении бригадой норм свыше 150 проц. — 60 руб.

ВОПРОС: Пользуются ли правом на получение процентной надбавки за выслугу лет старшие бухгалтеры? — спрашивает тов. Аристархов (Ярославский технический участок).

ОТВЕТ: Согласно списку работников плавающего и берегового состава МРФ, имеющим право на получение процентных надбавок к заработной плате за выслугу лет (приложение № 1 к приказу МРФ № 88 от 11 марта 1949 г.), старшие бухгалтеры в организации и на предприятиях МРФ.

ВОПРОС: Тов. Сорочкин (завод имени Ш Интернационала) просит разяснить, входит ли в подсчет среднего заработка вознаграждение, полученное за работы, не входящие в круг обязанностей работника, при условии длительности таких работ от одного до шести месяцев подряд.

ОТВЕТ: При подсчете среднего заработка выплаты за работы, не входящие в круг обязанностей работника, не учитываются, независимо от систематичности производства этих работ.

ВТОРОЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ЗАЕМ ВОССТАНОВЛЕНИЯ И РАЗВИТИЯ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА СССР

ТАБЛИЦА шестого тиража выигрышей, состоявшегося 10 сентября 1950 г. в гор. Могилеве

В тираже на 228 разрядов займа разыграно 1.966.500 выигрышей на сумму 524.719.200 рублей, в том числе: 228 выигрышей по 50.000 рублей, 456 выигрышей по 25.000 рублей, 1.140 выигрышей по 10.000 рублей, 2.280 выигрышей по 5.000 рублей, 22.800 выигрышей по 1.000 рублей, 228.000 выигрышей по 500 рублей, 1.711.596 выигрышей по 200 рублей.

В таблице указаны выигрыши на сторублевые облигации. В сумму выигрыша включена нарицательная стоимость выигравшей облигации.

Выигрыши выпали на следующие номера серий и облигаций во всех 228 разрядах займа:

| №№ серий | №№ облигаций | Размер выигрыша в рублях | №№ серий | №№ облигаций | Размер выигрыша в рублях | №№ серий | №№ облигаций | Размер выигрыша в рублях |
|----------|--------------|--------------------------|----------|--------------|--------------------------|----------|--------------|--------------------------|
| 020008 | 02* | 1.000 | 025741 | 09* | 1.000 | 032112 | 31* | 1.000 |
| 020504 | 21* | 25.000 | 025827 | 15-50 | 200 | 032159 | 15-50 | 200 |
| 020747 | 15-50 | 200 | 025914 | 13* | 1.000 | 032192 | 15-50 | 200 |
| 020762 | 43* | 10.000 | 025926 | 33* | 1.000 | 032255 | 24* | 1.000 |
| 020899 | 19* | 1.000 | 025953 | 24* | 1.000 | 032285 | 13* | 1.000 |
| 021251 | 16* | 1.000 | 026050 | 16* | 1.000 | 032368 | 15-50 | 200 |
| 021422 | 02-50 | 500 | 026054 | 26* | 1.000 | 032466 | 15-50 | 200 |
| 021361 | 15-50 | 1.000 | 026077 | 41* | 1.000 | 032489 | 38* | 1.000 |
| 021450 | 42* | 1.000 | 026096 | 15-50 | 500 | 032513 | 34* | 1.000 |
| 021558 | 20* | 1.000 | 026230 | 42* | 1.000 | 032679 | 14* | 1.000 |
| 021595 | 15-50 | 200 | 026666 | 25* | 1.000 | 032703 | 35* | 1.000 |
| 021740 | 23* | 1.000 | 026928 | 15-50 | 500 | 032825 | 35* | 1.000 |
| 021742 | 08* | 1.000 | 026955 | 15-50 | 200 | 032871 | 30* | 1.000 |
| 021811 | 18* | 1.000 | 027114 | 15-50 | 200 | 033147 | 14* | 1.000 |
| 021823 | 15-50 | 200 | 027145 | 14* | 1.000 | 033176 | 49* | 1.000 |
| 021837 | 15-50 | 200 | 027170 | 15-50 | 500 | 033307 | 43* | 1.000 |
| 021841 | 18* | 1.000 | 027636 | 15-50 | 200 | 033461 | 15-50 | 500 |
| 022024 | 15-50 | 500 | 027753 | 47* | 1.000 | 033772 | 15-50 | 500 |
| 022268 | 15-50 | 200 | 027913 | 36* | 1.000 | 033772 | 15-50 | 500 |
| 022306 | 15-50 | 200 | 028440 | 44* | 1.000 | 033818 | 32* | 1.000 |
| 022534 | 40* | 1.000 | 028502 | 32* | 5.000 | 033837 | 14* | 1.000 |
| 022607 | 05* | 5.000 | 028592 | 15-50 | 200 | 033855 | 42* | 1.000 |
| 022657 | 01* | 1.000 | 028647 | 15* | 1.000 | 033944 | 05* | 5.000 |
| 022691 | 15-50 | 200 | 028812 | 15-50 | 200 | 033968 | 26* | 1.000 |
| 022815 | 15-50 | 500 | 028 | | | | | |