

Генеральный план покорения пустыни

Орган Министерства речного флота СССР и ЦК профсоюза рабочих речного транспорта

№ 75 (2729) Вторник, 19 сентября 1950 19-я год издания Цена 30 коп.

ВЫШЕ УРОВЕНЬ РАБОТЫ ПОЛИТОТДЕЛОВ

Речной транспорт из года в год увеличивает объем грузооборота. Однако он еще не обеспечивает возросших потребностей народного хозяйства в перевозках грузов. Богатейшие водные пути страны используются пока недостаточно. В работе организаций и предприятий речного транспорта имеется много серьезных недостатков, мешающих лучше использовать возможности флота, ускорению сроков доставки грузов народному хозяйству.

В целях дальнейшего подъема речного транспорта и скорейшего устранения недостатков в его работе, повышения государственной и трудовой дисциплины среди речников, усиления работы партийных, профсоюзных и комсомольских организаций, а также улучшения политико-воспитательной работы на речном транспорте свыше полутора лет назад были образованы политотделы.

За время существования политотделов на речном транспорте ими сделано немало, чтобы укрепить первичные партийные и комсомольские организации на флоте и на берегу, поднять качество политико-воспитательной работы, улучшить руководство социалистическим соревнованием, развить производственное и буржуазное движение.

Уже в навигацию 1949 года, вскоре после образования политотделов, значительно выросло количество партийных и комсомольских судовых организаций, улучшился состав агитаторов и пропагандистов, особенно среди пассажиров, значительно расширилась лекционная работа, более целенаправленной стала деятельность агитаторов и агитпароходов, культбаз, клубов и библиотек.

Работа политотделов в немалой степени способствовала устранению многих недостатков в использовании флота, борьбе с нарушениями дисциплины, с аварийщиками, с расхитителями общественной собственности.

Некоторые политорганы речного транспорта не оказались, однако, на высоте поставленных перед ними задач. Вследствие этого с самого начала своей деятельности сосредоточить свое внимание на решении главного и основного — повышения уровня всего речного транспорта в общем грузообороте страны, использовании всех его резервов, решительной борьбе за ликвидацию простоев, аварийности, борьбе за укрепление государственной и трудовой дисциплины, — они стали на путь дублирования хозяйственных, на путь административного, а в ряде случаев и партийного вмешательства в работу этих политотделов, к отрыву их от широкой массы речников, к ослаблению критики и самокритики.

Эти недостатки особенно сказались в работе политотдела Волжского грузо-пассажирского пароходства. Политотдел этого пароходства, начальники которого тов. Чернышев был снят с поста, как не справившийся с работой, допустил крупные ошибки в руководстве первичными партийными организациями. Он не вел должной борьбы за укрепление государственной и трудовой дисциплины среди речников бассейна, не создал обстановки инициативности и энтузиазма в работе, не вел должной борьбы за укрепление государственной и трудовой дисциплины, не вел должной борьбы за укрепление государственной и трудовой дисциплины, не вел должной борьбы за укрепление государственной и трудовой дисциплины.

свойственен ряд недостатков, которые имеют место в работе политотделов Волжского грузо-пассажирского пароходства и Волго-Танка.

В Донском бассейне, как это отметил бюро Ростовского обкома ВПР(б), нет еще должной борьбы за укрепление трудовой и государственной дисциплины, допускаются много формализма и казенщины в организации социалистического соревнования, агитационно-массовая работа на флоте, на предприятиях и в других организациях недостаточно увязана с конкретными задачами, стоящими перед пароходством. Политотдел не сумел обеспечить широкого развертывания критики и самокритики в партийных, комсомольских и профсоюзных организациях, что привело к нарушениям государственной дисциплины в ряде организаций пароходства.

Ответственные задачи стоят перед речниками Востока и Севера. Однако многие пароходства этих бассейнов не выполняют производственных планов, не справляются с народнохозяйственными перевозками. В этих бассейнах также еще велика аварность и на пристанях. За это в значительной мере несут ответственность политотделы пароходства и политотдел Главвостоза, возглавляемая тов. Бородиным.

Постоятельная задача политотделов, всемерно развивая критику и самокритику, скорее изжить все недостатки в своей работе.

Товарищ Сталин неоднократно указывал на значение дисциплины на транспорте: «Чтобы реализовать решающую и всеобъемлющую роль железнодорожного транспорта, — учит товарищ Сталин, — требуется прежде всего слаженность всех частей и их работа в строго определенном порядке. Это и есть то, что называется дисциплиной на транспорте».

«Это указание вождя партии относится и к нам, работникам речного транспорта. Направить все усилия речников к достижению слаженности всех частей речного транспортного конвейера — прямой долг работников политотделов, хозяйственников, партийных и профсоюзных организаций.

Политическое управление министерства и политорганы на местах должны решительно улучшить руководство первичными партийными и комсомольскими организациями, усилить с ними живую связь, опираться во всей своей деятельности на широкий актив партийных и комсомольских бойцов. Необходимо повысить роль и ответственность инструкторов Политуправления, политотделов пароходств и политотделов бассейнов управлений пути.

Политработники речного транспорта находятся на передовой линии борьбы за его дальнейший подъем, за его технический прогресс, за то, чтобы речной транспорт шел в ногу со всеми передовыми отраслями народного хозяйства. Поэтому каждый политработник, где бы он ни находился, обязан действовать так, чтобы способствовать выполнению этих задач.

Работники политотделов должны нетерпимо относиться к малейшим проявлениям расхлябанности, разгильяйства, мелкобуржуазной распушенности, к малейшим попыткам зажима критики и самокритики, к проявлению бюрократизма и казенщины в руководстве соревнованием, бороться с беспечностью и благодушием, со всеми теми пороками, которые ослабляют нашу волю к борьбе, тормозят наше поступательное движение вперед.

Сейчас, когда навигация вступила в завершающий период, в который должны быть мобилированы все средства для выполнения навигационного плана 1950 года, политотделам речного транспорта в целом, а также политотделам речного транспорта в отдельных пароходствах, предстоит особенно ответственную задачу. Надо иметь в виду, что в августе речной транспорт не выполнил производственного плана. Отстают многие пароходства и теперь в сентябре. Следовательно, создается угроза невыполнению плана перевозок третьего квартала, решающего исход навигации.

Речной транспорт может и должен не только выполнять, но и перевыполнить навигационный план. Все условия для этого есть. Дело зависит от того, как хозяйственные и партийные руководители используют эти возможности, сумеют мобилизовать речников на ликвидацию отставания перевозок.

Огромный патристический подъем среди многотысячной армии речников вызвали исторические решения советского правительства о строительстве волжских гидроэлектростанций и сооружении Главного Туркменского канала. Советские патристы, гордые за нашу Родину, за нашу партию, за великого товарища Сталина, ведущего нас к вершинам коммунизма, хотят работать еще лучше, чтобы внести свой достойный вклад в дело создания материально-технической базы коммунистического общества. Священный долг политотделов — возглавить этот патристический подъем и повести массы речников на решение задач, какие стоят перед речным транспортом партии, правительство и лично товарищ Сталин.



Пассажирский пароход «А. Жданов» является одним из лучших в Амурском бассейне. Он досрочно выполнил пятилетний план. Экипаж судна систематически перевыполняет техническую скорость, экономит горючее. На снимке: капитан парохода Б. А. Обливинский. Фото в. Вайдалова. (Фотохроника ТАСС).

Навстречу Великому Октябрю В ЧЕСТЬ ВЕЛИКОГО ПРАЗДНИКА

Среди речников Волжского грузового пароходства все шире развигивается предоктябрьское социалистическое соревнование. Команды судов «Русан», «Декрет», «Павлюк», «Чкалов», «Татария» досрочно завершили свои навигационные задания. Коллектив комсомольско-молодежного парохода «Николай Островский», став на стахановскую вахту мира в честь 33-й годовщины Великого Октября, обязался закончить навигационный план к 22 сентября. Решено ко дню великого праздника — 7 ноября — сделать сверх задания 15 миллионов условных тонно-километров, до конца навигации сэкономить еще не менее 25 тонн топлива, снизить себестоимость перевозок на 20 проц, и дать 180 тысяч рублей сверхплановых накоплений. Команда этого судна решила поставить свой пароход в затон без заводского ремонта.

г. КУЙБИШЕВ (наш корр.).

НА ВАХТЕ МИРА

Команда парохода «Днепротрест» пароходства Волго-Танка, став на стахановскую вахту мира, с честью выполняет свои обязательства. Наше судно завершило свой пятнадцатый план. Успешно проведен рейс Камское Устье — Молотов. Мы его завершили на 9 часов раньше срока, несмотря на то, что задерживали туманы. Мы могли бы достичь лучших результатов, если бы наше судно не отпало из Молотова вниз порожнем.

Выходя в очередной рейс, команда обязалась доставить груз в Молотов на 10 часов раньше срока. Коллектив достойно посетит вахту мира.

Капитан АЖМЯКОВ, механик ПЕТУХОВ, преследатель судового комитета ГРЕКОВ.

СТАХАНОВСКИМ РЕЙСОМ

Речники Исык-Куля, соревнуясь за достойную встречу 25-летия Кыргызской ССР, изо дня в день добиваются новых производственных успехов. Идельское заливное пароходство выполнило на 118 проц. по тоннаж и на 119 проц. — по тонно-километрам. Семимесячный план перевозок реализован с перевышением на 30 проц. Отлично работают команды судов «Советская Кыргызия», «Манас», им. Кирова, «Комсомолец». Коллективы этих судов закончили свои подгодовые задания по перевозкам грузов с перевышением.

Коллективу теплохода «Советская Кыргызия» решением ВПСИС и Министерства речного флота присуждена третья премия за работу во втором квартале. Соревнуясь за досрочное завершение послеподгодовой пятнадцатки, экипаж судна выполнил подгодовой план на 110,9 проц., давшую экономию дизельного топлива.

Вступив во Всесоюзное социалистическое соревнование, команда вала обязалась сделать ежемесячно по два рейса на экономном топливе, обладая технической скоростью. Свои обязательства коллектив «Советской Кыргызия» успешно перевыполнил.

Борясь за увеличение мощности судовых механизмов, механик тов. Порфириенко увеличил число оборотов машин с 620 до 720, чем повисла мощность двигателя. В результате увеличилась скорость судна на 10 проц.

Машинная команда под руководством своего механика ежемесячно экономит до трех тонн дизельного топлива.

Незавно «Советская Кыргызия» шла первым рейсом с зерном нового урожая. Рейс был объявлен стахановским. В ответ на призывы премии команда судна решила головой план перевозок закончить на два месяца раньше срока и продолжать совершать каждый месяц по два рейса на экономном топливе.

Все члены коллектива четко несли вахту. Несмотря на встречный шестилетний шторм, теплоход прибыл в конечный пункт на два часа раньше графика.

Ф. ЧЕМИРЕНКО.

РЫБАЧЕ. Кыргызская ССР.

«Приди, плесни водой, Джейхун, — Народ веками ждал тебя И заушевым звоном струн И песней прославляя тебя.

И. С. СЕМЕНОВ, гл. инженер проекта Главного Туркменского канала

Зачем бесплодно воды лить? Ты чудо можешь совершить: Пески в цветник преобразить... На славный путь он звал тебя...»

В этих словах туркменского поэта выражены вековые чаяния народов Средней Азии, мечтавших о жемчужной впадине Аму-Дарьи, об орошении и обводнении огромных пространств Кара-Кумы. Сотни лет народ мечтал о «чуде», о том, чтобы направить многоводную Аму-Дарью по новому руслу. Но «чудо» не приходило... Аму-Дарья продолжала «бесплодно воды лить»...

В Средней Азии расположены две основные водные артерии — реки Сыр-Дарья и Аму-Дарья. Волны богатства Сыр-Дарьи, гораздо меньше, чем у Аму-Дарьи, используются в немалой степени. Достаточно напомнить, что в бассейне этой реки находится плодороднейшая Ферганская долина — крупнейший центр хлопководства.

Но другая среднеазиатская река — Аму-Дарья, обладающая огромными водными ресурсами, не использовалась как источник электроэнергии. Ее воды идут лишь для орошения и, главным образом, в верхних течениях, по притокам Вахшу, Пянджу, Кафиртангу. В среднем и нижнем течениях Аму-Дарья орошает узкие небольшие полосы засушливых земель.

750 километров отделяет русло Аму-Дарьи, берущей начало в горах Памира, от побережья Каспийского моря. На всем этом протяжении простирается огромная пустыня Кара-Кумь. «Черные пески» — так называл народ эти бесплодные, занимающие миллионы гектаров пространства. Чистые суухи, рождающиеся в этих песках, приносят в Заволжье и губительно сказываются на урожае.

Покорение пустыни Кара-Кумь, обводнение ее, даю бы возможность неустанно преобразить эти огромные пространства, поставить их богатства на службу человеку. В течение сотен лет эта идея занимала умы человечества. Но для того, чтобы «черные пески» получили так необходимую им вою, надо было поворачивать к Каспийскому побережью русло Аму-Дарьи.

Еще древние историки, как, например, Геродот, за несколько сотен лет до нашей эры указывали на существование какого-то особого русла реки, направленного не к Аральскому, а к Каспийскому морю. Следуя этим указаниям, Петр I в 1716 году отправил экспедицию для отыскания древнего русла Аму-Дарьи.

В 1876 году под начальством генерала Гауковского была снаряжена новая экспедиция в Кара-Кумь. Экспедиция доказала, что существует древнее русло Убай, по которому когда-то, видимо, направляли свои воды Аму-Дарьи. Участник похода, продолжавшегося до 1883 года, установил, что это русло можно использовать, но для этого требуются невиданные по тому времени гидротехнические работы в условиях царской России такой большой комплекс гидротехнических и ирригационных работ, конечно, не мог быть осуществлен.

Он оказался возможным только в условиях советского строя.

Общественное 12 сентября постановление Совета Министров СССР «О строительстве Главного Туркменского канала Аму-Дарья — Красноводск, об орошении и обводнении земель южных районов Прикаспийской равнины Западной Туркмении, низовьев Аму-Дарьи и западной части пустыни Кара-Кумь» открывает новую замечательную страницу в истории крупнейшей среднеазиатской реки, позволит поставить ее во главе ресурсов на службу человеку, полностью преобразит огромные пустынные земли.

Эта великая стройка — важнейшее звено генерального сталинского плана преобразования природы. Если сооружение Сталинградской и Куйбышевской гидроэлектростанций позволит ликвидировать

суухи и засуху, обводнить большие пространства западнее и северо-западнее Каспийского моря, то строительство Главного Туркменского канала даст возможность скачкообразно преобразить районы, лежащие к востоку от Каспийского моря.

Великий план покорения «черных песков», орошения и обводнения южных районов Прикаспийской равнины Западной Туркмении и низовьев Аму-Дарьи предусматривает сооружение невиданных по масштабам гидротехнических и ирригационных сооружений.

Могучие воды Аму-Дарьи потекут от Тахиа-Таша по каналу длиной в 1.100 километров через пустыню Кара-Кумь к побережью Каспийского моря. На трассе Главного Туркменского канала будут построены три гидроэлектростанции общей мощностью в 100 тысяч киловатт. Эти станции сооружаются при крупных водохранилищах, образуемых у Тахиа-Таша и на Главном Туркменском канале.

Южные районы Прикаспийской равнины Западной Туркмении и низовья Аму-Дарьи получат обильную воду для орошения через сеть крупных обводнительных и орошительных каналов общей длиной 1.200 километров, отходящих от Главного Туркменского канала. Крупные трубопроводы общей длиной 1000 километров снабдят водой Аму-Дарьи промышленные предприятия и населенные пункты Туркменской республики.

Строительство Главного Туркменского канала и обширной сети орошительных, обводнительных каналов, трубопроводов и других гидротехнических сооружений представляет сложную задачу, решение которой под силу только советскому народу, уверенно строящему коммунизм.

Дело не только в том, что по длине Главного Туркменского канала будет купальней в мире. Строителям придется преодолеть ряд трудностей.

На пути от Тахиа-Таша до Красноводска Главного Туркменского канала должен быть пройден через Сарыкамышскую впадину. Предполагалось, что когда-то, многие тысячи лет назад, Аму-Дарья выливалась многочисленными протоками в огромное озеро, позже высохшее и образовавшее эту впадину. Чтобы наполнить ее водой, надо затратить по произведенным подсчетам, несколько лет. При проектировании канала решено было пойти по иному пути. Главный Туркменский канал пойдет в обход Сарыкамышской впадины, по караванским пескам и затем по древнему руслу Убай. Это русло — ширинное в среднем до одного километра. Дно его в некоторых местах покрыто слоем соли толщиной в 2—3 метра, а в некоторых местах залито песками.

Строителям предстоит произвести сотни миллионов кубометров земляных работ, уложить сотни тысяч кубометров бетона, соорудить три плотины с крупными водохранилищами.

Выйдут в строй и мощные насосные станции, которые будут подавать воду в орошительные каналы.

В пустыне протанутся шоссе и железные дороги, будет установлена надежная телефонная и радиосвязь, линии электропередач и водопроводные магистрали пересекут пустынные земли.

Наша промышленность должна будет в короткий срок освоить производство строительных механизмов и машин, приспособленных к условиям работы в пустыне. В создании этих машин и механизмов большую помощь строителям окажут советские ученые, работники крупнейших заводов и научно-исследовательских институтов.

Строительство Главного Туркменского канала, которое является огромным шагом вперед на пути к коммунизму, не идет в сравнение ни с какими предыдущими сооружениями. Через шесть лет после начала

Грузы доставляются быстро

с огромным энтузиазмом трудятся на выполнении этого задания. За год уже отгружено более 60 процентов своей продукции.

Муромские речники по-стахановски организовали работу по отправке продукции для Куйбышевской гидроэлектростанции. Грузы

строительства канала должен быть сдан в эксплуатацию. Мировая практика не знает таких темпов. Суэцкий канал сооружался 11 лет, а Панамский — 34 года. 70 лет продолжалось строительство плотины в горах Нила. Десятки тысяч людей погибли на этих стройках, которые велись капиталистами поистине варварски...

За рубежом большая часть пустынь и полупустынных земель совершенно не используется. Так, например, во всех засушливых штатах США орошается не более полутора (1) процентов пустынь. Около 40 лет безуспешно «обсуждается» проект орошения Африки... Только в нашей стране может быть осуществлена величественная программа покорения пустыни.

Пройдет несколько лет, и пустынные ныне земли к востоку от Каспийского моря превратятся в цветущий край.

В летние месяцы каждую секунду 350—400, а затем и до 600 кубометров воды будут поступать из Аму-Дарьи в Главный Туркменский канал. Это позволит оросить и освоить 1300 тысяч гектаров новых земель в южных районах Прикаспийской равнины Западной Туркмении, в районе дельты Аму-Дарьи, а также в Кара-Калпакской и Туркменской республиках.

В этих районах возникнет крупнейшая база хлопководства. Орошаемая площадь превысит территорию знаменитой Ферганской долины.

До 7 миллионов гектаров пшеницы пустыни Кара-Кумь получат живительную влагу. Это даст мощный толчок развитию сельского хозяйства в этих районах и, в частности, животноводства. «Черные пески» уступят место посевам хлопчатника, салям, виноградникам... Вокруг Главного Туркменского канала на общей площади около 500 тысяч гектаров возникнут лесные защитные насаждения, будут закреплены пески, возникнут отводные орошительные и обводнительные каналы.

Воду получат предприятия, культурно-бытовые учреждения. В Красноводск, например, уже не надо будет ввозить пресную воду. Электроэнергия от трех гидроэлектростанций будет подавать воду в каналы, снабжать предприятия, транспорт, жилые дома.

Изменяется и климатические условия в орошаемых и обводняемых районах. Исчезнут суухи, климат станет более влажным. Возникнут новые районы субтропических культур.

Сооружения Главного Туркменского канала даст возможность поднять на новую, высшую ступень наше сельское хозяйство, укрепит благосостояние советского народа. Наша Родина станет еще более цветущей и богатой.

Новая великая стройка потребует помощи работников различных отраслей народного хозяйства, в том числе и речников. Нет сомнения, что многие важные грузы для строительства будут перевозиться по рекам нашей Родины. Мы уверены, что речники окажут самое активное содействие всепартийному делу сооружения Главного Туркменского канала.

Перед речниками стоит еще одна важная задача. Как указывается в постановлении Совета Министров СССР, Министерство речного флота должно разработать мероприятия «по использованию Главного Туркменского канала для целей водохозяйства». Освоение новой крупнейшей водной магистрали — дело чести работников речного транспорта.

Коллектив «Гидропроект» гордится тем, что ему поручено выполнение проектно-исследовательских и исследовательских работ, связанных с сооружением Главного Туркменского канала и других гидротехнических сооружений.

При огромной помощи со стороны большевистской партии, правительства и лично товарища Сталина великая стройка коммунизма — Главный Туркменский канал — точно в установленный срок пойдет в число действующих предприятий. Будет сделан важнейший шаг в осуществлении сталинского плана преобразования природы.

принимается быстро, документация оформляется без задержек. Издания отправляются как грузы большой скорости.

К. САЛЫГИН. МУРОМ.

Приветствие команде парохода „С. Киров“

Капитану тов. ГРИГОРЬЕВУ, механику тов. ЛАЗУНИНУ, парторгу тов. АНИСИМОВУ, профору тов. ФИЛИППОВУ, комсоргу тов. ДРАГУНИНУ.

Поздравляем славный коллектив парохода «С. Киров» с досрочным выполнением 12 сентября навигационного плана на 100,1 процента. Уверены, что широко используя руслановские методы буксировки большегрузных плотов, ускоряя их доставку, коллектив парохода «С. Киров» добьется новых успехов в своей работе.

Зам. министра речного флота СССР ВАХУРОВ. Зам. начальника Политуправления ФЕДЯШИН. Председатель ЦК профсоюза речников КОЗКИН.

Зам. министра речного флота СССР ВАХУРОВ. Зам. начальника Политуправления ФЕДЯШИН. Председатель ЦК профсоюза речников КОЗКИН.

КОМСОМЛЬСКАЯ ЖИЗНЬ

Судовые комсомольские организации на Оби

Перед началом навигации нынешнего года политотдел Западносибирского пароходства уделял серьезное внимание созданию и укреплению первичных комсомольских организаций на судах...



Сторож Московской суворовки Н. А. Борозавко, преисполнив задание июня, изготовил для теплоходов три рубки...

С выходом в первые рейсы на комсомольских судах был обеспокоен вопрос об авангардной роли комсомольцев, об участии молодежи в социалистическом соревновании...

На пароходе «Лейтенант Зорговцев» учел организационный недостаток и принял меры к тому, чтобы обеспечить надлежащее участие молодежи в работе...

Многие комсомольские организации работают еще в отрыве от молодежи, не приглашают ее на комсомольские собрания. Поэтому не растут ряды комсомола на судах «Озенька», «Карпизина», «Талкистан»...

Решение ЦК ВЛКСМ о работе комсомольских организаций речного флота помогает нам поднять уровень внутрисудовой и политической воспитательной работы...

Заслуженным уважением в пароходстве пользуется комсомольско-молотовский экипаж парохода «Лейтенант Зорговцев» (секретарь комсомольской организации тов. Подземный)...

Секретарь комсомольской организации парохода «Александр Невский» тов. Подземный начал с расширения комсомольских помещений. При этом учитывались интересы и индивидуальные способности каждого комсомольца...

Награждение почетными грамотами ЦК ВЛКСМ

Многие комсомольцы-перевозчики социалистического соревнования, отличившиеся политической подготовкой Днепровского бассейнового управления ГВРУ награждены почетными грамотами ЦК ВЛКСМ...

О социалистической дисциплине и организованности в труде

В послевоенный период советский народ под руководством партии Ленина-Сталина организовано и усердно темпами развития все отрасли народного хозяйства и культуры...

Вашим оружием в руках трудящихся нашей страны в борьбе за ускоренные темпы развития народного хозяйства является всемерное укрепление дисциплины и организованности. Дисциплина и организованность каждого работника, где бы он ни работал, приобретают у нас общественное значение...

Метод инженера Ф. Ковалева в действии

В связи со значительным увеличением парка перегрузочных машин в Южный порт столицы в нынешнюю навигацию пришло много новых молодых рабочих — механизаторов и грузчиков...

Почти инженер Федор Лужича Ковалева в последние дни навигации на площадке 30 мешков котельных в пределах от 1 минуты 35 секунд до 2 минут 19 секунд...

Созданный для исследования нормативная группа совместно с инженерами участков и механиками кранов провела хронометраж рабочих операций лучших и отстающих крановщиков и бригад грузчиков...

Первые же наблюдения дали весьма интереснейшие материалы. Вот данные по бригаде тов. Павличко, работавшей на перегрузке мучи из бачки в вагоны...

Показатели у бригады Павличко получились следующие. На укладку 30 мешков у 4 грузчиков, занятых на этой операции, уходило от 3 минут 17 секунд до 3 минут 27 секунд...

Полноценно использует механизмы Строители Московского бассейнового управления ГВРУ соревнуются за то, чтобы все жилые дома, водоемы в эксплуатацию запарены в 1950 году...

Настойчиво борются за выполнение этого обязательства рабочие, обслуживающие штучные аппараты. Заблаговременно готовят свое рабочее место...

Каждый работник речного транспорта должен точно и беспрекословно выполнять Устав. Однако имеются случаи, когда некоторые руководители пароходств, портов, пристаней, бассейновых управлений пути, политотделы, профсоюзные органы...

Всякое нарушение работниками речного транспорта своих обязанностей влечет за собой угрозу для жизни перевозимых речным транспортом людей...

Каждый работник речного транспорта должен точно и беспрекословно выполнять Устав. Однако имеются случаи, когда некоторые руководители пароходств, портов, пристаней, бассейновых управлений пути, политотделы, профсоюзные органы...

Каждый трудящийся должен работать в полную меру своих сил и способностей, производительно использовать каждую минуту рабочего времени, стремиться первоначально соблюдать нормы, социалистическая дисциплина — это сознательная дисциплина творческого, освобожденного труда...

На темы дня

ЗАБОТА Об ОБОРУДОВАНИИ Партия и правительство высоко ценит труд патриотов, умеющих выжить в условиях изменившихся обстоятельств...

Тысячи рабочих и работников следуют благодарному примеру Нины Назаровой во всех отраслях нашего народного хозяйства, на всех участках производства. Немало образцов отличного использования оборудования и заботливого ухода за ним показывают и речники: бурлаковские машинные команды, портовые, путейные, работники заводов, верфей, мастеровских. Недавно министр тов. Шапкин награждал значками и почетными грамотами большую группу работников...

То, что делают эти переводники, доступно каждому. Механик электростанции Веклюцкий, устроивший в своем цеху механику, помог каждому из своих работников хорошо изучить оборудование станций, правила ухода за ним...

В повышении культуры эксплуатации оборудования велика и почетная роль заводских отделов главного механика. Однако некоторые руководители ущемляют их права, слабо помогают им. На судостроительном заводе Северного пароходства, где директором тов. Гуляев, до сих пор даже не организовали отдела главного механика...

Неоценка этого дела имеет место не только на предприятиях. Иным ищем не оценивать труд политотделов, политруков, политинформаторов, заводского бюро и др.

Главное управление министерства, по существу, не взяло под контроль исполнение важнейших пунктов приказа № 479. Как распространяются на предприятия бурлаковские методы обслуживания оборудования, как проходит ремонт судов, производственный отдел отвечает к этой своей обязанности слабо формально...

Контроль за выполнением приказа № 479 возложен на Центральный производственный отдел министерства (начальник отдела тов. Покровский). Однако, производственный отдел отвечает к этой своей обязанности слабо формально...

Нельзя ни на минуту забывать, что верным залогом выполнения и перевыполнения производственных планов предприятий, залогом выполнения и перевыполнения норм выработки каждым рабочим, высокого качества продукции и снижения ее себестоимости является отличное техническое состояние заводского оборудования.

В. САТРАПИНСКИЙ, инструктор стахановских методов труда.



Бурят-Монгольская АССР. Бригада котельщиков Улан-Удэнского судоремонтного завода К. Кондратьева несет стakanоcкую вахту мира. Работая на строительстве баржи, котельщики выполняют план на 230 проц. На снимке: бригадир К. Кондратьев (справа) и подручный В. Соседов за работой. Фото М. МИНЕВА (Фотокорреспондент ТАСС).

Письма наших читателей

Механизированный заводской учет

Развитие машинно-счетной техники имеет большое значение для рационализации постоянных производственных учетов. Еще в 1931 году правительство указывало на необходимость организовать социалистический учет на основе самого широкого применения на предприятиях механизированных средств.

Эффективность применения счетных машин бесспорна. Даже самая элементарная механизация учета с помощью суммирующих и вычислительных машин ведет к повышению производительности труда и лучшей постановке учета. Для сравнения укажем, что, работая вручную, счетный работник может произвести 2,5 раза меньше действий сложения, в 7,5 раза меньше действий умножения, в 6 раз меньше делений и чуть ли не в полтора раза меньше вычитаний, чем работая такой же орой на машинах «КОМ» и «ДСМ».

Как правило, машинно-счетные бюро на предприятиях организуются на базе применения мелких суммирующих и вычислительных машин. Именно этим путем пошел на Московском судостроительном судоремонтном заводе, где имеются четыре счетно-вычислительные машины с моторным приводом. Все эти машины, из которых три — вычислительные и одна — суммирующая, сосредоточены в заводской бухгалтерии, закреплены за определенными работниками. В течение нескольких месяцев механизированным учетом охвачены здесь такие документы: рабочие наряды, лицевые счета рабочих, расчетные и платежные ведомости, балансовые листки, ведомости основного и вспомогательного производства, общезаводские и цеховых расходов, прихода и расхода материалов, оборотные ведомости, счета поставщиков и др. На счетных машинах выводится не менее 80 проц. общего объема всех счетно-вычислительных работ по заводу. Только расчетный отдел, обрабатывающий рабочие наряды, производит более 150 тысяч арифметических действий в месяц.

Работники заводской бухгалтерии заявляют, что с применением механизации учета обработка документации на самых трудоемких участках стала производиться в разы быстрее, чем до внедрения счетных машин.

Приказ Министерства речного флота от 24 февраля 1950 года предусматривает организацию машинно-счетных бюро на ряде наших предприятий. Опыт Московского завода показывает, насколько необходима в механизированном учете аэрация и выгода для предприятий.

Инж. А. МЕЛКОВ.

Бесхозяйственность

В навигацию 1947 года в Северный порт Москвы по пакладной № 25186 прибыла в адрес Речиздат почтовая машина литовки. Начальник паромства канцелярия Москва-Волга тов. Шемалин письмом от 17 августа того же 1947 года уведомил начальника порта тов. Румянцева, что означенный литовки издательством передан типографии бассейновой газеты «Сталинская правда» и ему, Румянцеву, предлагается временно хранить почтовую машину на складе порта.

Прошло три года, а почтовая машина продолжает лежать на складе и подвергаться разрушению. Неоднократные письменные обращения порта к начальнику паромства, к издательству, к директору типографии «Сталинская правда» и даже к начальнику политотдела паромства до сих пор не возымели действия.

Наконец, в марте нынешнего года портюкья обратилась с жалобой в прокуратуру бассейна тов. Смылину. По и последний не привлек к ответственности виновников бесхозяйственности.

Недавно в это дело вмешался Центральный коммерческий отдел министерства. Он предложил тов. Шемалину использовать литовки или передать его другим организациям, нуждающимся в печатных машинах. Однако и тут тов. Шемалин никаких мер не принял. На докладной записке начальника Центрального коммерческого отдела, подписанной зполномоченным литовки, заместителем министра тов. Вахурову наложена резолюция, в которой предлагается, чтобы тов. Шемалин оформил эту машину как имущество паромства, находящееся на хранении в порту. Иными словами — санкционировать дальнейшее ее хранение на складе.

Инж. А. БОДРОВ.

О СУДЬБЕ ОДНОГО НАЧИНАНИЯ

Начало этой истории имеет более чем трехмесячную давность. Тридцатого мая этого года начальник Днепровского паромства тов. Савельев и начальник политотдела тов. Тюленев направили письмо на имя руководства министерства. Письмо встретили в министерстве радушно. Им восхищались. Оно красноречиво говорило само за себя: для успешного выполнения социалистических обязательств, принятых речниками Днепра по быстрейшему продвижению и доставке грузов для народного хозяйства, паромством разработан план телефонизации буксирных паромов и буксирных машин. Большой эксплуатационный и экономический эффект требовал быстрейшего введения телефонизации. Поэтому руководители паромства настоятельно просили выделить необходимую аппаратуру и материалы.

Можно ли отмахнуться от такой просьбы, где речь идет о хорошем прогрессивном начинании? Начальник Главгидрофлота тов. Рыжков, прочитав письмо, срочно обратился к начальнику Главвязи тов. Самылину, который, в свою очередь, срочно написал начальнику Главсвязи тов. Барташеву заявку

Незавидная слава

В Донском бассейне, как и в прошлом году, имеют место аварии и простои судов. Аварии происходят главным образом из-за того, что в нашем бассейне Правила плавания и технической эксплуатации нарушаются. Особенно грубо и бесцеремонно нарушают их, как это ни странно, сам капитан судна. Так, капитан судна «Максим Горький» тов. Филиппенко.

Вот факты. 9 августа мне, капитану паромства «Михаил Фрунзе», предложено было составить приказ-приказе забуксировать от плота № 1 баржи «ВД-21» и «ВД-22» с большим грузом и повести их через Горский перекат. Эти баржи были перегружены и к приходу нашего паромства простояли у плота более двух с половиной суток. Буксировать их через мели Горский перекат ранее категорически отказался старейший опытный капитан паромства «Максим Горький» тов. Харитонов.

Знавший меня подкалывал, что с баржа надо было снять минимум по 75—100 тонн груза и, таким образом, довести их до нужной осадки. Кстати, в это время неподлажен от плота стоял плотовый кран. Используя его, можно было произвести эту работу быстро.

Однако дежурный диспетчер тов. Петренко не поддержал моего предложения, и приказано срочно отойти в рейс до пристани Константиновская и по пути забуксировать еще две баржи.

На пристани Константиновская, где паромщик должен был буксироваться, я решительно отказался вести этот воз.

По вскоре к селектору меня вызвал тов. Филиппенко, потребовавший объяснения причины отказа буксировать барж.

Я объяснил, что под днищами обеих барж нет никакого запаса воды и что проводка их через Горский перекат может окончиться весьма печальными последствиями.

За эти слова я получил грозную отповедь тов. Филиппенко:

— Что вы меня учите, как надо баржи водить! Я приказываю Вам немедленно идти в рейс. Не выполняете моего приказа, — сниму с работы и отдам под суд.

Так он и сделал. Мне было приказано срочно сдать паром «Михаил Фрунзе» капитану паромства «А. Иванов» тов. Трубицкому, находившемуся в это время на пристани Константиновская.

Капитан тов. Трубицкий, узнав, что наибольшая осадка барж 130 сантиметром, также отказался вести баржи через Горский перекат, но тов. Филиппенко, вызвав его к селектору, сказал:

— Вы тоже хотите нарушить мой приказ, как нарушил его капитан Ермолаев, которого я отдам под суд. Поняли?..

Капитан тов. Трубицкий повновался приказу.

При проходе Волхове-Троицкое переката караван потерял аварию — был посажен на мель. В это время на судне, помимо меня, уже обыкновенного пассажира, находились и заместитель начальника пристани Константиновская тов. Колтаков и начальник обстановки первого района тов. Ляхов. Они здесь представляли комиссию по обмеру осадки барж, назначенную все тем же тов. Филиппенко.

После двухчасовой стоянки на мели весь караван стало засыпать песком, по в это время, к счастью, налетел лед буксирный паром «Малюцкий», который, оставив свой воз ниже переката, немедленно стал стягивать застрявший караван с опасного места. Затем оба паромы двойной тягой провели баржи через камышистый перекат.

На пристани Николаевская капитан тов. Трубицкий связался по селектору с дежурным диспетчером тов. Ткаченко и заявил последнему, что дальше он воз не поведет. Однако диспетчер приказал ему следовать до Горского переката и промерить его. Глубина переката, как и следовало ожидать, оказалась меньше осадки барж.

Караван дальше нельзя было вести. Подлекая от Горского переката пришлось затратить много времени для того, чтобы выбраться из затруднительного положения. Для перегрузки барж сюда были доставлены бригада грузчиков в 20 человек и для этой же цели порожняя баржа. Сюда же пришлось вызвать и паром «Максим Горький».

Это уже не первый случай на Дону, когда

Медико-санитарная помощь плавоставу

Средневожский водозащител проводит большую работу по медицинскому обслуживанию команд безостановочных караванов. Не имея специальных санитарных судов, которые бы могли подходить к пролонгированным караванам, водозащител добился в Саратове и Куйбышеве посадки средних медицинских работников на пролонгированные плучные суда, снабженные безостановочными караванами. За первую половину навигации медицинские работники обслужили только по Куйбышеву и Саратову до 600 безостановочных караванов. Для оказания плавоставу более квалифицированной помощи главный врач саратовской больницы Водозащител тов. Горемыкин организовал дополнительные выезды на безостановочные караваны врачей-специалистов.

Зубной врач тов. Захарова выехала из Куйбышева с передвижным кабинетом и оказала большую помощь плавоставу.

Судовым командам выдано несколько сот аптечек.

Д. ЗИНОВЬЕВ

РОСТОВ-на-Дону.

Ф. ВАСИЛЬЕВ.

РОСТОВ-на-Дону.

Игра в планирование

Все мы были детьми и все любили игру в «кошки-мышки». Смотреть на зашифрованные детские в этот момент весьма занимательно. Но когда легкомысленную игру заводит взрослая ладя, я не просто ладя, а ладя-плывушка из серьезных учреждений, это, если хотите, провозит удачливое впечатление. Между тем, именно такую игру заводит ладя из Вязьминского паромства.

24 августа Сталинградский завод Главречпром неожиданно получил из управления грузового паромства выписку из уточненного титульного списка капитального ремонта на 1950 год. На этом документе — подпись начальника плавового отдела паромства тов. Самойлова. Выписка «сутью» такова: за год должен еще в нынешнем году начать капитальный ремонт 16 барж паромства «Пехорин-Давченко», паромов «Туркмен» и «Барел»; вышеназванная ладя, что полная сметная стоимость ремонта «Укреница», ремонт котлового завода заканчивается в октябре, составляет один миллион рублей.

В действительности капитальный ремонт 16 барж паромства «Пехорин-Давченко», паромов «Туркмен» и «Барел» не предусматривается планами завода не только в 1950, но и в 1951 году. Более того, «Туркмен» и «Барел» находятся в таком состоянии, что надо еще серьезно подумать, стоит ли их вообще ремонтировать. Что же касается паромов «Укреница», то сумма, указанная в «сутью» выписке, почти в три раза меньше той, что представлена в параде-заказе Волжского грузового паромства, выданном заводу на два месяца раньше — 28 июля 1950 года. И вот на заводе гадать: какой из титульных списков ближе к истине. Тот ли, что утвержден Главречпромом и по которому завод работает, или тот, который «сутью» и обрадовал тов. Самойлова.

Пало думать, что тов. Самойлов, написав свою выписку Сталинградскому заводу, одновременно обязал другой сектор плавового отдела паромства предсказать ввод в эксплуатацию паромов «Туркмен» и «Барел» в 1951 году. Но ладья будет цела этому распоряжению, если совершенно ясно, что оба эти паромства пока даже не предполагается ремонтировать?

Корректировка сметной стоимости паромов «Укреница» не просто одала из попыток «кошки» сыграть «мышки», ибо под такой корректировкой завод, добросовестно выполняющий обязательства по капитальному ремонту судна, выписав его в октябре, недополучит добрых 700 тысяч рублей!

Вель вот как оборачиваются дела тогда, когда полагают, что в планы и титульные списки можно играть, как ребятишкам...

А. ЗАНОВИН.

СТАЛИНГРАД.

Маленький фельетон

Несколько строк про звонкий свисток

Вопросы приказа министра речного флота, запрещающего разрушение действующих судов, Волжское бассейновое управление пути речного флота передать приглянувшийся ему свисток с названием «Волжская-4 паромов «Межень». Последний совершил паромный пробег за свистком на расстоянии 238 километров.

(Из письма тов. А. Савельева).

Начальство, оглядев на фоне вод Отремонтированный паром, Изволью заметить величаво: — Теперь наш «Межень» выглядит на славу!

Одну лишь недостаток у него. — Какой? — Да голос вроде не того, — Ответило начальство раздраженно, — Серебряного мало звона!

А ведь бываю в жизни голоса, Так прямо — чудеса! Ну, взяв хотя б свисток землечерпалки. А впрочем... нам еб не жалко. Свисток с землечерпалки снять И парому передать!

Услышав соломоново решенье, Сам «Межень» за свистком без промедленья

Пустился в путь за трыдцать земель, Летел, Пыхтел... Однако неужель Лишь для того, чтоб мог он заливать, Должны другие гдоса лишиться? Сейчас — свисток, а завтра скажут, мол, Отдай трубу и якорь и котел!

Так «спросившись» — пустить в трубу нетрудно Любое приглянувшееся судно!

Як. БЫЛАНИН.

По следам наших выступлений

„УБРАТЬ ПОМЕХИ С ПУТИ РУСЛАНОВСКОГО ДВИЖЕНИЯ“

Начальник паромства Волготанкер тов. Бучкин сообщил редакции, что в корреспонденции капитана нефтееза «Илово-Косий» Крутова и капитана паромства «Виттебск» Крутова, напечатанных под таким заголовком в № 64 «Р. Т.» от 11 августа с. г., правильно отмечены недостатки в работе паромства в области руководства движением флота.

Корреспондентом были обсуждены на специальном совещании при начальнике паромства. В решении совещания намечены меры, которые должны обеспечить работу флота по графику, ликвидацию естественной погрузки тоннажа, повышение производительности перевозок по графику против норм технологического процесса.

За инициативные мер к предотвращению непроизводительного простоя паромов «Илово-Косий» на Горьковском рейсе зам. начальника эксплоатации тов. Лисину объявлен выговор. Начальнику телеграфного паромства тов. Аппенбергу указано на слабую помощь коллективу паромства «Илово-Косий» в выполнении изысканий и обязательств по «стандартному» плану. Руководству эксплоатации категорически запрещено использовать транспортную тягу на рейсовых работах.

С. КУКИН.

В. ХОХЛОВСКИЙ.

Нанерекор стихии

Рассказ капитана паромства „Старца“ А. Масленникова

Рыбное море в этом году штормит почти все время. Редко удается выбрать хорошую погоду, которая позволила бы провести нормально рейс, без заходов в укрытия. Каждый такой заход, как известно, вызывает непроизводительную затрату времени. Особенно велики потери его по стихийным причинам при буксировке плотов.

Уже при ветре в 4—5 баллов, согласно Правилам плавания, паромщик должен отступить в безопасных местах. Надо сказать, что прочность плотов, представляемых в буксировке, настолько низка, что плавание при ветре свыше четырех баллов неизбежно влечет за собой утери древесины.

В одном из последних рейсов мы решили «перехитрить» стихию и выиграть время еще на один рейс. Получив приказ о буксировке 8 барж — трех с пристани Пешехово-Волотарек и пяти — из Лупушки, мы одновременно взяли еще два плота. Пронес погоды не обещал нам ничего утешительного: опять дуть ветер в 5 баллов. Вытнуть с плотами в озеро при таком прогнозе категорически запрещено.

По команда пошла на производственный риск. Учитывая, что при движении из Лупушки нам будет дуть бортовой ветер, мы весь правый борт плота оставили железными баржами с интервалом между ними в три метра. Впереди плота, для сокращения сопротивления воды движению его, была поставлена деревянная баржа, которая являлась во время хода своего рода «воронкой». Эта баржа принимала бой от волн и создавала попутный поток для самодвижения. Буксир был полан на первую баржу. Вторая, четвертая и пятая баржи были жестко связаны с плотом.

Расставленные таким образом баржи у плота играли роль волнолома, предохраняющего плота от разрушения. При этой схеме расстановки барж воз получился длиной около 500 метров.

После окончательной утяжки барж мы вышли из устья реки Ухры 27 августа в 12 часов. По мере удаления этого необычного каравана от берега волна усиливалась. В районе Выхватяево (центр озера) она достигла более полутора метров высоты. Обычные плоты не выдержали бы этой волны и были бы обречены на гибель. При нашей же системе формирования воза плоты были надежно защищены от ветра и волн и выдержали это суровое испытание.

Последователи механика Бурлакова на торфоразработках

На торфяных предприятиях сложилась традиция ежегодного ремонта торфяных машин, хотя они используются лишь четыре месяца из двенадцати. Но, когда на торфоразработках Ивановской области узнали о сталеновских делах речников — последователей знаменитого механика лауреата Сталинской премии Бориса Бурлакова, торфяники решили работать по его примеру. Инициатором внедрения бурлаковских методов обслуживания машин выступил тов. Вакария, механик Октябрьского торфоразработчика. И вот еще в начале летнего сезона здесь развернулось соревнование за продление срока службы без ремонта гидравлических насосов и формовочных машин.

Сейчас, накануне завершения торфяного сезона и постановки торфяных машин на

ИВАНОВО.

П. ДУБОВИК.

заводу, работники предприятия подводят итоги своей работы по-бурлаковски. Оставлены без ремонта ленточные насосы низкого и высокого давления и четыре формовочных машины. Шесть насосов потребовалось только небольшой профилактики — замены нескольких изношенных деталей.

Методы Бурлакова находят также распространение среди работников отдела погрузки, которые борются за удлинение срока службы кранов, и среди электриков, которые добиваются более длительной службы без ремонта моторов.

В будущем сезоне сотни машинистов и крановщиков торфоразработчик области будут работать по-бурлаковски.

В Министерстве речного флота очень любят поговорить о вышколности и ускорении оборачиваемости оборотных средств. По вот в Москве, под поном у министерства с благосклонным попустительством отдельных руководителей, омертвевшая капитал, разрушается ценнейшая машина. Не пора ли призвать к порядку и вышколников бесхозяйственности, и их покровителей?

Инж. А. БОДРОВ.

В. СТОЛБОВ.

Вопросы путейского хозяйства

Поднять роль техника земснаряда

В комплексе путейских работ особо важную роль выполняет земснаряды...

Однако даже поверхностный анализ работы земснарядных машин показывает, что большинство их эксплуатируется...

Винювы в этом и сами техники, активно не включившиеся в производственную работу...

Известно, что команда земснаряда на каждую работу получает от начальника плеса...

Но работники земснарядов не должны забывать, что составление плана есть лишь начало планирования...

Это указание товарища Сталина должно быть маяком для каждого работника.

Улучшаем обстановку

За последние годы коллектив Щербакского технического участка проработал большую работу...

На Рыбинском водохранилище введена односторонняя обстановка. Несмотря на то, что с основных ходов снято 53 буйа...

В ветреную погоду, которая на водохранилище преобладает, бакенщики не могли заставить бакен. Чтобы флот мог работать в любую погоду...

Улучшению обстановки немало содействуют шестые створы. До 1949 года их у нас не было, а ныне введены в работу...

Для бакенщиков в условиях водохранилища хорошая лодка — большое подспорье в работе.

КНИЖНАЯ ПОЛКА

Издательство Министерства речного флота (Речиздат) выпустило новые книги: А. Я. Андреев, д-р техн. наук...

В брошюре рассказывается о патристическом почине экипажа теплохода «И. Сталин» паровозного типа Москва — Волга...

В брошюре кратко рассказывается об Арктической экспедиции, осуществленной Министерством речного флота СССР в 1949 году...

Среди речников Сухоня коллектив парохода «Добрянка» пользуется заслуженной славой передового коллектива.

Среди речников Сухоня коллектив парохода «Добрянка» пользуется заслуженной славой передового коллектива.

В последние годы на речном транспорте довольно широко распространение получили вездеходы большегрузных караванов.

Адрес редакции: Москва, 12, Промышленный в. информация — К 0-66-68; издательство, бухгалтерия, отделы библиографии и писем, партотдел — Б 8-19-97; ночная редакция — К 0-14-85, доб. 91 и 37.

В речных бассейнах



Сталинград. С каждым днем поднимаются из руин новые здания в городе...

Молодые специалисты

На Амуре, Лене, Енисее, Оби, Иртыше, Аму-Дарье и на других реках Востока и Средней Азии плавают на речных судах сотни бывших питомцев Семипалатинского ремесленного училища речников...

За девять лет из стен этого училища вышло более 3 тыс. молодых речников.

На Верхнем Иртыше 11 бывших учащихся ремесленного училища в настоящее время работают капитанами. Среди них тов. Вычужанин — капитан парохода «Работница»...

Ульянова работает в совхозе 18 лет. С 4 часов утра ежедневно Ольга Ивановна уже на пастбище. В белом халате, в чистой косоворотке, с пышными дойками в руках она идет к своим подопечным.

Людмила работает в совхозе 18 лет. С 4 часов утра ежедневно Ольга Ивановна уже на пастбище. В белом халате, в чистой косоворотке, с пышными дойками в руках она идет к своим подопечным.

Людмила работает в совхозе 18 лет. С 4 часов утра ежедневно Ольга Ивановна уже на пастбище. В белом халате, в чистой косоворотке, с пышными дойками в руках она идет к своим подопечным.

Пионерский лагерь на Иссык-Куле

На берегу озера Иссык-Куль, находящегося на высоте свыше 1600 метров над уровнем моря, в живописном месте, недалеко от памятника великому русскому путешественнику Пржевальскому...

Отдыхники производственной и теоретической подготовки тов. Абрамову, Утлареву, Пучинскому, Вурлюкову, Перевалову, Гаркунову и многим другим вручили почетные грамоты.

В заводской библиотеке

В апреле на Тюменском судоремонтном заводе открылась библиотека. Первое время книги в нее поступали из центральной тюменской библиотеки.

Памятные даты Знаменитый деятель науки

15 лет тому назад, 19 сентября 1935 года, умер выдающийся ученый, великий изобретатель, основоположник современной теории реактивного движения...

Его жизнь — настоящий подвиг, образец творческого дерзания, исканий новых путей, умения преодолевать препятствия.

Родился К. Э. Циолковский 17 сентября 1875 г. в селе Ижевском Рязанской губернии, в семье священника.

В 1879 г. он был назначен в Воронеж — небольшой уездный город Калужской губернии, а с 1892 г. поселился в Калуге, где жил и работал до самой смерти.

Все время, оставшееся после занятий в школе, все свободные средства, добываемые трудом учителя, К. Э. Циолковский отдавал науке, опытам, изобретениям.

Великие русские ученые (Д. И. Менделеев, П. М. Сеченов, П. П. Жукковский, А. С. Ступатов) высоко ценили труды К. Э. Циолковского.

В Лимендском совхозе

Пахотная земля Лимендского совхоза находится на трех участках.

В поселке Сергеево, где расположен полеводческий участок совхоза, работает бригада тов. Карелина. Рабочие этой бригады начали активную борьбу за высокий урожай еще весной.

О том, как рабочие Лимендского совхоза боролись за урожай, красноречиво свидетельствует такой факт. На Севере, как известно, погоды неустойчивая. Часто бывает так, что днем тепло, а ночью заморозки.

Бригады заботятся о заготовке кормов на зиму. В силосных ямах, в баках уже заготовлены десятки тонн кормов.

Ульянова работает в совхозе 18 лет. С 4 часов утра ежедневно Ольга Ивановна уже на пастбище.

Людмила работает в совхозе 18 лет. С 4 часов утра ежедневно Ольга Ивановна уже на пастбище.

Людмила работает в совхозе 18 лет. С 4 часов утра ежедневно Ольга Ивановна уже на пастбище.

Людмила работает в совхозе 18 лет. С 4 часов утра ежедневно Ольга Ивановна уже на пастбище.

Людмила работает в совхозе 18 лет. С 4 часов утра ежедневно Ольга Ивановна уже на пастбище.

Людмила работает в совхозе 18 лет. С 4 часов утра ежедневно Ольга Ивановна уже на пастбище.

Людмила работает в совхозе 18 лет. С 4 часов утра ежедневно Ольга Ивановна уже на пастбище.

Людмила работает в совхозе 18 лет. С 4 часов утра ежедневно Ольга Ивановна уже на пастбище.

Людмила работает в совхозе 18 лет. С 4 часов утра ежедневно Ольга Ивановна уже на пастбище.

Людмила работает в совхозе 18 лет. С 4 часов утра ежедневно Ольга Ивановна уже на пастбище.

Людмила работает в совхозе 18 лет. С 4 часов утра ежедневно Ольга Ивановна уже на пастбище.

Людмила работает в совхозе 18 лет. С 4 часов утра ежедневно Ольга Ивановна уже на пастбище.

Людмила работает в совхозе 18 лет. С 4 часов утра ежедневно Ольга Ивановна уже на пастбище.

Людмила работает в совхозе 18 лет. С 4 часов утра ежедневно Ольга Ивановна уже на пастбище.

Людмила работает в совхозе 18 лет. С 4 часов утра ежедневно Ольга Ивановна уже на пастбище.

Людмила работает в совхозе 18 лет. С 4 часов утра ежедневно Ольга Ивановна уже на пастбище.

Людмила работает в совхозе 18 лет. С 4 часов утра ежедневно Ольга Ивановна уже на пастбище.



В Куйбышеве открыт новый клуб работников речного транспорта. Здесь есть просторный зрительный зал, фойе, комнаты для кружковых занятий, библиотека.

Коротко

На стадионе общества «Водник» в Горьком прошли бассейновые соревнования, в которых участвовали представители низовых физкультурных коллективов верфей, судоремонтных заводов и учебных заведений.

Шлопочный переход по Байкалу организован комсомольская организация парохода «Комсомолец». За день было пройдено на шлюпке 55 километров.

Досрочно завершили свои личные пятилетние планы 110 передовых рабочих Красноармейского судоремонтного завода.

По инициативе речников Новгородской пристани начата добыча строительного песка краном непосредственно со дна реки Мсты.

В красном уголке пристани Лески действительный член Воронежского отделения Общества по распространению политических и научных знаний тов. Павлиничков прочитал для речников лекцию на тему «Образ товарища Сталина в литературе и искусстве».

Костюмы для работы при зачистке барж. Недавно в летнем парке судоремонтного завода имени III Интернационала состоялось совещание коллектива Астраханского эксплуатационного участка пароходства Волгатранса.

На эксплуатационном участке испытываются новый костюм и комбинезон, специально изготовленные по заданию института для работы на зачистке львов нефтеналивных барж.

Лунное затмение. В ночь с 25 на 26 сентября произойдет лунное затмение, которое будет видно в западных и центральных областях Европейской части СССР.

Лунное затмение. В ночь с 25 на 26 сентября произойдет лунное затмение, которое будет видно в западных и центральных областях Европейской части СССР.

Лунное затмение. В ночь с 25 на 26 сентября произойдет лунное затмение, которое будет видно в западных и центральных областях Европейской части СССР.

Лунное затмение. В ночь с 25 на 26 сентября произойдет лунное затмение, которое будет видно в западных и центральных областях Европейской части СССР.

Лунное затмение. В ночь с 25 на 26 сентября произойдет лунное затмение, которое будет видно в западных и центральных областях Европейской части СССР.

Лунное затмение. В ночь с 25 на 26 сентября произойдет лунное затмение, которое будет видно в западных и центральных областях Европейской части СССР.

Лунное затмение. В ночь с 25 на 26 сентября произойдет лунное затмение, которое будет видно в западных и центральных областях Европейской части СССР.

Лунное затмение. В ночь с 25 на 26 сентября произойдет лунное затмение, которое будет видно в западных и центральных областях Европейской части СССР.

Лунное затмение. В ночь с 25 на 26 сентября произойдет лунное затмение, которое будет видно в западных и центральных областях Европейской части СССР.

Лунное затмение. В ночь с 25 на 26 сентября произойдет лунное затмение, которое будет видно в западных и центральных областях Европейской части СССР.

События в Коре

ПХЕНЬЯН. 17 сентября. (ТАСС). Главное командование Народной армии Кореи сообщает сегодня утром, что в боях южнее Пхохана (Хокхо) противник понесший крупные потери в результате мощных ударов частей Народной армии и отступивший на юг, получил подкрепления в живой силе и продолжает контратаки при поддержке авиации.

Части Народной армии в этом районе продолжают наносить противнику сильные удары и, отбивая контратаки, наносят ему большие потери в живой силе и технике.

За несколько последних дней в боях в этом направлении части Народной армии уничтожили и ранены свыше 3500 и взяли в плен свыше 1000 вражеских солдат и офицеров.

В боях в этом районе части Народной армии сбили 7 американских самолетов и захватили на аэродроме южнее Пхохана (Хокхо) два американских истребителя, пытавшихся подняться с аэродрома. Летчики взяты в плен.

16 сентября более 50 американских самолетов, воспользовавшись пасмурной погодой, почти в течение трех часов варварски бомбили и обстреливали центральный район Пхеньяна и другие районы города.

В результате этой бомбардировки разрушено и сожжено много жилых домов, школ, больницы и культурно-просветительных учреждений. Убито и ранено много мирных жителей, в том числе женщины, старики и дети, и много находившихся на лечении в больницах, а также врачей и медсестер.

ПХЕНЬЯН. 17 сентября. (ТАСС). Главное командование Народной армии Кореи сообщает сегодня вечером:

Части Народной армии, действующие на южном побережье, продолжают вести ожесточенные бои с американскими войсками.

Другие части Народной армии, действующие на южном побережье в тесном взаимодействии с военно-морскими силами, развратили бои по уничтожению разгромленных частей лисьянских войск.

ПХЕНЬЯН. 17 сентября. (ТАСС). По данным Главного командования Народной армии Кореи, американцы сосредоточили до 300 военных кораблей США и Англии, вплоть до линнеров, и свыше 500 самолетов — тяжелых бомбардировщиков и истребителей, в течение 15 и 16 сентября высадил в Ичхоне (Чемульпо) десант в составе более 40000 пехоты с артиллерией и танками.

Как видно, после всех неудач и тяжелых поражений, какие понесло американское военное командование в Корее в борьбе со свободолюбивым корейским народом, американцы сосредоточили в районе Ичхона (Чемульпо) почти все вооруженные силы США на Дальнем Востоке.

Только действуя такими крупными силами, в 20 раз превосходящими силы корейской Народной армии в районе Чемульпо, удалось американцам занять Ичхон (Чемульпо) и в течение 17 сентября провалиться на 12 километров по направлению к Сеулу.

Героическая корейская Народная армия с отвагой борется за каждую пядь своей родной земли.

ПХЕНЬЯН. 18 сентября. (ТАСС). Главное командование Народной армии Кореи сообщает сегодня утром 18 сентября:

На всех фронтах части Народной армии продолжают вести ожесточенные бои с противником.

Части Народной армии, действующие севернее Тагу (Тайкю), отбивая непрерывные контратаки противника, ведут бои и нанесли противнику большие потери.

В результате действий частей Народной армии противник потерял убитыми и ранеными свыше 850 американских и лисьянских солдат и офицеров.

Захвачены следующие трофеи: 81-миллиметровые орудия — 5, 60-миллиметровых минометов — 4, ракетных орудий — 3, тяжелых и легких пулеметов — свыше 20 и другое оружие и военное снаряжение.

ПХЕНЬЯН. 18 сентября. (ТАСС). Главное командование Народной армии Кореи сообщает сегодня вечером 18 сентября:

На всех фронтах части Народной армии продолжают вести ожесточенные бои с американскими и лисьянскими войсками.

Части Народной армии отбивают контратаки и продолжают наносить противнику потери.

17 сентября военно-морские части Народной армии открыли артиллерийский огонь по американским кораблям, вторгнувшимся в корейские воды близ Инчона (Осина).

В результате обстрела один вражеский корабль, получивший несколько прямых попаданий, затонул и скрылся в южном направлении.

За 15 и 16 сентября отряды береговой обороны Народной армии в районе Инчона (Чемульпо) сбили два американских истребителя.

Лунное затмение. В ночь с 25 на 26 сентября произойдет лунное затмение, которое будет видно в западных и центральных областях Европейской части СССР.

Лунное затмение. В ночь с 25 на 26 сентября произойдет лунное затмение, которое будет видно в западных и центральных областях Европейской части СССР.

Лунное затмение. В ночь с 25 на 26 сентября произойдет лунное затмение, которое будет видно в западных и центральных областях Европейской части СССР.