

Речной транспорт

Орган Министерства речного флота СССР и ЦК профсоюза рабочих речного транспорта

№ 77 (2731)

Вторник, 26 сентября 1950 г.

Цена 30 коп.

Новая великая стройка сталинской эпохи

Твердой и уверенной поступью идет наша страна по пути к коммунизму под руководством великой партии Ленина — Сталина. В своем историческом шествии советский народ неизменно одерживает одну победу за другой. Это восторг в наших сердцах законной гордости за результаты своей борьбы и работы. «Время, в которое мы живем с вами, товарищи, — сказал на торжественном заседании Московского совета 6 ноября 1949 года товарищ Маленков, — войдет в историю нашей Родины, как великая Сталинская эпоха».

С каждым днем все более растет и крепнет могущество нашей социалистической Отчизны. Успешно залечив раны, нанесенные парному хозяйству войной, советский народ с огромным подъемом приступил к осуществлению сталинских предначертаний по созданию материально-технической базы коммунизма. По постановлению правительства в невиданно короткий срок на Волге будут построены гигантские Куйбышевская и Сталинградская гидроэлектростанции, в Средней Азии будет построен Главный Туркменский канал. Эти новостройки коренным образом преобразят не только экономику, но и самую природу прилегающих к ним областей.

Несколько дней назад всю нашу страну, весь мир облетела новая волнующая весть: Совет Министров СССР принял постановление «О строительстве Каховской гидроэлектростанции на реке Днепр, Южно-Украинского канала, Северо-Крымского канала и об орошении земель южных районов Украины и северных районов Крыма».

Водей большевиков могучие воды седого Днепра мобилизуют на службу народу. Сбывается вековая мечта народа — досыта напоить жидкой влагой иссушенные плодородные земли степей Украины и Крыма, чтобы они могли давать устойчивые и обильные урожаи.

На многочисленных собраниях и митингах, прошедших по всем городам и селам Украины, рабочие, колхозники, интеллигенция выражают свою радость, от души благодарят великого Сталина за отеческую заботу об украинском народе.

«Великое счастье, — сказала комсомолка Мария Гысчак из колхоза «Красногвардеец» Белопольского района Сумской области, — жить в стране Советов, которая уверенно идет к сияющим вершинам коммунизма. Постановление советского правительства о сооружении Каховской гидроэлектростанции и оросительной системы на юге Украины и в Крыму — очевидное могущество нашей страны, проявление государственной заботы товарища Сталина о счастливой и радостной жизни простых людей. В ответ на решение правительства мы будем работать еще лучше, еще упорнее бороться за высокие урожаи».

Колхозники Украины выражают готовность принять самое активное участие в строительстве Каховской гидроэлектростанции и оросительных каналов. Рабочие, инженеры и техники промышленных предприятий, транспорта дают слово точно и в установленные сроки изготовить и доставить по назначению необходимые для стройки материалы и оборудование. Эти обязательства, принимаемые тружениками городов и сел, являются лучшим свидетельством патриотизма, роста коммунистической сознательности советских людей.

Среди грандиозных новостей коммунизма Каховская гидроэлектростанция, Южно-Украинский канал и Северо-Крымский канал занимают исключительно важное место. В 1951 году должно быть начато строительство гидроэлектростанции на Днепре в районе города Каховки установленной мощностью 250 тысяч киловатт с выработкой электроэнергии около одного миллиарда двести миллионов киловатт-часов в среднем по водности год, строительство плотины, судоходного шлюза, крупного водохранилища емкостью 14 миллиардов кубометров и насосных станций. В степях Нижнего Приднепровья и Крыма будут проведены Южно-Украинский и Северо-Крымский каналы. Общая длина этих каналов составит 550 километров, а по ним от Запорожья до Бердяна пойдет днепровская вода. Подорога миллиона гектаров богатейшей земли будет орошена и один миллион десят тысяч гектаров земель обводнено.

В районах орошаемого земледелия Херсонской, Запорожской, Николаевской и Днепровской областей Украинской ССР и в северных районах Крымской области создаются исключительно благоприятные условия для всемерного развития посевов хлопчатника, получения высоких и устойчивых урожаев пшеницы и других сельскохозяйственных культур, для дальнейшего развития мясо-молочного ското-

водства, тонкорунного овцеводства, птицеводства. Южные области Украины, а также и Крым навсегда избавляются от губительных для посевов засухов. Этому в немалой степени будут способствовать создание защитных лесных насаждений в степных районах Украины, в зоне Южно-Украинского канала и Северо-Крымского канала, строительство водохранилищ, а также закрепление нижнеднепровских песков.

Создание крупнейшей энергетической базы в Каховке открывает блестящие перспективы для электрификации сельскохозяйственного производства в районах орошения. В постановлении правительства предусмотрено использование гидроэлектростанции в широких размерах на электростанциях и других полевых работах электротранспорта и внедрение электротранспорта для механизации трудоемких работ в животноводстве. Значительное количество электроэнергии Каховская ГЭС отпустит в общину Днепровскую энергосеть для промышленности.

Постройка Каховской гидроэлектростанции и плотины на реке Днепр вносит коренные изменения и в судоходство. Благодаря резкому увеличению глубины на Нижнем Днепре там почти круглый год смогут беспрепятственно плавать крупные речные суда. Подпор от плотины превратит ряд пересыхавших в летнее время степных рек в полноводные, с устойчивыми горизонтами реки, которые также можно будет использовать для целей внутрирайонного судоходства. Все это обязывает речников Днепра активно включиться в общенародное дело — строительство Каховской ГЭС, плотины и судоходного шлюза, обеспечить полное и точное удовлетворение заявок строителей на перевозку материалов и оборудования. Речники Днепра должны считать за честь, что они удостоены большого счастья — быть непосредственными участниками одной из великих стройок коммунизма.

Строительство Каховской ГЭС, Южно-Украинского канала и Северо-Крымского канала советский народ воспринимает как яркое проявление сталинской национальной политики. Такие стройки по плечу только нашей стране, где хозяином своей судьбы является многонациональный советский народ, который «в Союз перурийный республик свободных навеки сплелась великая Русь».

У нас в великом Советском Союзе все шире и шире раздвигаются неизмеримые по своим масштабам в истории человечества мировое строительство. Ярким ощущением огромные преимущества нашего общественного и государственного строя над насильем прогнившим и отвратительно скверным капиталистическим строем. Чтобы отдалить час своей неминуемой гибели, капиталистические империалисты Америки и Англии и их преданные лакеи из лагеря правых социалистов видят единственный выход в развязывании новой мировой войны, в организации крестового похода против Советского Союза и стран народной демократии. Прикрываясь флагом Организации Объединенных Наций, американские империалисты силой оружия хотят превратить свободный народ Берн в своих рабов, проводить открытую враждебную политику против Китайской народной республики.

Но как бы ни злобствовали капиталистические хищники, дело мира непобедимо. Люди доброй воли во всех странах мира стоят за мир, они наглядно продемонстрировали это, единодушно поставив свои подписи под Стокгольмским воззванием. Но самой главной гарантией торжества дела мира является то, что во главе могучего движения борцов за мир стоит великий Советский Союз, стойкий и последовательный защитник интересов больших и малых народов.

Мировые войны нашей Родины еще и еще раз с новой силой подтверждается на примере исторических решений советского правительства о строительстве грандиозных ГЭС в Куйбышевской и Сталинградской, о строительстве Главного Туркменского канала, Каховской ГЭС, Южно-Украинского канала и Северо-Крымского канала, а также на примере того, как деловито, с глубоким сознанием собственной ответственности советский народ обсуждает планы этих стройок и приступает к практическому превращению их в жизнь.

Генри Сталина указывает нам светлый путь к сияющим вершинам коммунизма. И советский народ, слыва своего вождя и учителя, еще выше поднимает знамя социалистического соревнования, дает слово не жалеть сил и труда для того, чтобы возвысить могущество своей матери-Родины.

Осваивают новый опыт судовождения

Команда парохода «Руслан» продолжает совершенствовать новый для себя способ судовождения. Как известно, применив в июле буксировку вола методом толкания, команда джорно доставила грузинскую углем баржу из Красноармейска в Камское Устье. Сейчас коллектив судна повторяет свой опыт с немалым успехом.

19 сентября «Руслан» повел баржу № 1056, в которую погружено 2345 тонн угля, способом толкания из Сталинграда в Горький. Этот способ сразу обеспечивает прекрасные ходовые качества вола. На протяжении участка Сталинград—Увек

(408 километров) пароход затратил 67 часовых часов, развивая скорость в среднем до 146 километров в сутки при плане в 120. Нагрузка парохода превышает заданную в полтора раза.

Рейс проходит успешно. 22 сентября в час ночи «Руслан» проследовал безостановочно Увек. 23 сентября в три часа утра миновал Волск, 24 сентября в 11 часов 30 минут прошел Запорожье.

Стахановский рейс коллектив флага Вольги посвящает славному годовщине Великой Октябрьской революции.

г. КУЙБЫШЕВ (наш корр.).

Издание постановлений ЦК ВКП(б) по вопросам литературы и искусства

Государственное издательство политической литературы выпустило в свет брошюру с текстом постановлений Центрального Комитета Всесоюзной Коммунистической Партии (большевиков) по вопросам литературы и искусства.

В брошюру вошли следующие постановления ЦК ВКП(б): «О журналах «Звезда» и «Ленинград» (из постановления от 14 августа 1946 года); «О репертуаре драмати-

ческих театров и мерах по его улучшению» (постановление от 26 августа 1946 года); «О кинофильме «Большая жизнь» (постановление от 4 сентября 1946 года); «Об опере «Великая дружба» В. Мурадели» (постановление от 10 февраля 1948 года).

Тираж брошюры — 400 тысяч экземпляров. (ТАСС).

Волга

Я помню: не вмещаясь в берега, От парода весеннего гремуча, Равлась вперед, как водопад, река, Ломая лед о каменные кручи. И чаши поим, наполнив до краев, Штурмуя, словно крепости, утесы, Неукротимая в движении своем Песком и щебнем заносила плесы. «Здесь бурляки тянули бечеву, Она до крови редела им плечи. Здесь, крыльями раздвинув синеву, Слетались песни у костров под вечер. Из века в век — сильна и широка, На перекатах пенная подолгу, Как будто в колыбели, в берегах, — До Кашии катила волны Волга. ...Горит звезда Кремля неугаима. Москва.

Вождя рабочих кабинет... Как просто все, и как неповторимо! Отныня карта. Ленин портрет. Столши шум и грохот прибульки, Спешат, торжась кула-то брэмка. Плотины, словно радуга над Волгой. Плынет в зарю грядущего века. Светлы электростанций корпуса, Победный стег под синим небом реет. Могуче и стройные леса. Встречают грудью натиск суховея. Завальские крутые берега! Колосев море плещется в долинах. Враждает полноводная река. Не устаная, бьются турбины. Вдлинны, товарищ, брат и друг. Цветет, как весенний сад, Отчизна. Какая жизнь, какой простор вокруг, Горит над Волгой солнце коммунизма!

Перевел с чувашского А. ВОЗНЯК.

Есть навигационный

Молодотский эксплуатационный участок Волготанкера обязался закончить навигационный план 20 октября. В результате стахановского труда коллектива навигационное задание завершено 18 сентября.

Коллектив участка обязался перевыполнить навигационный план на 15 процентов. г. МОЛОТОВ (по телеграфу).

Команда парохода «Уральский рабочий» Каховского пароходства 18 сентября рапортовала о завершении навигационного задания. Коллектив судна, включившись в предоктябрьское соревнование, взял обязательство сделать до конца навигации два миллиона условных тонно-километров.

Коллективы переходов судов Нижнепротского бассейна развернули активную борьбу за досрочное завершение навигационного плана. Первым его закончил экипаж парохода «Механик Полузов». Вслед за ним выполнили навигационные задания команды пароходов «Урал», «Механик Куйбышев», «Иван Кожедуб», «Скороходов», «Маресьев».

Коллективы этих судов решили дать еще 50 процентов навигационного плана и поставить свои суда на зимний отстой без заводского ремонта.

ОМСК (по телеграфу).

Экипаж нижнепротского буксирщика «Ударник» 10 сентября завершил выполнение навигационного плана. Выполнив план перевозок в августе на 143 процента и сэкономив 220 килограммов смазки, команда парохода «Ударник» (капитан тов. Лайтев, механик тов. Есаулов) не остановилась на достигнутых успехах. В сентябре еще сильнее развернулась борьба за сокращение простояного времени, увеличение технической скорости.

За первую декаду сентября коллектив выполнил 98 процентов месячного плана. Воодушевленные достигнутым успехом, члены команды приняли решение — к концу навигации перевезти грузов больше плана на 20 процентов.

ОМСК. А. ПЕРЕВАЛОВ.

Стахановским трудом

У коллектива Московского строительного отряда сейчас очень напряженные дни работы — подходит к концу строительство четырехэтажного дома в Божухово и семитэтажного по ул. Оспенко, которые строители обязались ввести в эксплуатацию досрочно. Постановления правительства о сооружении грандиозных гидроэлектростанций на Волге, о строительстве Главного Туркменского канала и о великой стройке на Днепре вызвали у речников-строителей новый производственный подъем.

Стаханов тов. Тарасов, чья бригада в эти дни, выполняя общесоюзные и бетонные работы на строительстве дома в Божухово, довела дневную выработку до 180 проц., сказал:

— Понятный десятый, как я работаю на стройках, и меня глубоко радуют, наполняют сердце счастьем сообщения о самых величественных сооружениях, к строительству которых приступил наш народ. Такой размах строительства по плечу лишь советскому государству, руководимому великим Сталиным.

Сердечные слова признательности и благодарности нашей партии, любимому Сталину за заботу об укреплении могущества Родины, о повышении благосостояния народа горячо высказали слесарь-строительник каменищ тов. Матрошичев, бригадир слесарей-монтажников тов. Макашкин и многие другие.

— Нашей лучшей помощью народам стройкам, — заявляет тов. Белов, — должно явиться выполнение взятых нами обязательств по досрочному вводу в строй жилых домов для речников.

Для счастья и процветания Родины

Слово речников Днепра

Радостную весть о сооружении Каховской гидроэлектростанции и каналов на юге Украины и в Крыму речники Днепра встретили с великой патристической гордостью за свою социалистическую Родину, которой по плечу такие величайшие в мире стройки. Вместе со всеми трудящимися Советской Украины речники выражают чувство беспрдельной благодарности и любви коммунистической партии, советскому правительству, мудрому Сталину.

На судах, в портах и на промышленных предприятиях бассейна состоялись многочисленные митинги. В порту имени Ленина собрались дружины, механизаторы, многие из которых принимали активное участие в строительстве ДнепрГЭСа. Сейчас они горят желанием помочь своими трудами новому строительству на Днепре. Механизатор тов. Плякин заявил:

— Я счастлив, что живу в сталинскую эпоху, что являюсь гражданином страны, где труд стал творчеством, делом чести, славы, доблести и героизма. Я всегда выполняю свои задания, а сейчас обязуюсь работать еще производительнее, давать не менее двух ворм.

Товарищи горячо поддержали механизатора Плякина. Каждый дал слово работать еще лучше, внести последний вклад в дело преобразования родного Днепра. Это воодушевление сказалось на работе порта имени Ленина, который в последние дни добивается хороших результатов в работе, опережает сентябрьский график переработки грузов.

Состоялось собрание и на пристани Пягополье, где механизаторы и дружины также взяли на себя повышенные обязательства навигационного плана. Выступивший на этом собрании капитан теплохода № 63 тов. Акимова провел знаменательную параллель между тем, что происходит в стране Советов и в странах, где властвует капитализм.

В Каховке

Давно уже пристань Каховка не выглядела так празднично, как в эти дни. Территория пристани украшена портретами товарища Сталина и членов Политбюро ВКП(б), плакатами, призывающими советских речников принять самое активное участие в новой стройке коммунизма.

Возвращаясь к пристани на собрании коллектива пристани речники выступили с речью. Легендарная Каховка становится плацдармом строительства мощной гидроэлектростанции.

Новостройка изменит облик нашей пристани, — сказал бригадир грузчиков тов. Орленко. — Здесь появятся мощные профбольные краны и транспортеры, значительно увеличится переработка всевозможных грузов. Потребуются новые люди, умеющие работать с высокой производи-

тельностью, по-стахановски. Я берусь обучить лучшим приемам труда всех молодых грузчиков и даю слово сам выдержать не менее двух ворм.

Тов. Карташевский, капитан буксирного теплохода № 19, говоря о новой мощной стройке на Днепре, подчеркнул, что в этом — еще одно яркое проявление великого миролюбия советского народа, его самоотверженной борьбы за мир во всем мире. От имени своей команды он заверил речников Каховки, что навигационный план судна будет выполнен досрочно — к 33-й годовщине Октября.

С большим подъемом собрание речников Херсонского узла приняло письмо товарищу Сталину.

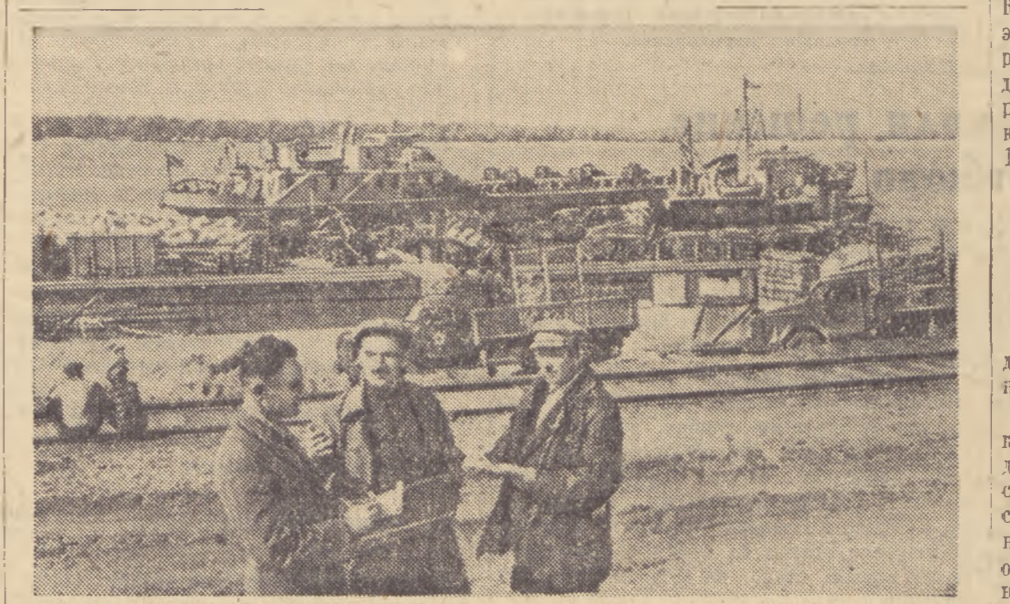
— Я, как речник, горжусь тем, что на великой русской реке Волге создаются грандиозные гидроэлектростанции. Улучшится судоходство, повысится техника обработки флота, Волжские просторы станут еще более важной веной артерией нашей Родины. Мы, северяне, хотя далеко находимся от этих стройок, но наше участие в их сооружении будет самым горячим. Северный лес пойдет на нужды строительства. Нам, речникам, выпал почетный роль доставлять его. Мы гордимся и радуемся вместе со всем советским народом тому, что нашему социалистическому государству под силу соорудить самые мощные в мире гидроэлектростанции и каналы.

АРХАНГЕЛЬСК (наш корр.).

Каховка (по телеграфу).

Наша гордость

Каховка (по телеграфу).



Для великой стройки на Волге — Куйбышевской гидроэлектростанции — идут потоки всевозможных грузов: машины, строительный лес, оборудование, различные товары, необходимые строителям. Ожидательно у причалов «Куйбышевгидрострой». Подходят большие волжские суда, идет перегрузка на автомашины или малые суда, отпавляющиеся на площадку строительства. На снимке: у причала «Куйбышевгидрострой».

Фото М. КЛИМЕНКОВА. (Фотохроника ТАСС).

Завтрашний день Днепра

Величественные гидросооружения на Волге, в Средней Азии, на юге Украины и на севере Крыма заново перекармливают карту огромных пространств нашей Родины. Там, где сегодня является степи, через несколько лет трудом советского человека, ведомого светлым сталинским гением, возникнут лесные полосы, заветут напоенные влагой поля и нивы. Грандиозные стройки коммунизма преградят путь извечным врагам человека — суховеям, черным бурям и сычужным пескам. Они откроют новые, невиданные перспективы роста нашей экономики.

Что сулит, например, строительство грандиозного гидроузла на Днепре, показывает несколько простых цифр.

Днепргозе даст нам возможность использовать сейчас лишь 2—3 проц. воды, обрабатываемой Днепром в Черное море. Подвальная часть весенних парокховых вод уйдет бесплодно в море, в то время как плодороднейшие земли Запорожской, Херсонской, Николаевской, Днепровской областей страдают от засухи. В летнюю межель накопленный плотной заносе воды целосточной, чтобы поддерживать большие глубины на Нижнем Днепре, по-прежнему летом на участке Запорожье—Херсон судоходство испытывает затруднения, флот используется по грузоподъемности на 50—60 проц.

Беседа с начальником Главного флота тов. РЫЛКОВЫМ

В период всей выработки на Нижнем Днепре глубины будут большие и устойчивые, без резких плаваний и колебаний. А так как течение в бьефах прекратится, то флот станет работать на высоких скоростях, использоваться на полную грузоподъемность.

Выше Каховки — места плотины — горюхины поднимутся, что позволит возить грузы без переклади больших судами в низовья Днепра и в порты Черноморья. Значительное уменьшение переклади в Херсоне сэкономит пароходству тысячи тонн грузоподъемности и сотни тысяч тоннажей-суток для организации более рациональной транспортной работы. С постройкой флота, отвечающего условиям плавания

в водохранилищах и в море, днепровцы смогут весной, а в течение всей навигации — от Днепровска до черноморских портов доставлять значительно больше, чем теперь, угля и металла, нефти и руды, но гораздо уже о хлебе, урожаи которого на ограниченных полях во много раз увеличатся.

Крупные клиенты, в том числе металлургические заводы, которые сегодня пользуются исключительно железнодорожным транспортом, начнут прибегать к речным магистралям.

Трудно сразу сказать о всех перспективах и возможностях, которые откроет перед речниками строительство нового мощного гидроузла южной Украины. Надо сказать, что между стальной республикой и Ойебой резко возрастут пассажирские перевозки, в частности связанные с ростом туризма, так как эта трасса богата историческими памятниками.

Серьезные вопросы предстоит решить речникам по созданию новых типов судов, реконструкции существующих и строительству новых портов и пристаней. Возникнут десятки новых, хорошо оснащенных стационарных пунктов, которые будут отвечать всем требованиям возросшей культуры транспортной работы.

Речники Днепра приложат все силы и знания, чтобы с честью выполнить задание, поставленные перед ними партией и правительством.

У речников Сталинграда В ЭТИ ДНИ

Невиданный политический и трудовой подъем переживает в эти дни советское село. Они с великой радостью и гордостью за свою Родину восприняли постановления правительства о сооружении крупнейших в мире гидроэлектростанций и каналов. Советский народ видит в этих грандиозных стройках зримые огни коммунистического завтра.

С большим энтузиазмом встретили эти решения речники Сталинградского узла. Речников города-героя радует то, что один из волжских гигантов будет воздвигнут там, где под гениальным руководством товарища Сталина уже дважды прославлено советское оружие.

Стахановскими делами отвечают сталинградские речники на исторические решения правительства.

В начале сентября в Сталинградский порт пришло распоряжение в кратчайший срок собрать и сдать в эксплуатацию три новых крана на четвертом участке. Ответственность за монтаж кранов была возложена на начальника отдела механизации порта тов. Зарьковский. Он подобрал людей, скомплектовал две бригады, обеспечил их всем необходимым. Бригады, состоящие из мотористов, слесарей, шоферов автокранов и рабочих других профессий, дружно взялись за дело. Три крана были смонтированы за пять дней, на три дня быстрее сжатого срока. Пятидневное задание патристы выполнили на 650 проц.

Коллектив буксирного парохода «Землячки» 5 сентября завершил навигационный план. В ответ на сталинскую заботу о благе народа команда дала слово к 1 октября дать 15 проц. сверх навигационного плана. 19 сентября коллектив «Землячки» уже отработал о выполнении этого обязательства. Сентябрьский план за 19 дней был выполнен на 135 процентов.

Команда грузо-пассажирского судна «Зоя Космодемьянская» за 20 дней сентября дала 135 процентов месячного задания и обязалась до конца месяца дать еще 25 проц. В сентябре завершили навигационные планы экипажи парохода «Полтавочка», катера № 104 и многих других судов районного управления.

В. МЕЛЬНИКОВ.

Для великих строен

Постановления правительства о строительстве гидроэлектростанций на Волге встречены с огромным подъемом инженерами и техниками Волжского грузового пароходства. Каждый специалист пароходства стремится принять непосредственное участие в великих стройках.

Теплотехнические партии пароходства проводят специальные испытания новых буксирных судов, предназначенных для Куйбышевской и Сталинградской ГЭС. Благодаря налаженным работам, проведенным теплотехнической партией под руководством тов. Туманкина, эксплуатационные показатели парохода «Кожедуб» оказались выше проектных.

Гордые дни наступили в конструкторском бюро пароходства. Здесь разрабатывают сейчас конструкции грузовых мостков для барж, снабженных погребными кранами. Грузовые подвижные мостки позволят в несколько раз ускорить погрузку на судно оборудования и материалов, идущих на возведение стройки. Баржи, оборудованные подвижными мостками, можно будет быстро загружать даже там, где нет причалов.

Конструкторы готовят также рабочие чертежи для переоборудования ряда барж, которые должны перевезти грузы для Куйбышевской и Сталинградской гидроэлектростанций. Необходимость в переоборудовании вызывается тем, что баржи будут перевозить тяжелые грузы, в результате чего удельная нагрузка на водрузный метр палубы увеличивается в 10—12 раз.

Е. ТУМАНСКИЙ.

Беседы о стройках коммунизма

Во все уголки нашей необъятной Родины дошла радостная весть о новых грандиозных стройках сталинской эпохи.

На берегах рек, озер и магистральных каналов Северо-Западного бассейна раскиданы сотни бакенишковых и путевые посты. Там приехали агитаторы, чтобы рассказать путеплам об исторических решениях советского правительства. На беседы о великих стройках коммунизма на Волге, в Средней Азии и на Днепре собираются бакениши со своими семьями, семафорщиками, постовые и обстановочные старшины. Они слушают беседы с огромным вниманием и гордостью за свою социалистическую Родину.

Г. ЕВГЕНЬЕВ.

ПАРТИННАЯ ЖИЗНЬ

Протокол собрания—важный партийный документ

Партийное собрание является высшим руководящим органом каждой партийной организации. Вот почему протокол собрания следует рассматривать как важный партийный документ, как результат коллективного творчества, как выражение воли коммунистов.

Партийные организации выдвигают в протоколах перед вышестоящими партийными органами различные вопросы и предложения. В протоколах заносится оценка, данная состоянием дел на различных участках работы членов партийной организации, намечаются пути претворения в жизнь директив партии и правительства.

В прошлом году плохо оформлялись протоколы в партийной организации завода имени Б. Маркса. В них часто заносилось обсуждение мелких хозяйственных вопросов, которые должен был решать директор завода, некоторые решения неправильно формулировались— носили приказной характер.

Однако ряд секретарей партийных организаций еще недостаточно уделяет внимания протоколу как важной части партийного хозяйства. Серьезные ошибки при оформлении протоколов допускают партийные организации завода имени Куйбышева, Васильевских мастерских, Куйбышевского судоремонтного завода и некоторые другие.

Протокол должен быть четким и конкретным, с указанием в постановлении ответственных лиц за исполнение каждого мероприятия и срока исполнения. Только тогда можно правильно осуществлять контроль за выполнением своих собственных постановлений.

Партийный контроль хозяйственной деятельности заключается не только в обсуждении хозяйственных вопросов на собраниях. Главное— мобилизовать коллектив на устранение недостатков и предотвращение их в дальнейшей работе.

Бюро парторганизации Куйбышевского завода вынесло постановление об оказании помощи подшефному колхозу: «Предложить главному инженеру отпустить колхозу 6 кубометров пиленого леса» и т. д. Обсуждая ранее вопрос о строительстве электростанции в колхозе, записали в решении: «Поручить директору завода и секретарю партбюро проумать этот вопрос».

Анализ протоколов партийных собраний и заседаний партийных бюро свидетельствует еще об одном серьезном недостатке в работе ряда организаций, в частности партийных организаций советских учреждений. Как известно, Устав ВВП(б) предусматривает право контроля деятельности администрации только производственным первичным партийным организациям.

Так, в управлении Волжского грузового пароходства бюро партийной организации нередко поменяет начальника управления. Это объясняет начальники отделов и служб проводить различные мероприятия на судах, пристанях и предприятиях. А начальнику управления пароходства партбюро предложило в 5-дневный срок рассмотреть вопрос о привлечении инженерно-технических работников к судам, ежемесячно подводить итоги работы привлеченных к судам, вскрывать недостатки, намечать мероприятия по улучшению их работы и т. д.

В то же время партийное бюро управления пароходства плохо занимается вопросами укрепления в аппарате дисциплины, наведения порядка в расеметрии жалоб, заявлений и приема посетителей. Оно не ведет борьбы за беспрекословное выполнение приказов министра речного флота и укрепление единства.

Протокол партийных собраний управления пароходства, завода им. 25 Октября, пристани Камское Устье, Алексеевских мастерских и Куйбышевского судоремонтного завода многообразны и некорректны. В них часто не указывается количество присутствующих, извлекаются фамилии, прощаются слова, не записываются предложения. Постановления заговяиваются заранее, и в результате в них часто не учитываются предложения, сделанные коммунистами на собраниях.

Протокол должен быть четким и конкретным, с указанием в постановлении ответственных лиц за исполнение каждого мероприятия и срока исполнения. Только тогда можно правильно осуществлять контроль за выполнением своих собственных постановлений.

А. АЛЕКСАНДРОВИЧ, начальник сектора партийной, профсоюзной и комсомольской работы политотдела Волжского грузового пароходства.



Культбаза Днепровского бассейнового комитета профсоюза речников располагает большим количеством литературы по всем отраслям знаний. На снимке: зав. культбазой А. Я. Очеретина обменивает книги для передвижной библиотеки парохода «Академик Бах». Справа: зав. красным уголком парохода Н. И. Косинский.

По страницам бассейновых газет

Молодым рабочим — повседневная помощь и внимание

Молодежь на речном транспорте — большая сила. Молодые речники нередко составляют большинство в коллективах судов, предприятий, портов. Ежегодно речной транспорт пополняется за счет молодежи, окончившей школы фабрично-заводского обучения, ремесленные училища и специальные учебные заведения речного транспорта.

Бассейновая газета «Ударная вахта» (Восточносибирское пароходство) почти целиком посвятила № 110 от 9 сентября работе с молодежью флота и берега. Редколлегия газеты проверила, как работает с молодыми рабочими. Результатом этой проверки послужили материалы, опубликованные в номере, а также переводная статья «Решающая сила в коллективе пароходства».

Бригады, проверявшие работу с молодежью на верфи имени Ярославского, в Усольских мастерских, выявили серьезные недостатки на этих предприятиях. Многие молодые речники работают не по специальности, что сказывается на повышении их квалификации и материальном положении. Неудовлетворительно организован доступ к работе молодежи. Крайне слабо ее вовлекают в общественную деятельность.

Газета печатает интересную статью капитана парохода «Н. Вилков» тов. Кошкина. Капитан этого судна проявляет подлинно отеческую заботу о молодых речниках. Нет такой «мелочи» в жизни членов экипажа, в которой не было бы приковано внимание командира судна.

«Вместе с председателем суда тов. Яковенко и секретарем комсомольской организации тов. Белогоном, — пишет тов. Кошкин, — мы повседневно ведем разностороннюю работу с членами экипажа, как экономно и правильно использовать, собственные заработки. В результате большинство членов команды имеет хорошую летнюю форму, уже приобрело теплую одежду. Сейчас ставим своей задачей не только обеспечить всю команду зимней одеждой, но и помочь ей приобрести ценные вещи. Летом, находясь в плавании, многие члены команды лишены возможности своевременно купить новые вещи. Чтобы удовлетворить их нужды, мы заранее выйдем, кому и что необходимо купить, и делим заявки в УРС».

Забота, которую проявляет капитан тов. Кошкин о молодых членах команды, достойна подражания. Забота о росте и воспитании молодежи — задача большой государственной важности, которая решается постоянной кропотливой воспитательной работой, чутким отношением к запросам молодых кадров. Об этом необходимо прежде всего напомнить руководителям предприятий Восточносибирского пароходства.

За творческое содружество работников науки и производства

Газета «Большевистская вахта» (Волжское грузо-пассажирское пароходство) публикует в № 112 от 19 сентября открытое письмо инженерно-технических работников и стахановцев Горьковского порта к научным работникам.

В этом письме знатные стахановцы портока призывают к творческому содружеству работников науки и производства.

Перевозки хлопка нового урожая

На пристани Среднеазийского пароходства с каждым днем поступает все больше и больше хлопка нового урожая. Первую грузинскую хлопковую баржу «Самарканд» вывез 13 сентября на пристани Чалын пароход «Ленин» (капитан тов. Мустафаев, механик тов. Скляр). Он доставил груз в Уч-Сай на 14 часов раннее графика.

В этот же день в Уч-Сай прибыл пароход «Ворошилов» (капитан тов. Нурметов, механик тов. Белозеров), привезший с пристани Лавак первые 244 тонны высокоурожайного туземного хлопка, саксонским полусуточным ходом.

Перевалка ценного груза из речных барж в морские в Уч-Сай произведена механизмами на 25 часов раннее срока. Баржи «Павлодан» и «Петропавловск» вывез пароход «Актюбинск» (капитан тов. Брасков, механик тов. Барханский).

НОВОЕ ПАССАЖИРСКОЕ СУДНО

Пассажирский флот Северного бассейна пополняется вновь построенным большим пароходом «Желязова». В отличие от северовосточных судов — «Карл Маркс», «Пушкин» — новый пароход имеет большее количество кают и спальных мест. Это судно может взять на борт одновременно более 400 пассажиров.

инженерно-технические работники участка ставят перед научными работниками ряд серьезных вопросов, от решения которых зависит дальнейшее увеличение грузооборота крупнейшего волжского порта. Портвики давно поддерживают связь с учеными, в частности с научными работниками Горьковского института инженеров водного транспорта и Горьковского отделения ВНИИТОВТА. Однако эта связь все еще недостаточна, между тем как коллектив порта особенно нуждается в развитии этого творческого содружества.

В своем открытом письме инженерно-технические работники и стахановцы выдвигают вопросы о разработке более простых и точных технологических карт по различным вариантам работ и видам грузов, разработке узельных норм расходов электроэнергии на погрузку-разгрузочных операциях, о сконструировании такого типа ограничителя, который бы целиком устранил возможность перегруза и следовало бы механизировать, о сконструировании легкого переносного транспортера, о усовершенствовании существующих вывальных транспортеров, сконструировании вывального типа самоходца, усовершенствовании грейферов и др.

Решение новых технических задач, говорится в письме, должно быть направлено к тому, чтобы добиться полной автоматизации перегрузочных операций на краях. «Приближается 33-я годовщина Великой Октябрьской социалистической революции, — пишет портвики, — ознаменуем эту знаменательную дату тесным сотрудничеством науки и производства, новыми успехами в труде».

С целью подготовки квалифицированных кадров судоводителей на многих судах введены должности капитанов-дублеров и штурманов-дублеров. Задача состоит в том, чтобы богатый практический опыт, накопленный десятилетиями старейшими судоводителями, передать молодым кадрам, обучить их практическим навыкам судоводения, самостоятельному управлению судном.

Бассейновая газета «Речники Севера» в № 111 от 6 сентября посвятила переводную статью вопросу о капитане-дублере. Газета сообщает, что с 1 августа были направлены на 14 плотовых 50 человек для обучения практическим навыкам судоводения. Первый месяц работы дублеров на судах бассейна показывает, пишет газета, что многие капитаны серьезно отнеслись к делу их обучения и воспитания.

Примером может служить капитан парохода «Павлин Виноградов» лауреат Сталинской премии тов. Брехов. Он обучает искусство судоводения четырех человек. Ежедневно тов. Брехов кропотливо и настойчиво передает им практические навыки судоводения, воспитывая на передовых методах руславоходной работы. Газета подвергает критике капитана парохода «Днепр» тов. Подсекина, который формально отнесся к ответственному делу, в результате чего капитаны-дублеры за месяц не научились.

«Дело воспитания кадров судоводителей, — справедливо пишет газета «Речники Севера», — не терпит формализма. Капитаны, которым доверено обучение дублеров, должны с отеческой заботой и вниманием растить и воспитывать их. Они обязаны проникнуться большевистским сознанием своего долга перед Родиной, всей полнотой ответственности за качество обучения и воспитания кадров».

Включившись в предюктырское соревнование, водники обязуются организовать скоростные перевозки хлопка. Заслуженом дождаться его в пункты назначения.

19 сентября с пристани Чалын в Уч-Сай пришел на 6 часов раннее графика еще один хлопковый воз, который привел пароход «Громов».

Включившись в предюктырское соревнование, водники обязуются организовать скоростные перевозки хлопка. Заслуженом дождаться его в пункты назначения.

21 сентября это судно засорочно доставило в Аральский порт для перевалки на железную дорогу 500 тонн пересортного хлопка урожая нынешнего года.

На участке Чалын—Аральск речники перевалили груз за 8 суток вместо 14 по плану, а на линии Лавак—Аральск за 7 суток вместо плановых 13. Поибылающий на пристани хлопок не задерживается, его немедленно грузят и отправляют в место назначения.

19 сентября с пристани Чалын в Уч-Сай пришел на 6 часов раннее графика еще один хлопковый воз, который привел пароход «Громов».

Метод инженера Ф. Ковалева — всем предприятиям речного транспорта

С заседания коллегии министерства

Метод инженера Ф. Ковалева, давший нашим хозяйственникам и техническим специалистам надежное оружие в борьбе за неуклонное повышение производительности труда, может и должен быть полностью использован на всех участках производства, во всех отраслях народного хозяйства. Состоявшиеся на днях заседания коллегии Министерства речного флота было специально посвящено вопросу широкого распространения метода инж. Ковалева на речном транспорте.

Речники в ряде бассейнов по достоинству оценили значение этого метода в деле дальнейшего развития стахановского движения. В Сталинградском порту, где операции по обработке флота перестраиваются по часовой графике, одновременно изучаются и обобщаются высокопроизводительные приемы скоростной погрузки-выгрузки. В Московском речном порту проводятся фотоисследования и хронометраж работы стахановцев-крановщиков. В Северо-Западном пароходстве начинают детально изучать методы знатных судоводителей бассейна. На Куйбышевском судоремонтном заводе созданы специальные комиссии из инженерно-технических работников и стахановцев для изучения приемов мастеров своей профессии в лехах топливной аппаратуры, механическом, котельном и других. Также же изучение наиболее производительных приемов труда стахановцев идет ныне в лехах Ижевского завода имени Сталина.

Выступавшие на заседании коллегии по докладу начальника Центрального отдела труда и заработной платы тов. Калинин подчеркивали, что стахановцы-речники накопили богатый опыт высокопроизводительной работы. Однако недостатки в области научного изучения, обобщения и передачи этого опыта тормозят его широкое распространение. Метод инж. Ковалева открывает богатейшие возможности для повсеместного внедрения наиболее совершенных приемов труда стахановцев-судоводителей, механиков-бураковцев, мастеров скоростной обработки флота, судоремонтников и судостроителей, путейцев.

Речники осуществляют большие работы по капитальному береговому судостроительству и лесозаготовке. И здесь имеется настоятельная необходимость организовать планомерное изучение в распространение высокопроизводительных стахановских приемов труда. Об этом говорили начальник производственного отдела ЦКПартефта тов. Шадрин.

Еще не так давно, — сказал тов. Шадрин, — в наших лесопрохозах господствовал мускульный труд. Партия и правительство бодро ознакомили речников-лесозаготовителей современной техникой. Сегодня можно полным голосом заявить: нет на лесозаготовках такой операции, которая не могла бы быть механизирована. По фактам говорят, что не везде механизация, в частности электростанция, используется у нас с должным эффектом. Изучить приемы передовиков, отобрать из них самые совершенные и обучить этим приемам всех лесозаготовителей — значит резко поднять производительность труда на лесозаготовках. Над этим мы сейчас и работаем.

Начальник отдела портов и пристаней Центрального технического управления тов. Иттенберг рассказал о результатах первых наблюдений за работой лучших крановщиков в стальных портах. Они и те же приемы выполняются ими по-разному; одни крановщики выдвигают секунды.

Речники Донского бассейна, активно соревнуясь с днепровцами, обязались ознаменовать великий Октябрьский праздник досрочным выполнением навантажочного плана.

Особое значение речники Дона придают перевозкам хлеба. Коллективы многих пристаний, судовых команд, механизаторов и бригад грузчиков с первых дней транспортников хлеба показали примеры большевистской борьбы за максимальное увеличение обрабатываемости флота. На днях стахановские бригады грузчиков пристани Базан загрузили несколько барж на 12 и 14 часов раньше срока. Таких примеров много.

На пристани Николаевская, где пункты Заготзерна получили хлеба нового урожая в три раза больше, чем в прошлом году, весь тоннаж загружается досрочно на 7—8 часов. Несколько дней назад баржи «Актюбинск» и «Вийск» были обработаны раньше срока на 7,5 часа. Скоростными темпами загружается хлебный тоннаж также на пристанях Краснодонская, Багаевская, Нижнекудринская и других.

Караваны с зерном нового урожая приходят в пункты назначения, особенно в Ростов, тоже намного раньше срока, установленному графиком. Первое место в соревновании судоводителей заняла команда буксирного парохода «Адмирал Ушаков». Работая по часовой графике, она ежемесячно перевыполняет задания по перевозкам хлеба.

Работа в Ростовском порту кипит днем и ночью. На одна хлебная баржа здесь не задерживается. Сами речники Дона с восхищением говорят о самоотверженной работе старшего моториста плавучей

на том, на чем терпят эти секунды их товарищи. Отобрать наилучшие приемы и составить на их базе карты планомерно стахановских производственных процессов — такова задача.

Тов. Белянов, зам. начальника Центрального технического управления, говорил о необходимости шире привлечь к изучению и обобщению передового опыта речников-стахановцев научно-исследовательские и проектные организации министерства. Все вопросы, требующие для своей разработки помощи этих организаций, должны без промедления доводиться до ЦТУ и будут включены в тематические планы научно-исследовательской работы.

Это относится, в первую очередь, к методике изучения транспортных процессов, отличающихся своей спецификой. Методика изучения стахановских приемов труда играет здесь первостепенную роль. Разработать эту методику и как можно скорее вооружить ею линейных работников — такова задача, — сказал начальник Центрального отдела перевозок тов. Чанников. — Благодаря этому удастся многое сделать по изучению и обобщению опыта руславоходцев еще в нынешнюю навигацию.

Красной нитью в выступлениях большинства участников заседания прошел вопрос о том, что работа по методу инж. Ковалева не должна нигде и никем рассматриваться, как чужая «кампания». В освоении этого метода — сущность большевистского руководства стахановским движением. Изучать, обобщать, внедрять опыт новаторов, повседневно подтягивая отстающих до уровня передовых, совершенствуя организацию и технику труда с тем, чтобы обеспечить непрерывный поступательный рост его производительности, есть дело не простое, а служебный долг всех руководителей производства, каждого инженерно-технического работника. Об этом говорили на заседании коллегии председатели ЦК профсоюза рабочих речного транспорта тов. Ноздзин, зам. начальника Политуправления министерства тов. Федяшин, зам. министра тов. Назаров и др.

Некоторые выступления, в частности выступление начальника строительного управления ГВРУ тов. Жуленева, выглядели весьма странно. Тов. Жуленев, например, считал нужным создать в ГВРУ свой отдел с обозначенным штатом работников для того, чтобы обеспечить изучение и передачу стахановского опыта. Кто-то не прочь переждать эти вопросы, являющиеся кровным делом каждого советского хозяйственника и специалиста, только на плечи немногочисленного и не всегда достаточно квалифицированного аппарата отдела труда и заработной платы или организационного бюро. Совершенно естественно, что попытки отдельных руководителей уйти в кусты от решения задачи, жизненно важной для роста производительности труда на речном транспорте, были единодушно осуждены.

Выступивший в заключение зам. министра тов. Черевнов еще раз напомнил участникам заседания, что повсеместное осуществление на речном транспорте метода инж. Ковалева — вопрос исключительной важности. Глубокое изучение, обобщение и распространение наиболее совершенного стахановского опыта несомненно приведет к дальнейшему повышению всей культуры работы речного транспорта.

Создана комиссия министерства для выработки конкретных мероприятий, направленных к широкому распространению опыта инж. Ковалева на речном транспорте.

Ликвидировать простой хлебных судов

Речники Донского бассейна, активно соревнуясь с днепровцами, обязались ознаменовать великий Октябрьский праздник досрочным выполнением навантажочного плана.

Особое значение речники Дона придают перевозкам хлеба. Коллективы многих пристаний, судовых команд, механизаторов и бригад грузчиков с первых дней транспортников хлеба показали примеры большевистской борьбы за максимальное увеличение обрабатываемости флота. На днях стахановские бригады грузчиков пристани Базан загрузили несколько барж на 12 и 14 часов раньше срока. Таких примеров много.

На пристани Николаевская, где пункты Заготзерна получили хлеба нового урожая в три раза больше, чем в прошлом году, весь тоннаж загружается досрочно на 7—8 часов. Несколько дней назад баржи «Актюбинск» и «Вийск» были обработаны раньше срока на 7,5 часа. Скоростными темпами загружается хлебный тоннаж также на пристанях Краснодонская, Багаевская, Нижнекудринская и других.

Караваны с зерном нового урожая приходят в пункты назначения, особенно в Ростов, тоже намного раньше срока, установленному графиком. Первое место в соревновании судоводителей заняла команда буксирного парохода «Адмирал Ушаков». Работая по часовой графике, она ежемесячно перевыполняет задания по перевозкам хлеба.

Работа в Ростовском порту кипит днем и ночью. На одна хлебная баржа здесь не задерживается. Сами речники Дона с восхищением говорят о самоотверженной работе старшего моториста плавучей

порни Василия Алексеевича Шут, об инициативе начальника плаваперегрузчика «Стахановец» Василия Федотовича Бычкова. Стахановец, овладев техникой сложных перегрузочных машин, в августе и сентябре обеспечил их высокую производительность. Стахановские бригады грузчиков порта, работая в тесном содружестве с механизаторами, досрочно разгружают хлебные суда. Отличных показателей достигли бригады, руководимые тт. Муромов, Подиной Волгой и Евдокимов Федоровой. Каждый грузчик этих бригад перевыполняет сменные нормы в два—три раза.

Все же на ряде пристаней Дона (Усть-Бастрынская, Романовская и другие) и особенно у причалов Ростовской базы Заготзерна ежедневно простаивают баржи под выгрузкой. В этом повинны руководители базы (директор тов. Ленин). Здесь до последнего времени нехватает складской емкости, а новые хлебные амбары строятся медленно, плохо используются транспортные установки, не завершена монтаж новой мощной механизации.

Во всегда слаженно работает и диспетчерский аппарат Донского пароходства (старший диспетчер тов. Чернышев). По вине диспетчеров работники Заготзерна иногда узнают о подходе барж к причалам базы уже в момент их прибытия. Подчас дело доходит до курьезов. Не так давно несколько судов Донского пароходства одновременно подошли под погрузку зерна в одной и той же ростовской мельнице № 1. Естественно, образовалась очередь, суда вынуждены были простаивать.

Ф. ВАСИЛЬЕВ, РОСТОВ-на-ДОНУ (наш корр.).

У портовиков Красноармейска

20 сентября на совещании стахановцев пристани Красноармейск обсуждался доклад о методе инженера Ковалева. На совещании принято решение изучить и внедрить в производство стахановские приемы труда бригад грузчиков тт. Шаловалова и Ериловой, выполняющих сменные задания более чем на 200 проц., механизаторов тт. Кузьмина и Калыдунова, чья сменная выработка превышает 200 проц., а также

тт. Овчинникова и Сахно, дающих за смену свыше 150 проц. нормы, и других.

Портвики обязались к 33-й годовщине выполнить навантажочный план, грузить суда только досрочно, образцово подготовиться к зимнему ремонту механизацию и пристанейского хозяйства.

КРАСНОАРМЕЙСК (по телеграфу).

Отремонтировали быстро и хорошо

По распоряжению Главвентфлота теплоход «Челябинск» был направлен на слит завод в Белом Горшке для устранения пробоя. Здесь еще не приходилось вытаскивать такие мощные суда на слит. Преодолев трудность, коллектив завода отлично справился со своей задачей. Судно было

отремонтировано за две суток вместо 5 по плану, с хорошим качеством.

Мы благодарны главному инженеру тов. Рыкову, начальнику слита тов. Корюну и начальнику деревообделочного цеха тов. Чельшеву за преданную им работу.

М. ГЛАДКОВ, капитан теплохода «Челябинск».

По следам наших выступлений

„для ПЕРЕВОЗОК ПассажиРОВ..“

Пом тучки зародком в № 64 «Речного транспорта» от 11 августа с. г. была напечатана заметка, в которой указывалось на то, что команда буксирного парохода «Улан-Батор» Восточносибирского пароходства лишена возможности пользоваться красным углом, так как в помещении последнего перевозятся пассажиры.

Начальник политотдела пароходства тов. Димов сообщил нам, что проверка подтвердила правильность отмеченных в заметке фактов. На капитана парохода «Улан-Батор» тов. Хасанова наложено взыскание. Приняты меры к улучшению работы красного угла.

Забывают о путях

Амткатер Сталинградского райкомзема призван обслуживать всех речников, в том числе и путейцев на плесе Камышин—Влаимовка. Об этом есть указание Политуправления министерства и ЦК профсоюза речников. Начальник агитатора тов. Васильев выполнил бы это указание, но агитатор фактически взял в свое распоряжение инструкторы политотдела Волжского грузового пароходства тт. Орехов и Велка для обслуживания плавоста-

ва проходящих судов. Катер много раз проходил мимо каравана путейских судов (пароход «Зельский», земашина «Волжская-25», баркас «Брутен»), работающего в районе Сталинграда, даже обещал подойти к ним и обслужить коллективы путейцев. Но обещание так и осталось невыполненным.

НАДЕЖДИНСКАЯ, председатель линейного комитета технического участка пути.

ВСЕ СИЛЫ — НА ДОСРОЧНОЕ ВЫПОЛНЕНИЕ НАВИГАЦИОННОГО ПЛАНА!

Производственная переключка работников флота и берега

Смена диспетчера Бадина

Эта «проблема», как назвал ее старший смены диспетчер Верхнего участка Камы Павел Алексеевич Бадина, возникла неожиданно. Он только что заступил на дежурство и не успел еще переговорить с линейными диспетчерами, как из Березников передал по селектору: «Пристань заканчивает погрузку руды в баржи-«вертушки», а тяги нет. Как быть?»

Диспетчер Бадина принадлежит к числу тех командиров движения, которые считают делом чести всемерно ускорить оборот флота. За многие годы службы на речном транспорте у него выработалась своя манера работать, которая помогает ему безошибочно принимать решения, обеспечивающие рациональное использование транспортных средств.

И на этот раз, узнав об угрозе простоя барж, тов. Бадина долго не размышлял. Обиравшись привычным взглядом график исполненного движения, он сразу оценил обстановку.

— Приняется сманеврировать... — проговорил он.

Пароход «Стачка», закрепленный для работы на «вертушке» Березников—Пожа, поднимал в это время на Пожвы погрузочные баржи. Судя по расчетам, караван должен был прибыть в Березники только в утреннее движение, значит, погрузку в отправление везу придется 20 часов жать тяги. Тов. Бадина связался по селектору с диспетчером Черемского участка и подыскал расписание: баржи, которые везет «Стачка», перевести пароходу «Молот», а «Стачку» пропустить до Березников паромом.

Результат подтвердил правильность принятого решения. «Молот», следовавший вверх по течению, получив загрузку, а пароход «Стачка», освободившись от веза, прибыл в Березники на 14 часов раньше срока. Не прошло и двух часов, как он уже подал баржи с рудой вниз.

Тягой, обслуживающей «вертушку», баржа № 3515 была спущена из Березников на Пожвы. Загруженное судно надо было вести дальше, а тяги не было, что обеспокоило начальника пристани тов. Анферова, и он запросил об этом диспетчера Бадина. И на этот раз диспетчер быстро нашел разумный выход. Он предложил капитану грузового теплохода «СТ-390», курсирующего в том же районе в качестве пловучей угольной базы, подложить баржу и довести ее до устья Чусовой.

Таких примеров можно привести множество. Не случайно смена тов. Бадина больше других смен отпугивает и принимает везов по графику.

И по другим показателям смена тов. Бадина — пример. Диспетчеры успевают не только отпугивать большинство везов по графику, но и пропускать караваны без остановки, заблаговременно готовя все необходимое для их снабжения в ходу. В результате пароходы, минуя останков, в Молотове, экономят самое меньшее 5 часов, за которые успевают пройти лишние 25 километров.

Третий месяц смена тов. Бадина, в которой, кроме него, работают диспетчеры тт. Кулаков, Стерлигов и Гоголева, благодаря умелому командованию флотом обеспечивает переходный вымысел, который ежегодно присуждается в пароходстве лучшей диспетчерской смене.

Обширен район Верхней Камы! По ее большому и малым притокам постоянно движутся суда: вниз сплавляют лес, вверх поднимают баржи с сухогрузами. Их много, этих судов.

Выбор диспетчера остановился на пароходе «Углич», небольшом отставшем в работе пароходе.

20 июля на пароходе получили от тов. Бадина письмо, в котором сообщалось, что он, Павел Алексеевич Бадина, в целях лучшей организации руководства движением флота, как того требуют руслановцы, решил вызвать на соревнование коллектив парохода «Углич» и принимает на себя следующие обязательства: своевременно готовить везы; регулярно давать информацию о состоянии пути, оказывать коллективу всемерную помощь в выполнении плана.

Инициатива старшего диспетчера встретилась на пароходе горячее одобрение. Команда единодушно приняла вызов и со своей стороны обязалась организовать повехтенное планирование, выполнять рейфовые задания, не допускать простоев, работать без аварий, экономить топливо, содержать судно в чистоте и порядке. О своем решении коллектив сообщил по радио.

Когда через день пароход «Углич» следовал мимо г. Молотова, навстречу ему выехал тов. Бадина. По его совету судовой комитет создал собрание, за которым подробно разобрали недостатки в работе парохода. Так было положено начало производственной дружбе, которая с каждым днем крепнет. Команда «Углича» регулярно информирует тов. Бадина о положении дел с планом, а он, в свою очередь, стремится почаще заглядывать на пароход, волею партии коллективу на помощь.

На столе у тов. Бадина — папка радиотелеграмм с «Углича». Все они внимательно прочитываются, в зависимости от содержания по ним принимаются меры. Энергичный диспетчер сумел поднять трудовую активность коллектива парохода, вселить в него веру в свои силы. Именно по инициативе тов. Бадина пароход «Углич» начал водить большегрузные плотины. Ильяское задание судно выполнило на 108 проц., августовское — на 181 проц.

На-днях коллектив «Углича» выступил в бассейновой газете с письмом, в котором заявил, что, пересмотрев свои обязательства, дает слово навигационный план выполнить на 20 дней ранее прежнего обязательства и до конца навигации дополнительно сделать 11 миллионов условных тонно-километров. Слово свое коллектив «Углича» сдержал с честью: 17 сентября он сообщил радиотелеграммой о реализации навигационного плана на 105 проц.

Такие же изменения произошли и на пароходе «Чкалов», с коллективом которого тов. Бадина тоже установил связь. Пароход, затерявшийся было среди отстающих, теперь плет в гору. С судными командами соревнуется не один тов. Бадина, но и все диспетчеры его смены. Малют Иванлович Кулаков, диспетчер Черемского участка, часто бывает на пароходе «Каховка», оказывая коллективу действенную помощь в работе. Александра Филипповна Гоголева, диспетчер Тюлькинское участка, держит связь с коллективом парохода «Доршн».

К сожалению, опыт творческой работы этой отличной диспетчерской смены еще не получен в Камском пароходстве широкого распространения.

Включившись в предоктябрьское соревнование, камские речники приняли обязательство досрочно завершить навигационный план перевозок. Почетное место среди передовиков соревнования занимают лучшие командиры движения, которые изо дня в день укрепляют сотрудничество с работниками плавсостава, помогают им с честью сдерживать слово, данное Родине.

Коллективный корреспондент — редакция газеты «Камский большевик».

Недавно в пароходстве канала Москва—Волга и Московско-Океаном пароходстве состоялись совещания, посвященные передаче опыта работы речников Восточносибирского пароходства по часовому графику. В этом бассейне, как известно, зародилась идея применения почасового графика на судах. О замечательном опыте нозаторов Ангары рассказал речникам столицы зам. начальника отдела Главтоства тов. Седов.

Участники совещаний отмечали, что переход на работу по часовому графику в столичных пароходствах вполне возможен. Применение почасового графика на флоте и в портах поднимет на высшую ступень повехтенное и сменное планирование, даст возможность шире развернуть социалистическое соревнование на флоте и на берегу, поднять уровень культуры в организации движения флота и его обработки у причалов.

Ниже мы печатаем статью тов. Седова, рассказывающую об опыте внедрения часового графика в Восточносибирском пароходстве.

Все сильнее и ярче разгорается социалистическое соревнование советских речников за досрочное выполнение навигационного плана 1950 года, последнего года послевоенной сталинской пятилетки. Сотни судовых коллективов показывают замечательные образцы, стремясь самоотверженным трудом внести достойный вклад в дело мира, в дело дальнейшего укрепления могущества нашей Родины. Стахановцы-речники выявляют все новые и новые неиспользованные резервы, смело внедряют прогрессивные методы труда.

Широко известно речникам движение, зародившееся на Ангаре. Речь идет о буксировке везов по часовому графику, начатой по инициативе капитанов буксирных пароходов «М. Горький» и «В. Чкалов» Ф. И. Борзотова и В. Г. Израйлова. Капитаны-новаторы, смело внедряя на своих судах повехтенное планирование, довели его до высшей формы — почасового планирования.

Опыт работы этих судов по часовому графику позволяет сказать, что новая форма планирования рейса имеет большую организующую силу. Команды пароходов «М. Горький» и «В. Чкалов» достигли высоких производственных показателей, перевыполнили обязательства, записанные в их стахановских планах.

Появление часового графика претшествует детальному изучению всех особенностей судного хода на отдельных коротких участках плеса — мест быстрых течений, извилистости реки, проток, характера перекаток. Все это капитаном принимается в расчет, когда он устанавливает вахтам производственные задания. Самая техника составления почасового графика на любой рейс заключается в том, что вся длина пути парохода разбивается на участки, длина которых определяется временем. Здесь мы приводим график парохода «В. Чкалов», работающего на перевозках угля с пристани Макарьево в Иркутск. Капитан тов. Измилов разбивает весь путь в 147 километров при следовании вверх на 28 ходовых часов вместо 31,5 часа, положенных по план-приказу.

Учитывая, что на судне организованы сквозные вахты (смена всей палубной и машинной команды происходит в один час), каждой из них дается задание на 4 часа. Затем это вахтенное задание уже разбивается на каждый час. На указателе здесь графике первой вахте положено пройти за первый час 6 км, за второй час — 7 км и т. д. Часовые пробег получился разным; в зависимости от сложности участков они колеблются в пределах от 3 до 7 км.

Задания вахт дифференцированы. Первая вахта должна пройти 20 км, вторая — 23, третья — 20 и т. д. Задаваемые скорости капитан определяет, пользуясь диспетчерским справочником, в котором

печатаются: таблица сопротивления барж при разных осадках, таблица силы течения при разных скоростях движения, показатели средне-взвешенных скоростей течения по фарватеру, а также ежедневная информация путейцев о колебании горизонтов.

Почасовой график наносится на сетку: по вертикали показывается протяженность пути в километрах, по горизонтали — часы рейса.

Как только на пароходах получают рейсовый план-приказ, капитаны совместно с механиками и другими членами команды тщательно продумывают, каким образом выполнить задание досрочно, как для этого использовать при движении вверх по течению тиховоды, протоки, на каких оборудовать режим работы главной судовой машины и котлов. При следовании вниз выбирают участки с повышенными скоростями течения, намечают порядки их прохождения, а также методы буксировки барж. Вписав все условия рейса и собственные резервы, на пароходах определяют скорость, с которой судно будет продвигаться по участкам, время рейса по стахановскому плану, а также по часовому графику. Одновременно дается задание дежурной вахте.

На сетку часового графика наносится две линии: голубая (на рис. линия точек) — плановое время рейса, записанное в план-приказе, и черная линия (на рис. пунктир), выражающая норму по стахановскому плану. На графике мы видим, что по стахановскому плану пароходу полагается вверх продвигаться за 28 часов — на 3,5 часа быстрее, чем по план-приказу. Затем эти 28 часов делятся по вахтам с равной долей на каждый час, что также находит графическое выражение на представленной здесь схеме графика.

Весь судовой коллектив борется за ско-

рости рейс и оперативно следит, что им сделано. Красная линия на графике (на рис. сплошная жирная) показывает выполнение часового графика, т. е. сколько километров фактически прошло судно за час. Пройденный путь контролируется по лопманской карте с точностью до 0,2 километра.

Почасовой график, оперативный контроль за его выполнением мобилизует всех членов экипажа. Рудевой старается правильно вести судно, не допуская выкатывания, которая снижает скорость движения веза. Кочегары старательно штуруют и огибают точки от шлага, чтобы пар держался на марке. Штурман использует

все тиховоды и ходовые пески, а в низовом направлении — стрелы; вахтенный механик и машинист не спускают глаз с работы судовых механизмов. Почасовой график позволяет оперативно следить за работой вахт и своевременно устранять причины, мешающие выполнению графика с первого же часа вахты. Производственные итоги вахт доводятся в помощь доки показателем до всего коллектива. На доске отмечаются передовики вахты. Смена вахт сопровождается обменом опыта. Кочегары делятся толк с другими тем, каким путем им удалось сократить время на очистку топков, штурманы рассказывают о новых приемах, помогающих им благополучно миновать затруднительный участок, ускоренно пройти заданный отрезок пути и т. п. При подходе к пункту назначения капитан на пятиминутном сборе сообщает команде о том, как выполнен рейсовый план-приказ, которая из вахт лучше работала. И эти показатели заносятся на доску с указанием победителей в соревновании.

Очень важно отметить еще одну черту, ставшую характерной для судов, работающих по часовому графику. Капитан старается обязательно разбить команду барж на участки; каким образом они могут помочь коллективу парохода досрочно завершить рейс. Капитан устанавливает со шкиперами порядок управления баржами при прохождении особо затруднительных мест, дает дополнительные указания каждому из шкиперов, собирает с габариты и конструкцией его судна.

Приведенный анализ работы пароходов «М. Горький» и «В. Чкалов» за май—июль — период неблагоприятный в судостроении на Ангаре — показывает, что оля судна ежегодно перевыполнили задания. Резко улучшились на них технико-экономические показатели. Команда парохода

136 часов, а на «В. Чкалове» — 183 часа. Это позволяло командам совершить дополнительные рейсы, увеличить перевозки грузов.

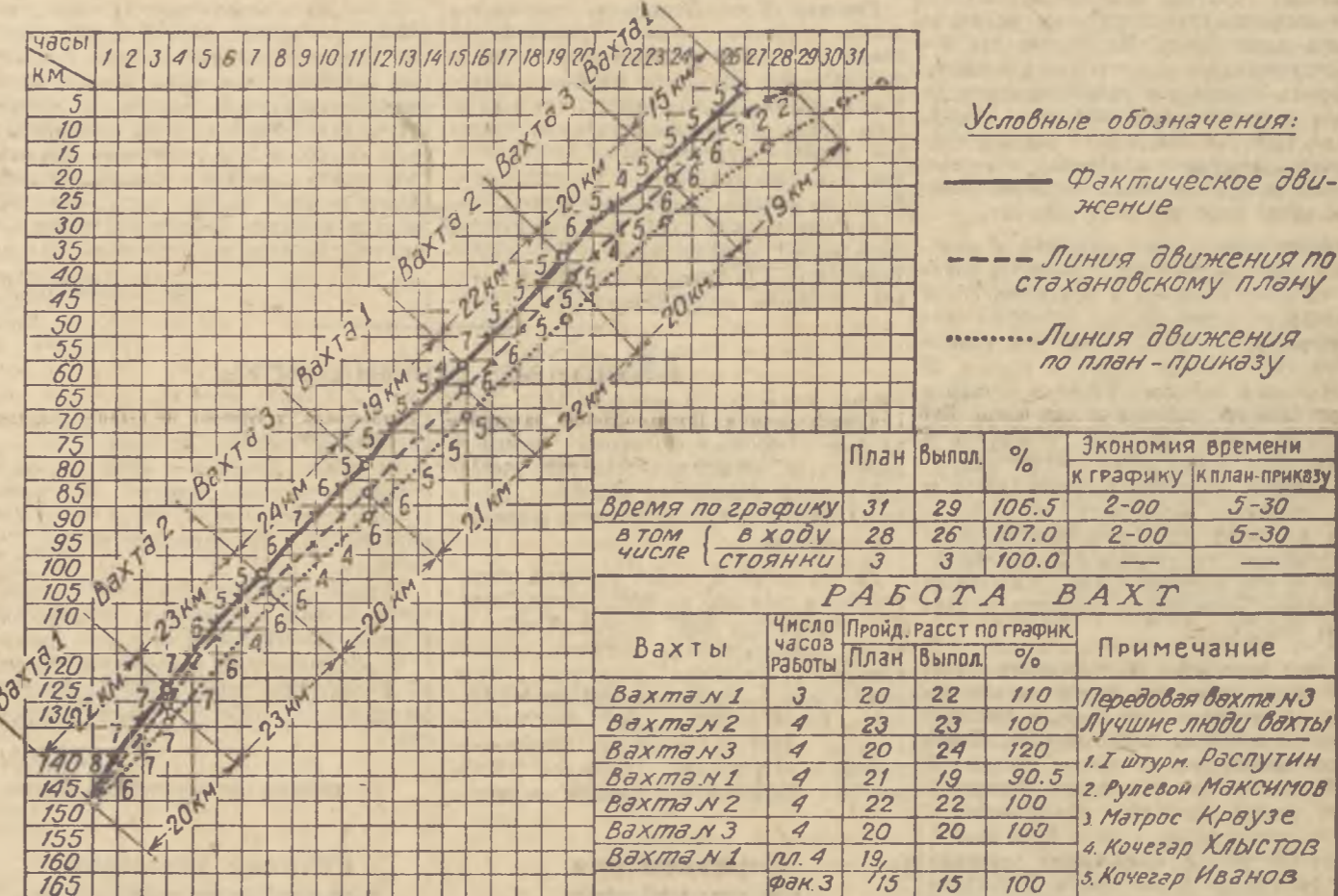
По часовому графику в Восточносибирском пароходстве работает ныне 41 проц. буксирного флота, что немало способствовало перевыполнению планов перевозок в этом бассейне, качественному использованию флота. В целом по пароходству валовая производительность тяги за три месяца навигации превышает установленную по леденальным грузам и сухогрузным перевозкам на 4 проц. Все зимортеды также выше плановых.

Следует отметить и резкое улучшение работы транспортных установок на пристани Макарьево, где производится погрузка угля 1500-тонной баржей здесь загружается за 1,5 часа. На угольном причале пристани Иркутск производительность электротранов на разгрузке угларов также возросла: 1200 тонн разгружается в течение 2,3 часа вместо 7,9 по нормам. В Иркутске баржи обрабатывают только скоростным способом. За второй квартал присталь сэкономили 310 часов. Крайовские тт. Четвергов и Дворкин, Трушнов, Соколов и Солтохов систематически дают от 200 до 280 проц. нормы.

Почасовой график как на судах, так и на пристанях поднимает на высшую ступень повехтенное и сменное планирование, создает возможность еще шире развернуть социалистическое соревнование по профессии, обеспечивает технически грамотную организацию движения флота и его обработку у причалов.

В Восточносибирском пароходстве проводится немалую работу, чтобы внедрить почасовой график на судах. И все же пароходство могло бы сделать больше, если бы все его инженеры и техники оказывали практическую помощь флоту. Диспетчерский

Часовой график на пароходе «В. Чкалов»



С большегрузными везами без расчалки

Замечательная инициатива новаторов флота, начавших водить большегрузные караваны по Иртышу без расчалки, находил большое число последователей. Коллектив парохода «Гоголь» стремится быстрее доставлять грузы, под руководством механика-рационализатора Алексея Петровича Шишина провел реконструкцию двигателя. Увеличение угла отклонения плуц улучшило ходовые качества судна, скорость его повысилась. В результате этого пароход начал проходить расстояние от Усть-Камеюгорска до Алтайской за 27—28 часов вместо 32 по графику.

Судно доставляет грузы в пункт назначения досрочно. С начала навигации коллектив сжег 41 рейс.

Команда парохода впервые в нынешнюю навигацию осуществила проводку двух грузовых везов вверх по Иртышу на участке Усть-Камеюгорска — Алтайская. Проводка тяжеловесных везов стала для команды обычным явлением. Отлично работает экипаж «Гоголя». Кочегары тт. Сельминбаев, Жапаров, Евсеев. Кильвер держат пал на марке. Машина работает бесперебойно. Машинная команда содержит в чистоте все механизмы, своими силами проводит профилактический ремонт. Она сбегает за навигацию 63 тонны угля, много

смазки. На сэкономленном топливе перевезено несколько тысяч тонн грузов.

Примеру коллектива парохода «Гоголь» последовали и другие команды бассейна. Так, экипаж буксировщика «Доршн» (капитан тов. Луккин) провел первый опыт по проводке тяжело друженного веза вверх без расчалки на перекатке. Команда этого судна под руководством механика тов. Дурново и при помощи группового механика тов. Пермякова также усовершенствовала движители, чем добилась резкого увеличения мощности судна. Теперь буксировщик «Доршн» систематически водит два баржи в оба направления, заданную скорость перекачивает, грузы доставляет досрочно.

Недавно буксировщик вел две грузовые баржи — «Белая» и «Волга» из Семипалатинска в Малокрасноярку. Первый штурман тов. Захаров, стоявший на вахте, при подходе к одному из перекаток отказался от расчалки, в результате караван прибыл к месту назначения на 8 часов раньше графика. Этот случай не единичен. Сокращение ходового времени позволило коллективу судна за 17 дней сентября выполнить месячное задание на 70 проц.

Б. ШКИЛТЕР.
СЕМИПАЛАТИНСК.

В СРЕДНЕАЗИАТСКОМ ПАРОВОДСТВЕ НЕДООЦЕНИВАЮТ РУСЛАНОВСКОЕ ДВИЖЕНИЕ

Большинство судовых коллективов Среднеазиатского бассейна взяты по стахановскому плану обязательств не выполняют. В управлении пароходства это объясняют тем, что команды составили нормальные, невыполненные руслановские планы. Такое объяснение не отвечает действительности: плавсостав был обязательства, исходя из реальных возможностей.

На самом деле срыв стахановских планов прежде всего происходит потому, что суда работают по-старинке, не применяя передовых методов судовождения. Даже лучшие капитаны бассейна почти ничего нового не внесли в свою работу, не применили того, чем богато руслановское движение. Такое положение говорит и о том, что в Среднеазиатском бассейне, по сути дела, этим движением никто не руководит.

Среди ведущих работников управления пароходства и некоторых капитанов укрепилось ошибочное мнение о том, что Аму-Дарья — река своеобразная, на ней невозможно применять методы волежских судоводителей. Поэтому и в пароходстве, и в полштофеле, и в бассейновом комитете профсоюз речников пропагандой и непосредственным опытом и организационно-борьбой за выполнение судовой коллективами руслановских обязательств всерьез не занимается. Формальный подход к руслановскому движению тормозит использование резервов, сдерживает творческую активность плавсостава и других работников бассейна. Между тем на Аму-Дарье есть все условия для развертывания руслановского движения. Обращаемся к фактам.

Техническая скорость буксировщикам, идущим вниз по Аму-Дарье, планируется

почти равной скорости течения в реке — 8 километров в час. Но даже и этот измещен не выполняется. Вся мощь буксировщиков при движении вниз растрачивается на искусственно создаваемое торможение цепями-волокушами, сбрасываемыми с барж буксировочного веза и имеющими порой до полутора тонны веса. С такими цепями караван движется не быстрее обычной лодки бакланца, причем по плохим и по хорошим участкам. Дело в том, что команда баржи не в состоянии своими силами подобрать или выбрать цепь.

Есть ли возможность на Аму-Дарье применить опыт руслановцев и регулировать длину цепей в зависимости от характера участка? Да, есть. Но вследствие консерватизма эта возможность не используется.

Применяя кормовые якоря или иное тормозное железо, которое команда может легко выбрать на ходу, судоводители, не применяя цепей-волокуш, смогли бы идти по хорошим участкам на повышенных скоростях, подпуская кормовые якоря или тормозное железо только в местах свала и наиболее опасных участках. Испытание кормовых якорей не только повышает техническую скорость, но и улучшает управление судами, которое, как известно, при малых скоростях ухудшается. К тому же при злыных цепях руды барж бездействуют.

На Аму-Дарье есть возможность увеличить скорость движения и вверх, — следует только применить руслановский метод формирования и укладки буксирных везов. Однако здесь как диспетчеры, так и капитаны свыклись с фактами центра-

льного погрузки или неисправности барж. На как берутся баржи с ненормальным дифферентом, кромом на бор, без рулей и буксирных устройств. Такие суда в везе рыскают, расстраивают движение, резко снижают техническую скорость.

Если бы капитаны требовали от движителей технически грамотно сформированных везов и соблюдения правил технической эксплуатации, караваны, несомненно, пошли бы вверх гораздо быстрее.

Не занимаемся на Аму-Дарье и вопросом безопасности движения. На одном из собраний актива работников пароходства и пути было принято решение организовать ночное движение судов вниз по реке на тех участках, где обстановка позволяет сделать это. Об этом решении забыли, а флот, мже мелкосигнальные теплоходы, продолжает простоять на чоквах.

Не находит распространения в бассейне и повехтенное планирование. В пароходстве заявляют, что это дело сложное и судоводители с ним не справятся. Это — не что иное, как отговорка, не имеющая под собой основания. Сумел же коллектив руслановского парохода «Шорс», где командный состав является практиками, с успехом применить повехтенный график движения. Внедрение здесь графика задо положительные результаты: пароход стал работать лучше. Однако название команды парохода «Шорс» на Аму-Дарье не распространяется.

Есть в бассейне и также судоводители, которые отказываются пользоваться наиболее выгодными трассами, не волят суда через тиховоды при движении вверх, стращаясь — при движении вниз.

На Аму-Дарье есть возможность, по примеру других бассейнов, сократить время стоянок и маневров судов за счет простых мероприятий. Здесь весь участок реки такелаж хранится на буксировщике. Его команда затрачивает много усилий и времени на перемещение такеласа с парохода на баржи для укладки веза и его расчалки. Этот процесс можно было бы сократить, если бы тросы постоянно находились на баржах, как это делается в других бассейнах. Однако рационализацией такелаж и отчалки здесь не занимаются, продолжают работать по-старинке.

Снабжение везов идущих пароходов топливом происходит в пути за счет встречных судов идущих вниз. Таким образом, каждый забор топлива в пути вызывает простой сразу двух караванов. Если бы были созданы промежуточные топливные базы, то подобных простоев пароходов можно было бы избежать.

Не уделяется должного внимания и вопросам борьбы с авариями. Весь несомнодный флот в ночное время не носит световых сигналов; нет фонарей. Теплоходы не дают звуковых сигналов в соответствии с Правилами плавания и-за отсутствия сирен или других приборов сигнализации.

Пароходство, позитивная и партийная организация обязаны всерьез заняться вопросам руслановского движения, развернуть пропаганду передового опыта, поднять творческую активность речников, направить ее на использование резервов, на увеличение темпов перевозок.

В НЕЛЮБИН,
начальник судовой инспекции
Среднеазиатских бассейнов.

Рейсы на сэкономленном топливе

В Северо-Западном пароходстве — немало судов, команды которых, выполняя план перевозок, одновременно добиваются значительной экономии топлива и смазки. Так, командиры паро-теплоходов, приписанных к Ленинградской пассажирской пристани, сберегли за истекшие месяцы навигации свыше 140 тонн угля и 40 тонн дизельного топлива. Теплоход «Капитан Петров», достигший в этом направлении отличных результатов, совершил второй рейс Ленинград — Москва на экономном топливе. Механик-штурман этого парохода тов. Прохор рассказывает:

— Абсолютная ликвидация порожого и складов точной регулировке двигателя и соблюдению наилучших его оборотов при прохождении каналов и мелководных

рек без снижения заданной судлу скорости — вот что дало нашей команде возможность сберечь топлива на два рейса из Ленинграда в Москву. Хорошая регулировка подачи масла на поршневую группу и ликвидация внешних потерь позволили нам сэкономить 1200 килограммов смазки.

Отличных результатов добился комсомольско-молодежный коллектив теплохода «Капитан Демидов». Свой навигационный план он выполнил в 5 сентября и сберек при этом 6 тонн топлива, на котором должна была пройти до Ленинграда. Команда теплохода решила в честь 33-й годовщины Великого Октября дать до конца навигации еще не менее 20 проц. плана.

Н. НАЗАРОВ.
ЛЕНИНГРАД.

Изменить конструкцию трюмных люков

На речном транспорте находятся в эксплуатации сотни судов разных конструкций. Многие из них построены очень давно, когда о применении механизации на погрузо-разгрузочных работах еще не думали. Сейчас положение в корне меняется. Партия и правительство заботливо охватывают речные порты и пристани высокопроизводительными механизмами. В частности плотовыми и порталными кранами с грейферами и другими захватными приспособлениями.

Однако использовать эти механизмы на разгрузке всех наших судов еще нельзя. Причина проста — малый размер трюмных люков. Так, например, плавающие на Волге металлические баржи №№ 1036, 1037 грузоподъемностью по 2150 тонн, у которых размер люков 2,35×2,35 м.; №№ 1020, 1021, 1022 грузоподъемностью по 2890 тонн с размером люков в 2,57 × 3,72 м.; № 1035 в 2580 тонн с размером люков в 2,6×2,7 м.; № 1034 в 2700 тонн с размером люков 2,5×2,4 м. и др. Малые размеры люков имеют также многие деревянные баржи.

Все это заставляет чувствовать в практике пристани Красноармейск. Даже не все баржи мы можем грузить в адрес любого грузополучателя. Например, Куйбышевская и Астраханская ГРЭС, которым из Красноармейска отгружаются уголь, отказываются принимать баржи с малыми люками, поскольку они ведут выгрузку грейферным краном, а применить его при малом размере люков нельзя. Отказываются выгружать такие баржи Горьковский порт, пристань Камское Устье и ряд других. Нам приходится поэтому адресовать уголь в таких судах тем немногим получателям, причалы которых не механизированы. Бывает, что в какой-то момент и адресатов, не имеющих механизации, нет, тогда пристань, расплагая и грузом и тоннажем, не может произвести отгрузку. Суда простаивают, а все из-за того, что у барж мал размер люков. Да и при их погрузке приходится производить развалку груза.

Не к лицу нашему речному флоту иметь в своем рабочем ядре суда, рассчитанные на выгрузку под «дубинушку». По нашему мнению, министерство следовало бы через механико-судовые службы пароходства немедленно выявить баржи, имеющие люки малого размера, и в период зимнего судоремонта 1950—1951 г. расширить их люки минимально до 4,0×3,5 м. Для крепления палубы там, где необходимо, надо поставить дополнительные шпандеры и продольные бимсы. Материалов для переоборудования судов потребует немного, а расходы быстро и с лихвой окупятся не только увеличением выгрузки, но и потому, что не придется, как сейчас, часто ремонтировать люковые шпандеры, ломаясье грейферами в тех случаях, когда выгрузку через узкие люки все же приходится.

Одновременно следует подумать об изменении конструкции барж, строящихся заводом «Красное Сормово» и Красноармейской судостроительной. Первоначально в них не предусмотрены палубных теечек, что крайне затрудняет развалку грузов в трюмах. В 1948 году я поставил вопрос о теечках в газете «Речной транспорт». Это дало свои результаты: были внесены изменения в конструкцию, стали делать теечки в палубе. Это заметно облегчило погрузку хлеба и угля, охватило потребность в развалке груза в трюмах. Но дальнейшие наблюдения показали, что теечки в палубе недостаточны, и при погрузке судов обязательно приходится производить развалку в кормовых трюмах.

И этот недостаток ликвидировать легко. Надо через помещение каюты пропустить трубу диаметром в 40—35 см с воронкой наверху для приема сыпучего груза. Труба должна находиться на центре продольной переборки с разветвлением на правый и левый трюмы. Нижний, прилегающий к палубе, конец трубы должен быть расширен до 60—80 см. Тогда груз будет падать равномерно в оба трюма. Это также нетрудно сделать во время зимнего ремонта флота.

А. ГАВРИЛКИН.

КРАСНОАРМЕЙСК.

Назначения и перемещения

О. Г. Колесников назначен начальником Благовещенского речного училища с освобождением его от работы в Горьковском речном училище.

Молоко трудящимся столицы



Ежедневно ранним утром у пристани Ловны на Оке останавливается специально оборудованный грузовой теплоход «СТ-455». Это своеобразный небольшой танкер, но приспособлен он к перевозке не нефти, а молока. С Ловинского молокозавода, расположенного на высоком берегу реки Оки, прямо к судну спускают шланг, и молоко течет в цистерны теплохода.

Закончив приемку, теплоход «СТ-455» отчаливает держась курсом на Коломну. Пройдя километров двадцать, он останавливается у пристани Делиново. Здесь расположен другой молокозавод, в котором концентрируется молоко, доставляемое из совхозов и колхозов района. У Делиновской пристани повторяется операция приема молока, аналогичная ловинской.

Полностью нагруженный теплоход точно по графику приписывается к причалу пристани Коломна. К этому

моменту из Москвы для приема молока на пристань прибывают автомобили — автоцистерны. Перекачка молока производится механизированным способом.

Одна за другой отходят от пристани наполненные молоко автоцистерны.

Ночью теплоход «СТ-455» возвращается обратно, чтобы рано утром снова быть у пристани Ловны.

Пешеходы и пассажиры автобусов, которые движутся по Рязанскому шоссе в направлении на Люберецы, Бронницы, Коломну, то и дело встречают по пути автоцистерны с надписью «Молоко». Это везут срочный груз с пристани Коломна на столичный молочный комбинат имени Горького.

На снимке: механизированная перекачка молока с грузового теплохода «СТ-455» в автоцистерны.

Фото А. Воронова.

Пьесы Островского на клубной сцене

Хорошо работает драматический кружок ремонтно-механических мастеров Брифинского завода Волжского грузового пароходства. Кружок руководит молодой техником по нормированию Владимир Зюганев.

Целевой драмкружок с успехом поставил две пьесы Островского — «Бедность не порок» и «Без вины виноватые». Зрителям с большой теплотой отзываются об этих спектаклях.

Драмкружок поддерживает тесную связь с областным драматическим театром, где получает напрокат парики, костюмы и весь

Шеф судна

Третий год тов. Майлово, начальник конструкторского отдела Нижнепритынского пароходства, шефствует над буксирным пароходом «Крестынка».

В первом месяце нынешней навигации пароход не выполнил месячного задания. Тов. Майлово вместе с капитаном парохода тов. Метельевым и механиком тов. Давиденко глубоко проанализировали работу судна, выяснили причины невыполнения плана и наметили конкретные пути их устранения. В июне задание было выполнено на 112 проц.

Тов. Майлово, изучив метод работы флота по часовому графику, помог команде судна применить этот метод. Встав на стакановскую вахту мира и перейдя на работу по часовому графику, команда парохода выполнила июльский план уже на 157,3 проц. Ныне пароход успешно заканчивает навигационный план.

Шефа много часто влетает на судне — за чтением лекции, на профсоюзном и комсомольском собраниях, на совещаниях командного состава, в красном уголке. Но и тогда, когда пароход находится в рейсе, тов. Майлово поддерживает связь с командой радиопрограммами.

Ю. МАШТАКОВ.

УЛЬЯНОВСК.

Речники Иссyk-Куля готовятся к зиме

Речники Иссyk-Кульского пароходства действительно готовятся к зиме. Заканчивается ремонт жилых помещений и производственных объектов. На ремонт жилищ затрачено в два раза больше средств, чем в 1949 году. Весной этого года слан в эксплуатацию новый двухэтажный 8-квартирный дом. Для удовлетворения нужд семей речников на зимний период закуплены прова.

В Пржевальских судоремонтных мастерских отремонтированы здания цехов, заканчивается ремонт лесопильной рамы и силовой установки, полностью завезен уголь.

Ф. ЧЕМИРЕНКО.

Молодые специалисты

Ремесленное училище № 4, созданное на базе судоремонтного завода Северного пароходства, произвело в этом году очередной выпуск молодых специалистов. Это — пятнадцатый выпуск с момента организации училища.

За это время в стенах училища подготовлено и передано на предприятия Северного пароходства 3608 человек. Многие из числа воспитанников училища уже занимают руководящие должности, стали инженерами, известными людьми в своей области. Такие товарищи, как Манякин — капитан парохода «Ударник», Федоров — помощник капитана парохода «Ижора-50», Васильев — помощник механика

парохода «Мурманск», Волков — механик парохода «Ракоши», Манухин — бригадир котельщиков, Леонтьев — мастер производственного обучения и другие, показывают образцы стачановского труда, являются примерными воспитателями молодых работников.

Учащиеся предоставляют все возможности изучать современное оборудование и новую технологию производства.

В нынешнем году ремесленное училище № 4 выпустило свыше 100 высококвалифицированных рабочих разных профессий.

В. КУЛИКОВ,

директор ремесленного училища.

Соревнования по многоборью

В течение 9 и 10 сентября Киевский городской комитет по делам физкультуры и спорта проводил соревнования на первенство города по многоборью, в которых приняли участие спортивные общества «Динамо», «Наука», «Спартак», «Воинск», «Дзюджит», «Труд», «Буревестник», «Большевик» и др.

В этих соревнованиях команда общества «Воинск» заняла общее третье место и награждена дипломом 3-й степени.

Н. БАРБОТЬКО.

Речники помогают подшефным колхозам

Уже второй свой воскресный день работники Министерства речного флота проводят на полях подшефных колхозов Красноармейского района Московской области, помогая колхозникам в уборке картофеля.

В последнее воскресенье на полях картофеля выехали 164 работника министерства. За день они выкопали и автотранспортом министерства завезли на склад колхоза свыше 30 тонн картофеля.

Покрытие луною звезд „Стожары“

Под названием «Стожары» известна группа звезд широких масс населения красивая группа звезд, видимая с осени по вечерам невысоко над горизонтом на восточной стороне неба. В астрономической науке она называется Плеяды.

В ночь с 30 сентября на 1 октября сего года в случае подходящей погоды сможет быть наблюдаема интересная картина покрытия луною звезд этой группы: лунный диск будет по очереди загромождать от нас различные звезды Плеяд.

Те работники военного транспорта, которым придется бодаться на вахте в ночь с 30 сентября на 1 октября, получат большое удовольствие, если смогут проследить в бинокль за предстоящим «небесным» явлением.

Проф. К. ДУБРОВСКИЙ.

Приспособление для погрузки кирпича

В Ростовском порту широко применяется ящик-струбина. Это — удобное захватное приспособление для погрузки кирпича в баржи, изобретенное начальником плавзавода тов. Артемько — активным рационализатором порта. Благодаря ящику-струбине погрузка кирпича в баржу ускорилась в 3—4 раза, облегчен труд грузчиков. Высокоскоростная одна бригада, ранее производившая эту трудоемкую работу, тов. Артемько за свое ценное изобретение получил денежное вознаграждение.

В. АБЫЗОВ.

Пятая сессия Генеральной Ассамблеи ООН

(Обзор телеграмм ТАСС)

В течение 21 и 22 сентября состоялось два заседания Генерального комитета Генеральной Ассамблеи ООН.

Генеральный комитет рассмотрел временную повестку дня. Представитель Советского Союза Вышинский выступил против включения в повестку пункта «Угроза политической независимости и территориальной неприкосновенности Греции», заявив, что этот пункт представляется с целью отвлечь внимание от непрекращающегося террора в Греции, осуществляемого монархо-фашистским правительством. Вышинский сказал, что англо-американский блок, который располагает большинством в комитете, выдвинул этот вопрос для того, чтобы попытаться возложить ответственность за обстановку в Греции на северных соседей Греции.

Однако комитет принял этот пункт, причем Советский Союз и Чехословакия высказались против.

По поводу пункта, представляющего гоминдановцами, которые с клеветнической целью пытаются доказать, будто бы мы имеем «нарушения Советским Союзом» Советско-китайского пакта от 1945 г. угрозу политической независимости и территориальной целостности Китая, Вышинский заявил, что это не пункт повестки дня, а лишь клеветническое заявление, представленное «призраками, которые уже выброшены в мусорную яму истории».

Комитет принял этот пункт 11 голосами против двух — Советского Союза и Чехословакия. Индия воздержалась.

Вышинский решительно выступил против включения пункта о «создании помех подпунктом в предложенном пункте повестки дня о свободной информации». Он также выступил против пункта повестки дня, гласящего: «Соблюдение прав человека и основных свобод в Болгарии, Венгрии и Румынии»; консультативное заключение Международного суда. Вышинский сказал, что это лишь маскировка, имеющая целью скрыть ничем неоправданное вмешательство во внутренние дела этих трех стран со стороны тех, кто руководствуется ненавистью и злобой, вызванной успехами стран народной демократии.

Комитет принял эти пункты при помощи обычного механического голосования. При помощи той же американской «машинки голосования» Генеральный комитет одобрил включение в повестку дня ряда других пунктов, в частности по вопросу, касающемуся отпущения стран — членов ООН и международных органов ООН с франкфуртской Испанией.

По просьбе гоминдановского представителя комитет согласился отложить рассмотрение «вопроса о Формозе».

Затем комитет проголосовал за включение в повестку дня пункта, предложенного советской делегацией, относительно американской агрессии против Китая.

Днем 21 сентября состоялось заседание мандатной комиссии. Комиссия, являясь нарушением процедуры Генеральной Ассамблеи, отклонила предложение Советского Союза, в котором оспаривается мандат группы гоминдановцев, и голосовала за предоставление полных прав и привилегий гоминдановской клике, отклонив в праве на представительство правительству Китайской народной республики.

Советский представитель Малюк указал на неадекватность мандатов гоминдановской группе. Он указал, что китайский народ изгнал эту группу из Китая и создал свое собственное правительство.

После того, как предложение советского представителя было отклонено, Малюк потребовал, чтобы доклад мандатной комиссии Генеральной Ассамблеи включал в себя отчет о заседании 21 сентября. Малюк предложил также включить в доклад комиссии Генеральной Ассамблеи его заявление о том, что решение комиссии является «несправедливым и незаконным» и приня-

то в нарушение правил процедуры. Члены комиссии неотчетливо согласились с этим.

Пленарные заседания Генеральной Ассамблеи состоялись 21 и 23 сентября. На заседании 21 сентября первым выступил делегат Ирака Джемали. Он изложил программу, рассчитанную якобы на улучшение международного положения, которое Джемали назвал «исключительно критическим».

Однако на деле программа Джемали, ставшая будто бы целью содействия миру, включает в себя предложение об устранении принципа единства великих держав в Совете Безопасности, на котором зиждется устав ООН, призванный служить обеспечению общего мира.

Затем выступил представитель Новой Зеландии Бернсен с пространной воинственной речью. Он приветствовал американскую агрессию в Корею и допустил клеветнические выкладки против Советского Союза. Делегат Австралии Спендер также поддержал американские предложения.

В начале заседания 23 сентября был заслушан доклад мандатной комиссии, сделанный ее председателем Нисо. Говоря о мандатах представителей гоминдановской клики, Нисо отметил, что советская делегация предложила комиссии считать мандаты гоминдановских представителей недействительными. Комиссия, заявил Нисо, отклонила советское предложение шестью голосами против двух и решила допустить представителей гоминдана с такими же правами, как и других делегатов, до тех пор, пока не произойдет какого-либо изменения. Нисо сообщил Генеральной Ассамблеи, что советские делегаты в комиссии охарактеризовали это решение как несправедливое и незаконное.

Когда Нисо закончил свой доклад, советский делегат И. А. Малюк заявил протест против решения мандатной комиссии о допуске представителей гоминдановской клики.

Китайский представитель Санта Круз выступил в защиту решения мандатной комиссии.

Польский представитель Дроговский призвал Генеральную Ассамблею отклонить доклад мандатной комиссии. Он также призвал Генеральную Ассамблею представителям Белорусской ССР Скоробогатый.

Представитель гоминдановской клики Лиан Тин-фу выступил с пространной речью в свою защиту. После этого вступила в действие «машинка голосования». За советское предложение было подано шесть голосов, против — 41 голос; три делегата воздержались. Новым голосованием Генеральная Ассамблея одобрила доклад мандатной комиссии.

Далее возобновились общие прения. Голландский представитель Стиккер в своем выступлении поддержал американское предложение, выдержав свою речь в полном соответствии с программным выступлением делегата США Ачесона.

После Стиккера выступил китайский делегат Санта Круз, который заявил, что вступительные речи Вышинского и Ачесона представляют собой заявления, которые «неизбежно окажутся» в центре прений в Генеральной Ассамблее. Санта Круз тут же полностью солидаризировался с американской позицией, прибегая к гнусной клевете на Советский Союз.

Бельгийский делегат Ван Зееланд признал, что представитель Советского Союза Вышинский обратился с убедительным призывом, предложив Генеральной Ассамблее согласованную политику разоружения и общечеловеческих усилий великих держав, направленных на защиту мира. Однако Ван Зееланд большую часть своей речи посвятил попытке опровергнуть поддержку Бельгии американских предложений.

Следующее пленарное заседание Генеральной Ассамблеи назначено на 25 сентября.

Отклики за рубежом на советские предложения на пятой сессии Генеральной Ассамблеи ООН

Комментарию «Декларацию об умиротворении мира и безопасности народов», внесенную советской делегацией на текущей сессии Генеральной Ассамблеи ООН, китайская газета «Женьминьцзяо» пишет, что речь главы советской делегации Вышинского и декларация, внесенная им по поручению правительства СССР, указывают народам всего мира единственный путь к миру.

Напротив, выступление представителя американского империализма Ачесона ясно показывает всему миру, что американские поджигатели войны стремятся разрушить единство безопасности, посягая на принцип использования ООН в качестве орудия для прикрытия расширения американской агрессии и для подавления освободительной борьбы народов многих стран.

Все польские газеты широко комментируют советские предложения мира, внесенные министром иностранных дел СССР А. Я. Вышинским на пятой сессии Генеральной Ассамблеи ООН. Газета «Трибуна левых» в передовой статье пишет, что со-

ветские предложения выражают жажду мира миллионов людей во всем мире.

На Генеральной Ассамблее прозвучали два голоса. Первый голос — голос СССР — выразил миролюбивую волю подавляющего большинства человечества. Второй голос выразил преступные стремления кучки магнатов капитала.

К миролюбивому голосу Советского Союза, пишет в заключении газета, единодушно присоединяется весь польский народ. К этому голосу присоединяются все честные люди мира, ибо это — голос мира.

Газета «Руде право» (Прага) в передовой статье подчеркивает, что предложения советского правительства, внесенные на рассмотрение пятой сессии Генеральной Ассамблеи ООН, являются результатом постоянных усилий СССР, направленных на сохранение мира.

Предложения Советского Союза одобряют все честные и миролюбивые люди независимо от того, живут ли они в Англии или США, в Европе или Азии, ибо эти предложения гарантируют самое главное для народов — право на жизнь и мир.

События в Корее

ПХЕНЬЯН, 25 сентября. (ТАСС). Главные командование Народной армии Кореиской народной демократической республики сообщили сегодня утром, что в районе Кенним (пригород Сеула) части Народной армии продолжают ожесточенные контратаки против американских войск.

24 сентября американские войска при поддержке авиации и танков неоднократно предпринимали яростные атаки с целью вторгнуться в Сеул. Части Народной армии, обороняющие город, контрударами приостановили наступление противника и нанесли ему большие потери.

24 сентября в боях в районе Сеула было убито и ранено более 600 вражеских солдат и офицеров и уничтожено много боевой техники противника.

В районе реки Нактонган (Ракучо-по) части Народной армии продолжают наносить противнику большие потери и приостанавливают его продвижение.

ПХЕНЬЯН, 25 сентября. (ТАСС). Глав-

ное командование Народной армии Кореиской народной демократической республики сообщили сегодня вечером, что в районе Кенним (пригород Сеула) американские войска продолжают попытки прорвать линию обороны Народной армии.

Части Народной армии, обороняющие район Кенним, при поддержке авиации и танков ведут ожесточенные бои с противником. В результате решительных действий частей Народной армии противник понес большие потери.

Части Народной армии в районе Сеула продолжают мужественно отбивать атаки противника.

В районе южного побережья части Народной армии ведут упорные оборонительные бои, нанеся противнику большие потери.

Ответственный редактор В. Ф. КУТЬЯНОВ.

Знапная фамилия

На пристани Тобольск ожидали прибытия пассажирского парохода. Стоял прохладный ветер. Пассажиры нетерпеливо прогуливались по набережной перед дебаркадером.

— Удивительно! — несколько раздраженно воскликнул невысокий худощавый старик в белой палаше, шапка вышита массивных чаров. — Двадцать семь минут до парохода, а парохода нет как нет.

Его спутница мягко произнесла: — Успокойся. Парола, может быть с пароходом что-нибудь случилось...

— Стучится! Почему-то в прошлом году с «Усольем» ничего не случилось... А какой там капитан был? Вронский, Владимир Александрович, любезнейший человек. А судно? Загляните! Чистота! Порядок идеальнейший! Что и говорить, — добавил старик, выходя, — немного таких капитанов на свете, как Вронский...

Пароход «Яков Свердлов», запоздав на 35 минут, причалил к пристани. Шумной, возбужденной толпой покидали пароход пассажиры.

Стоявшие у ступеней наши знакомые слышали обрывки фраз, которыми перебрывались пассажиры:

— Спяти жизнь человеку — какое благодеяние!

— Не благодеяние, а обязанность каждого человека...

— Обгоняя пассажиров, старик в палаше быстро прошел в первый кают. Передавая билеты дежурному, он спросил:

— Скажите, что произошло у вас в пути? Все говорят, что кто-то кому-то спас жизнь.

— Мальчик упал за борт. Ну, а капитан увидел это — мигом за ним. И воды-то парню не дал глотнуть. Сердечный человек, наш капитан.

— А как его фамилия? — Вронский.

— Вронский? — переспросил старик. — Жена, ты слышишь?..

— Как только «Яков Свердлов» отчалил от пристани, старик в палаше отправился к капитану. Ожидая встретить своего старого знакомого Владимира Александровича Вронского, он постучал в дверь и вошел в каюту.

— Здравствуйте, — сказал он, увидев незнакомого худощавого, светловолосого человека, в форме старшего лейтенанта речного флота. — Я бы хотел увидеть капитана Вронского.

— Я — Вронский, — negroмо произнес речник, поднимая навстречу входящему.

Старик в палаше мгновение стоял в нерешительности.

— Позвольте, в прошлом году я плыл на пароходе «Усеньев», которым командует Владимир Александрович Вронский.

— Совершенно верно. А я его брат, Виктор Александрович. Будем знакомы, — и капитан протянул руку.

— Профессор Волков. Очень рад... Слышал о вашем благородном поступке...

— Да что вы, профессор...

— Не скромничать, молодой человек... А теперь, поскольку я знаком уже с двумя капитанами Вронскими, скажите, у вас есть еще в семье речники?

— Есть.

— И капитаны?

— И капитаны!

— Вы серьезно? — строго посмотрел на улыбающегося капитана профессор.

— Да, вполне...

глава большого семейства. Для его сыновей — Константина, Алексея, Владимира, Виктора, Иосифа — берега сибирской реки были любимой родиной, здесь они росли, женились.

Всемнадцатилетний Константин Вронский вступил в члены РП(б), участвовал в захвате Народом власти в Сибирь. Однажды, когда он плывал комиссаром парохода «Богатырь», на судно напали колчаковцы. Нервной была схватка горстки матросов и красногвардейцев с большим отрядом врага. Часть из них погибла, а другие, в том числе Константин Вронский, попали в плен. Коротким был совет офицеров-колчаковцев: пленных не расстреливать, а утопить в Оби.

Всех связали и спустили в трюм. Как только судно отошло на порядочное расстояние от берега, пленники во главе с Константином Вронским вывели на палубу. Едва офицер дочитал приговор, как по сигналу комиссара пленники бросились из своих ячеек. В течение нескольких минут положение изменилось: пленниками оказались белогардейцы...

Одновременно с Константином работав на пароходе его брат Алексей сначала плавал рулевым, потом штурманом, капитаном. Но партия перебрала его на работу в ЧБ, на борьбу против кулаков, предателей Родины, шпионов.

Начались годы социалистического строительства. Поступают в Омский речной техникум младшие сыновья Александра Иосифовича Вронского: Владимир, Виктор, Иосиф. Мужают, набираются сил и опыта сыновья. С гордостью посматривает на них отец, теперь начальник пристани. И вот уже они один за другим появляются на капитанском мостике...

Сейчас братья Вронские — опытные,

заслуженные речники, орденосполны. Владимир Александрович, — капитан пассажирского парохода «М. Калинин». Виктор Александрович до прошлой навигации командовал пароходом «Яков Свердлов». Братья соревнуются между собой. «Соперники» в немом уступают друг другу.

Так, например, звание лучшего капитана Министерства речного флота Владимир Александрович получил в 1948 году, Виктор Александрович — в 1949. А в 1949 году Виктор опередил Владимира: его судно выполнило навигационный план в рекордные сроки, судно Владимира — вторым.

Виктору Александровичу довелось участвовать в Арктической экспедиции Министерства речного флота. Командуя пароходом «Сердоболь», он проявил себя как опытный, находчивый и мужественный капитан.