

Орган Министерства речного флота СССР и ЦК профсоюза рабочих речного транспорта

№ 80 (2734)

Пятница, 6 октября 1950 г.

194 год издания

Цена 30 коп.

Предоктябрьское социалистическое соревнование (1 стр.).
ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ: М. Григорьева и Р. Савельева. — Первый день учебы (2 стр.).
Воля советского народа к миру нерушима (2 стр.).
С. Павлов. — Соревнование портовиков и движущих Камы (2 стр.).
Н. Краснов. — За рациональные маршруты перевозок (2 стр.).

Организовано встретить и образцово провести зимний судоремонт. — На Всесоюзном совещании работников промышленности и снабжения Министерства речного флота (3 стр.).
А. Нестеренко. — Претензии речников Дона (3 стр.).
На темы дня: Завоз овощей в столицу (3 стр.).
Наша консультация (4 стр.).
Пятая сессия Генеральной Ассамблеи ООН (4 стр.).

СИЛЫ МИРА НЕПОБЕДИМЫ!

Со всё возрастающей силой растут и ширятся движения сторонников мира. Новые и новые миллионы людей разных национальностей, разного цвета кожи, разных убеждений являются ежедневно в ряды борцов за мир. Столбовое Воззвание о запрещении атомного оружия подписали сотни миллионов людей во всех концах земного шара. В китайской народной республике под Воззванием собрано 138 миллионов подписей. В Польше — 18, в Румынии — свыше 10, в Италии — 16, во Франции — 15, в США — 2,5 миллиона, в Японии — 5 миллионов подписей.

Лагерь мира во всем мире возглавляет могучий Советский Союз. Мирная политика советского правительства, исходящая из самой природы советского строя, находит горячую поддержку у всех свободлюбивых народов мира. Ими великого Сталина стало для десятков и сотен миллионов простых людей земного шара символом мира.

Весь советский народ единодушно поддерживает Столбовое Воззвание. Верховный Совет СССР выразил свою солидарность с всемирным требованием осудить применение атомного оружия и объявить военным преступником то правительство, которое первым применит это оружие агрессии и массового уничтожения. За короткое время Столбовое Воззвание в нашей стране подписало 115.275.940 человек. Всё население Советского Союза подписало под Столбовым Воззванием, показав тем самым, что международный организованый фронт сторонников мира имеет в лице советского народа верный и надежный оплот.

В подвигах советского народа под Столбовым Воззванием была с исключительной силой выражена его непреложная воля отстаивать мир во всем мире, крепить самозащитную мощь советского социалистического государства. На стахановскую вахту мира стали миллионы трудящихся города и деревни. Новыми трудовыми подвигами они прославляют социалистическую Отчизну, вдохновляя своим примером трудящихся в странах народной демократии и всё передовое прогрессивное человечество в борьбе за мир, за демократию, за социализм.

В настоящее время во всех странах мира развертывается активная подготовка ко второму Всемирному конгрессу сторонников мира, который состоится в середине ноября. В Польше, Румынии, Болгарии состоялись национальные волнения сторонников мира, показавшие великое единство трудящихся этих стран, их решимость не допустить развязывания новой войны.

16—18 октября в столице нашей Родины, в Москве, в Колонном зале Дома союзов собирается второй Всесоюзный конгресс сторонников мира. В ней примут участие представители профсоюзных, женских, молодежных, культурных, научных, кооперативных, спортивных и других общественных организаций, представители всех народов нашей многонациональной страны. Вторая Всесоюзная конференция сторонников мира еще раз выразит волю миллионов советских людей отстаивать дело мира во всем мире, осудить поджигателей новой войны. Конференция выберет делегатов на второй Всемирный конгресс сторонников мира, выберет Советский Комитет защиты мира.

На собраниях рабочих, колхозников, интеллигенции с большим патриотическим подъемом проходят выборы делегатов на эту конференцию. В заводских цехах, на колхозных полях, в лабораториях институтов, везде, где в эти дни происходят собрания, посвященные избранию делегатов, звучат мощные призывные голоса к еще большему усилению мира во имя дальнейшего расцвета нашей Родины, во имя счастья всех народов.

Рабочие, колхозники, ученые, деятели искусства, писатели — все в один голос заявляют, что война — это смерть и разрушение, это гибель городов и сел. Народы не хотят войны. Силы мира неисчислимы, мир победит войну. Трудящиеся СССР гневно протестуют против пятой агрессии американских империалистов в Корее и заявляют, что они не позволят империалистическим хищникам совершить черное дело, что все свои усилия они направят на предотвращение войны. Могучий лагерь сторонников мира сумеет сорвать злоешие замыслы поджигателей войны.

Обуздать агрессоров, отстаивать мир, при-

влекать к строгой ответственности поджигателей войны — такой наказ дают советские люди своим делегатам.

— Пусть наш делегат на конференции, — сказала работница московского автозавода имени Сталина тов. Бабакина, — расскажет, что коллектив славного автозавода имени Сталина, как и весь наш народ, единодушен в своем стремлении отстоять дело мира и дать решительный отпор поджигателям новой войны, что мы оспариваем, как никогда, вокруг большевистской партии и великого знамени мира товарища Сталина.

Вместе со всем народом выбирают делегатов на второй Всесоюзный конгресс сторонников мира и советские речники. С огромным подъемом прошли собрания в Горьковском институте инженеров водного транспорта, на ростовском заводе «Красный флот», на предриятиях Волготанкера в Астрахани и в других бассейнах. Советские речники приносят свой голос к голосу всего народа.

Выступая на объединенном собрании рабочих, служащих и инженерно-технических работников судоремонтного завода имени III Интернационала и Астраханского элеваторного участка, работница тов. Алексеева сказала:

— Советский народ жаждет мира. Миротворная политика Советского Союза ярко выражена в исторических постановлениях советского правительства о строительстве крупнейших гидросооружений на Волге и на Днепре, в Средней Азии и в Брму. Наша миротворная политика выражена в предложениях, сделанных советским представителем на пятой сессии Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций. Требование мира — это требование миллионов людей, во главе которых стоят трудящиеся Советского Союза.

Речники Волготанкера дали наказ своему делегату, знаменитому стахановцу тов. Александрову, передать конференции, что все саманиты советских людей на стороне миротворной политики, что они стремятся к заключению народов, демократия восторжествует.

Собрания, на которых советские люди избирают делегатов на второй Всесоюзный конгресс сторонников мира, происходят в обстановке, когда движение сторонников мира поднимается на новую, более высокую ступень. Праздная сессия бюро Постоянного Комитета Всемирного конгресса сторонников мира, выражая волю всех миротворных народов, выдвинула новые задачи дальнейшего расширения движения сторонников мира. И все люди доброй воли поддерживают требования этой сессии о запрещении атомного оружия, о сокращении всех видов вооружения и установлении контроля за этим сокращением, об осуждении агрессии и вооруженного вмешательства в дела народов, о немедленном прекращении американской агрессии в Корее, о запрещении военной пропаганды.

Советские люди горячо поддерживают эти новые требования и единодушно одобряют «Декларацию об устранении угрозы новой войны и об укреплении мира и безопасности народов», внесенную по поручению правительства СССР советской делегацией на рассмотрение Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций.

Советский народ идет ко второй Всесоюзной конференции сторонников мира, вдохновляемый замечательными успехами нашей страны, возмущенными перспективами грандиозного строительства на Волге, Днепре, Аму-Дарье, свидетельствующего о мирных устремлениях нашего народа. Подготовка к конференции происходит в момент, когда по всей стране широко развернулось всенародное соревнование в честь 33-й годовщины Великой Октябрьской социалистической революции.

Весь советский народ проявляет горячий патриотический стремление отлить свои силы на достижение новых великих успехов нашей Родины, на дальнейшее укрепление советского социалистического государства — самого надежного оплота мира и безопасности народов, во главе которого стоит знаменитый мир, любимый вождь и учитель — Иосиф Виссарионович Сталин.

Подготовка к выборам в местные Советы

С каждым днем в районах Москвы все шире развертывается подготовка к выборам в местные Советы. Десятки тысяч агитаторов ведут работу среди населения, разъясняя трудящимся сущность советской избирательной системы.

На автозаводе имени Сталина, на заводах «Серп и молот», «Фрезер», «Компрессор», «Борей», «Станколит», комбинате имени Шербакова, Измайловской прикладной фабрики и других предприятиях проводятся беседы об избирательном законе. В Сталинском, Молотовском и других районах партии проводятся совещания секретарей партийных организаций, посвященные задачам агитационно-массовой работы среди избирателей.

Во всех районах проводятся организационно-технические мероприятия по подготовке к выборам. Исполком Сталинского районного Совета приступил к уточнению численности населения.

В подготовке помещений, где будут расположены агитпункты и центры избиратель-

ных округов и участков. К 10 октября эта работа будет завершена.

В Северном порту столицы агитаторы в бригадах грузчиков, среди механизаторов и рабочих мастерских читают и разъясняют Положение о выборах в местные Советы РСФСР. Помещение агитпункта, где парторганизация порта проводила агитационно-массовую работу в прошлые избирательные кампании, сейчас заново оборудована. Библиотека бассейнового комитета парторганизации канала Москва—Волга готовит для агитпункта витрины с избирательной литературой. В агитпункте устанавливается дежурство агитаторов. Парторг порта утвердил заведующим агитпунктом зам. начальника порта тов. Романова.

Агитаторы знакомят с Положением о выборах коллектив управления канала им. Москвы. В агитпункте, расположенном в гор. Тушино, вывешено Положение о выборах, подобрана литература к выборам в местные Советы.

Новый пароход «Олег Кошевой»

Завод имени Сталина выпускает головной двухсотисильный буксир «Олег Кошевой». В ближайшее время будут сняты в эксплуатацию еще два парохода — «Иван Землюхов» и «Сергей Тулозин».

«Олег Кошевой» отправился с плотом в первый рейс из Котласа в Архангельск. Судно ведет знаменитый северодвинский судоводитель капитан-наставник тов. Ершов.

КОТЛАС (по телеграфу).

Стахановские рейсы

Постановления Совета Министров СССР о строительстве Куйбышевского и Сталинградского гидроузлов, Главного Турменского канала и Каховской гидроэлектростанции встречены коллективом парохода «Ленинец» пароходства Волготанкер с огромным воодушевлением. На общем собрании и в беседах по вахтам работники парохода с чувством законной гордости за свою могучую Родину говорили о великих стройках. Команда заявила о своей готовности стахановским трудом помочь строительству величайших сталинских сооружений.

Вступая в предоктябрьское социалистическое соревнование, коллектив парохода взял на себя повышенные социалистические обязательства: навигационный план нефтеперевозок закончить 20 октября вместо 25 октября по ранее принятому обязательству, буксирные караваны доставлять в пункты назначения досрочно.

Коллектив с честью выполняет принятые обязательства. Во время последнего рейса, закончившегося 19 сентября, караван барж с грузом был доставлен в Камское Устье за 25 часов раньше срока. Рейс Камское Устье — Астрахань также завершился успешно, доставив сюда шесть порожних нефтяных барж за 20 часов раньше срока.

28 сентября «Ленинец» вышел в очередной рейс из Астрахани в Горький. На это число месячный план у него уже был выполнен на 121 процент. На тае парохода сейчас идут три грузовые баржи, в которых находится 24 тысячи тонн нефтепродуктов. Команда объявила рейс стахановским и обязалась доставить баржи в Горький на 24 часа раньше срока.

В соревновании включились и команды буксирных барж: «Ока» — шкипер тов. Ильичев, «Восток» — шкипер тов. Иванов и «Сисола» — шкипер тов. Силантьев.

АСТРАХАНЬ (по телеграфу).

Восстановленные суда

Включившись в предоктябрьское социалистическое соревнование, коллектив Казачьих судоремонтных мастерских досрочно закончил восстановление пассажирского парохода «Перекат». Судно отправлено для эксплуатации на Верхний Дон.

На днях закончено также восстановление баржи «Якутск».

И. УМЕЛОВ.

КАЛАЧ.

Предоктябрьское социалистическое соревнование



КОЛЛЕКТИВЫ, ДОСРОЧНО ВЫПОЛНИВШИЕ ПЛАН 1950 ГОДА

Северный порт (начальник тов. Румянцева, секретарь партбюро тов. Фролов, председатель портового комитета тов. Полянов) пароходства канала Москва—Волга.

Новосибирский порт (начальник тов. Ботоногов, секретарь партбюро тов. Януенко, председатель портового комитета тов. Катнов) Западносибирского пароходства.

Новосибирский порт (начальник тов. Чернов, секретарь партбюро тов. Пасечник, председатель портового комитета тов. Кубасов) Немецкого пароходства.

Гомельский порт (начальник тов. Григорьев, секретарь парторганизации тов. Апасов, председатель портового комитета тов. Фрумин) Верхнеднепровского пароходства.

Теплоход «Академик Павлов» (капитан тов. Долбилев, механик тов. Пашатский) пароходства Волготанкер.

Пароход «Мичурин» (капитан тов. Шабров, механик тов. Кузнецов) Московско-Окского пароходства.

Пароход «София Перовская» (капитан тов. Козлов, механик тов. Решетников) Камского пароходства.

Теплоход «Тобольск» (капитан тов. Синицын, механик тов. Казанов) Волжского пароходства.

Баржа «Сунгары» (шкипер тов. Степанченко) Верхнеуртского пароходства.

Баржа «Комсомолец» (шкипер тов. Сайфудинов) Верхнеуртского пароходства.

Баржа «Онтябрина» (шкипер тов. Абрашев) Верхнеуртского пароходства.

Баржа «Сталинград» (шкипер тов. Пономарев) Верхнеуртского пароходства.

ЗА НОВЫЕ ТРУДОВЫЕ УСПЕХИ

Команда парохода «Матис Ракоши» с большим воодушевлением встретила постановление о сталинских стройках на Волге и в Брму. На судне состоялось митинг. Члены экипажа заявили, что стахановским трудом, досрочной доставкой грузов постройкам они помогут строить с честью выполнять почетное задание партии и правительства.

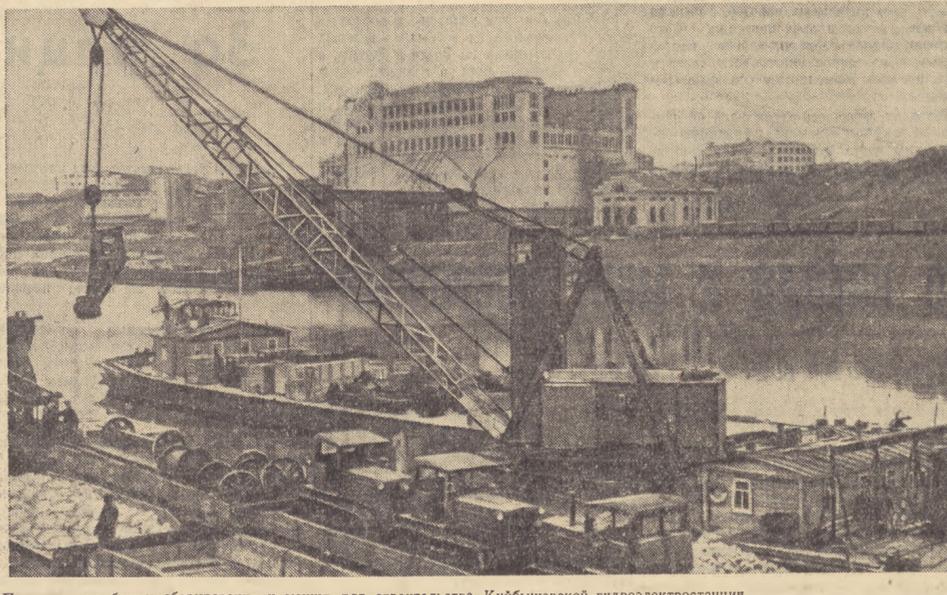
В ответ на историческое постановление правительства обязуемся навигационный

план выполнить не менее, чем на 118 проц. Несмотря на межволжье, пароход раньше графика приводит в конечные пункты тяжеловесные возы. Новыми трудовыми успехами ответим на отеческую заботу великого Сталина о процветании Советской Украины.

П. ГУРИН,

капитан парохода «Матис Ракоши», лауреат Сталинской премии.

КИЕВ (по телеграфу).



Перевалка на баржи оборудования и машин для строительства Куйбышевской гидроэлектростанции. Фото М. КЛИМЕНКОВА. (Фотохроника ТАСС).

Тридцатый том Сочинений В. И. Ленина

Вышел в свет тридцатый том Сочинений В. И. Ленина, подготовленный к печати Институтом Маркса — Энгельса — Ленина при ЦК ВКП(б).

Тридцатый том содержит произведения В. И. Ленина, написанные в сентябре 1919 года по апрель 1920 года, в период усиления иностранной военной интервенции и гражданской войны и во время непримиримой борьбы с контрреволюцией, наступившей после разгрома Колчака и Деникина.

В произведениях, вошедших в тридцатый том, отражена возмущенная деятельность Ленина по руководству большевистской партией и Советским государством.

Большую часть содержания тома составляют статьи, доклады и речи Ленина, посвященные вопросам обороны социалистического отечества, строительства Советского государства, укрепления рядов большевистской партии.

Значительное место в томе занимают речи Ленина на беспартийных конференциях рабочих и красноармейцев, на съездах профессиональных союзов рабочих водного транспорта, горнорабочих, текстильщиков, на съезде трудовых казаков. В этих речах, обращенных к широкому массам трудящихся, Ленин призывает к укреплению единства фронта и тыла, к поддержке Красной Армии, к активному участию в восстановлении народного хозяйства и в управлении государством. Ленин воссоздает массы в духе стойкости, героизма, самопожертвования и железной дисциплины, веря в них веру в свои силы, в свою победу.

В ряде статей, помещенных в томе, Ленин развивает учение о диктатуре пролетариата как орудии построения социали-

стического общества. Ленин противопоставляет советскую демократию фашистской, буржуазной демократии; разоблачает как изменников социализма и ласков империализма западноевропейских социалистов, меньшевиков и асеров, защищавших под видом «чистой демократии» диктатуру империалистической буржуазии. К числу этих работ относятся: «О диктатуре пролетариата», «Экономика и политика в эпоху диктатуры пролетариата», «Выборы в Учредительное собрание и диктатура пролетариата», «Заметки публициста» и другие.

В произведениях «Письмо к рабочим и крестьянам Украины по поводу побед над Деникиным», «Товарищам коммунистам Туркестана», «Доклад на II Всероссийском съезде коммунистических организаций народов Востока» 22 ноября 1919 г., «Проект резолюции ЦК РКП(б) о Советской власти на Украине» Ленин разъясняет сущность национальной политики Советской власти и подчеркивает, что только при условии тесного сплочения ранее враждовавших народов вокруг русского народа возможна победа над силами иностранной военной интервенции и внутренней контрреволюции.

В «Речи на I съезде земледельческих коммун и сельскохозяйственных артелей» 4 декабря 1919 г., «Докладе о субботниках на Московской общегородской конференции РКП(б)» 20 декабря 1919 г., в статье «Об разрушении военного уклада в творчестве нового» освещаются вопросы социалистического переустройства страны, создания новых, социалистических форм труда в промышленности и в сельском хозяйстве. В «Докладе о работе ВЦИК и Совнарком на первой сессии ВЦИК VII созыва» 2 февраля 1920 г., впервые на-

печатанном полностью, Ленин обосновывает необходимость разработки плана электрификации России.

Большое место в произведениях Ленина, включенных в том, занимает вопрос организации управления хозяйством, обработки государственного аппарата, участия профессиональных союзов в хозяйственном строительстве и вопросы борьбы с бюрократизмом. В «Письме к организациям РКП о подготовке к партийному съезду», в докладах и речах на IX съезде РКП(б), на III Всероссийском съезде профессиональных союзов и других Ленин отстаивает необходимость единоначалия, укрепления трудовой дисциплины и усиления личной ответственности в управлении промышленными предприятиями. Ленин дает решительный отпор сторонникам антипартийной группы «демократического централизма», стремившимся насадить безответственность в руководстве промышленностью.

В речи «О задачах женского рабочего движения в Советской республике» и в статьях «Советская власть и положение женщины», «К женщинам-работницам», «К Международному дню работниц» Ленин показывает тяжелое и бесправное положение женщины при капитализме, разъясняет, как много дала женщине Советская власть, и призывает женщин к активному участию в хозяйственной и общественно-политической жизни страны.

В статьях «Как буржуазия использует революционные дисциплины и условия личной ответственности в управлении промышленными предприятиями», «Привет итальянским, французским и немецким коммунистам», в документе «Проект (или тезисы) ответа от РКП на письмо независимой с.д. германской партии» Ленин, как вождь международного рабочего движения, воспитывает коммунистические партии в духе верности принятым диктатуре пролетариата и пролетарского интернациона-

На заводе «Красный Дон»

Многие бригады завода «Красный Дон» добиваются высоких показателей производительности труда. Применение метода инж. Ковалева позволяет изучив и обобщив все наиболее ценное из опыта передовых стахановских бригад, сделать это достоянием всех остальных рабочих завода. В частности, серьезные успехи добиваются комплексные бригады котельщиков, возглавляемые тт. Богдановым, Чеботаревым, Лаптевым, Овсатом. Благодаря тому, что в эти бригады, кроме котельщиков, входят электросварщики и газорезчики, они добиваются прекрасных результатов на строительстве барж. Перевод опытных передовых бригад другим котельщикам — значит заложить прочную основу резкого повышения производительности их труда.

Ныне на заводе широко развернулось предоктябрьское соревнование. Коллектив дал слово к великому празднику — на месяц раньше срока — сдать несколько корпусов новых барж. Частично это обязательство уже выполнено: сданы досрочно корпусы поучили оценку «отлично».

Соревнование рождает в пехах все новых и новых передовиков. 172 стахановца уже завершили годовое задание. 140 стахановцев перевыполнили свое пятилетнее задание. На бассейновой доске почета занесено 32 передовых работника завода «Красный Дон». Среди них коммунисты тов. Сивашев, Кузнецов, выходящий уже десятый годовой норм, коммунист тов. Коренев, шифовальщик, также давший десятый годовой норм, плотник тов. Лизяев, котельники тт. Размочаев, Чеботарев и др.

РОСТОВ-НА-ДОНУ (наш корр.).

Слово свое сдержали

Коллектив грузо-пассажирского парохода «Мичурин» (Московско-Окское пароходство), включившись во Всесоюзное соревнование речников, обязался досрочно выполнить пятилетний план. 3 июля команда досрочно завершила пятилетний программу, а 25 сентября выполнила навигационный план. На судне сэкономили 62 тонны топлива.

Вахта мира, на которую стал весь советский народ, а также предоктябрьское социалистическое соревнование воодушевили команду на новые трудовые успехи. Коллектив «Мичурин» обязался к 33-й годовщине Великого Октября навигационное задание перевыполнить не менее чем на 18 проц. и сэкономить еще 10 тонн мазута, что позволит судну работать на сбереженном топливе двое с половиной суток.

С этими новыми обязательствами наш коллектив также справится с честью. Уже сейчас 14 человек из судового экипажа занесены на судовую доску почета. Среди наших стахановцев — штурман тов. Гурьев, рулевой тт. Карушев Г., Могильников и Карушев В., матросы тт. Риль, Захаров, Ермин, Сетов, Артамонов и Никитова, маляршики тт. Самылин и Маслов, первый помощник механика тов. Федосеев, проводница тов. Захарова.

Пароход «Мичурин» зовется в нашем бассейне бурлаковским. Действительно, почин Бурлакова, его стахановский метод технической эксплуатации механизмов мы широко у себя применяем. Благодаря профилактике, хорошему уходу за машиной котлом, вспомогательными механизмами, корпусом и надстройками, пароход уже вторую навигацию плавает без заводского ремонта, не имея ни одной аварии и захода на повторный ремонт. В зиму 1950 — 1951 гг. судно также будет поставлено в затор без заводского ремонта.

В. ШАБРОВ, капитан парохода «Мичурин».

(ТАСС).

ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ

Первый день учебы

В партийных организациях

Производственная переключка работников флота и берега Соревнование портовиков и движенцев Камы

В кружке пропагандиста тов. Полякова 17 слушателей — рабочих и служащих Северного порта столицы. Это — коммунисты и комсомольцы, в основном с семилетним образованием, ранее занимавшиеся в политехниках. Изучение «Братского курса истории ВКП(б)» для них является, более высокая ступень политического образования.

Партийная организация порта в этом году впервые поручила тов. Полякову, председателю местного комитета, руководство кружком по истории партии. И тов. Поляков с охотой принял почетное партийное поручение. Он аккуратно посетил семинар при райкоме ВКП(б), добросовестно готовился к занятиям. Однако быть хорошим пропагандистом — это большое искусство. Надо обладать глубокими знаниями марксистско-ленинской теории, чтобы уметь ярко и доходчиво излагать слушателям историю большевистской партии, которая и есть марксистско-ленинизм в действии. Поэтому изучать теорию в процессе руководства кружком, тщательно готовиться к занятиям, совершенствовать методику преподавания — обязательное требование пропагандиста.

В партийных организациях Северо-Западного бассейна начали работу 119 кружков и 31 политехника. В этом году свыше трех с половиной тысяч коммунистов и беспартийных будут заниматься в кружках и политехниках. Это почти в полтора раза больше, чем в прошлом году. Много коммунистов приступило к самостоятельному изучению произведений классиков марксизма-ленинизма. Начали работу вновь созданные партийные кабинеты в Ленинградском речном порту, в Подпорожской, Новгородской пристанях и в Петрозаводске. ЛЕНИНГРАД (наш корр.).

Болельщики пристани Левинно первый на Каме развернул по примеру волгарей комплексное соревнование портовиков и диспетчеров движения. За счет увеличения информации о походе барж по порту, заблаговременной подготовки причалов и оформления транспортных документов, а также упорядоченияменно-сучного планирования работники пристани обязались сократить время обработки барж, перевозящих грузы прикамскими заводам, на 5 часов. В августе пристань обработала в срок и досрочно 91 проц. судов, ускорила обработку каждой баржи на 6,7 часа. За два десятилетия сентябрь процент своевременно и досрочно загруженных судов составил тоже свыше 90 проц.

Болельщики порта Камбарка, закончивший в августе навигационный план и движинский инициатором предостережения социалистического соревнования, также включился в борьбу за ускорение оборота флота. Портовики Камбарки обязались 80 проц. тоннажа обрабатывать досрочно. Уже в августе они досрочно загрузили 84,4 проц. поданных им судов. В Камбарке методу скоростной погрузки обучаются все коллективы. Этой теме были посвящены лекции бригады грузчиков стахановца тов. Гайсина и заместителя начальника порта тов. Борисова. За скоростную погрузку-выгрузку соревнуются друг с другом диспетчеры тт. Лабиников, Полу-божков, Рабузины. Они систематически переключают сменные планы перевозок грузов.

Чтобы с линейных пристаней грузы большой скорости отгружались своевременно, диспетчеры пассажирского движения следят за сроками их приема, планируют их отправку на проходящих судах. В сравнении с навигацией 1949 года продолжительность нахождения грузов большой скорости в ожидании отправки сократилась на 1,4 суток. Для более тщательного ознакомления диспетчеров с работой порта, пристани и флота пароходство в августе и сентябре организовало их выходы на линию. Такие поездки совершили диспетчеры и другие. Высад диспетчеров на линию помог установить более тесные взаимоотношения командиров движения с работниками портов, пристаней и флота. 21 сентября мы провели селективное производственное совещание диспетчеров пароходства, участков, портов и пристаней. На этом совещании рассмотрели очередные итоги комплексного соревнования движенцев с портовиками и имеющиеся еще недостатки в организации этого соревнования. В Левинно, Мологине, Камбарке состоялось кустовое производственное совещание диспетчеров движения и портовиков, на которых приняты дополнительные повышенные обязательства по сокращению оборота судов. Коллектив движенцев Верхней Камы и портовики Левинно выдвинули на соревнование работников перевозочных баз прикамских заводов на лучшую обработку судов их причалов и досрочный вывод этих предприятий сырья и топлива. В плане перевозок сухогрузы, идущие с Камы на Волгу, занимают 40 проц. Под эти грузы наше пароходство получает волжский тоннаж. Однако поступление его в Камское Устье идет неритмично. Так, 4 сентября к нам поступило 5 барж, а на другой день — 12, в Камское Устье 17 сентября волгари принесли 4 баржи, а в последующие два дня — по 10 барж и т. д. Неравномерное поступит и грузовые теплоходы. С 26 августа по 2 сентября в Камское Устье прибыл всего один теплоход, а с 14 по 16 сентября на Каму зашло семь теплоходов и все в Мологоский порт. Пачкообразное поступление тоннажа с Волги на Каму неизбежно вызывает его простои в Камбарке и в Мологине, а затем неравномерный выход на Волгу уже грузовых движенцев ликвидирует этот изъян в своей работе, станут подавать на Каму тоннаж и грузовые теплоходы более равномерно. Только усилив борьбу за грабли движения флота, за равномерную загрузку портов и пристаней, движенцы и портовики достигнут общей цели — ускорят оборот всех речных судов. С. ПАВЛОВ, зам. начальника Камского пароходства.

Первый день партийной учебы в московском Южном порту показал ясно необходимость организационную подготовку парторганизации к началу учебного года. На 109 слушателей на занятиях являлись только 71. О времени и месте сбора некоторые участники кружков узнали чуть ли не перед самыми занятиями. К пропагандисту тов. Виноградову пришлось всего два слушателя. Сорватные занятия кружка у пропагандиста тов. Мазор. На занятиях комсомольского кружка, которым руководит тов. Базаровская, явилось всего 4 человека. Далеко не на высоте оказалось и содержание занятий. Тов. Базаровская плохо подготовилась к выступительской лекции и из 90 минут, которые были отведены на занятия, едва использовала 40. Рассказывая о великой советской Родине, она не использовала географическую карту, не показывала ярких, доходчивых примеров, которые бы показали всю мощь и величие нашей страны. Слушатели остались неудовлетворены лекцией. Между тем, тов. Базаровская имеет солидную подготовку: она окончила юридический институт, училась на курсах пропагандистов. Так же неудовлетворительно начал новый учебный год пропагандист тов. Смирновский, главный инженер порта. На первое же занятие кружка повышенного типа по изучению истории ВКП(б) он явился без конспекта, неподготовленным. В результате — путаные формулировки, отсутствие последовательности в изложении исторических событий и т. д. Пропагандист тов. Знонцов, начальник порта, хорошо подготовился к лекции, но охватил в ней много вопросов, которые не успел развить. Вводное слово пропагандиста тов. Крыско-

ва охватывало период от феодализма до социализма. Ясно, что важнейшие этапы исторического и экономического развития он мог рассказать крайне конспективно. Интересно и на высоком уровне прошло занятие в кружке пропагандиста тов. Левинского, где слушатели изучают историю ВКП(б) по плану второго года обучения, а также в кружке первого года обучения у пропагандиста тов. Кольтиной. Сразу же после окончания занятий кружка партийное бюро вместе с пропагандистами обсудило итоги первого дня учебы. О своих впечатлениях, об организационной подготовке, идейном содержании и форме лекций говорили присутствующие на занятиях члены партийного бюро, работники политотдела Московско-Окского пароходства и Политуправления. Первый день учебы показал, что партийная организация порта упустила на виду много. Партию не заинтересовало заранее, как подготовили пропагандисты свои выписки лекции, есть ли у них конспекты, каково их качество. Справедливо подчеркивалось, что необходимо усилить методическую помощь пропагандистам. Больше внимания следует уделять речи пропагандистов. Некоторые из них заоряют свою речь лишними, часто повторяющимися словами, другие неправильно произносят и употребляют слова и даже неточно формулируют основные положения. Тот факт, что часть слушателей не явилась на занятия, обязывает партийную организацию порта больше заботиться об организационных вопросах в сети партийного просвещения. Р. САВЕЛЬЕВА.

В целях улучшения организации политической учебы на судах волжского флота политотдел Волжского бассейнового управления пути решил организовать в зимнее время на заводе им. Ульянова-Ленина курсы судовых пропагандистов. На курсах будут обучаться 15 коммунистов из числа судовых команд, земланин, буксирных судовых. В ряде путевых предприятий партийные организации успешно проводят работу по вовлечению в учебу беспартийных активистов. В прошлом году в кружках по изучению истории партии, биографии товарища Сталина на судоремонтных заводах, в подразделениях технических участков обучалось 103 беспартийных инженерно-технических работников и служащих, в текущем году начали учебу около 200 человек. г. ГОРЬКИЙ (наш корр.).

В борьбе за ускорение оборота флота сейчас включился весь диспетчерский аппарат пароходства. В результате соревнования линейных диспетчерских смен работники движения и портовики стали работать более слаженно. До чего плохо работал Мологоский порт до комплексного соревнования, говорит тот факт, что он из одного судна не обрабатывал досрочно. А вот в августе и здесь намечается сдвиг: досрочно и в срок портовики обработали 14,2 проц. судов. За две декады сентября этот процент поднялся до 26. Слаженности стала возможной только благодаря тому, что движенцы начали считать своим прямым долгом заблаговременно предупреждать порты и пристани, да и грузополучателей, о походе судов на обработку, а портовики в свою очередь начали извещать движенцев о переработанных грузах, идущих с железной дороги на воду, а также о ходе погрузки-выгрузки. В диспетчерском планировании появились больше здвучности, стремления не допускать сдвухного прибытия судов на обработку в один и те же пункты. Старший диспетчер грузового флота тов. Ямолинский, прежде чем составить на вторую декаду сентября график перевозки зерна со Средней Камы в Мологоский порт, предварительно уточнил наличие этого груза и, зная condi-

таре, в августе — 95, а за 20 дней сентября — 101 проц.

Тарифные льготы и доставка грузов по реке на скоростях, равных железнодорожным, вызвали резкое увеличение перевозок в прямом железнодорожно-водном сообщении. Так, московский Южный порт за первые три месяца текущей навигации перевел на желоную дорогу грузов в два раза больше, чем за тот же период прошлого года. Многие хозяйственные организации, которые раньше страдали «автобоязнию», теперь убедились, что и речники могут быстро и качественно доставлять грузы, поэтому более охотно идут на смешанные железнодорожно-водные перевозки. При этих условиях наши коммерческие работники обязаны не только бороться за привлечение новых грузов, но и отправлять их по наиболее рациональным маршрутам, добиваясь того, чтобы грузы, идущие в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении, большую часть пути следовали по речным магистралям, а меньшую — по железной дороге. В большинстве случаев так и делается. Есть, однако, еще немало фактов, когда грузы по воде следуют меньшую часть пути, а если бы большую или даже весь путь шли по реке — от пункта отправления до пункта назначения, минуя железную дорогу. При недавней проверке в московском Южном порту наличия перевалочных пунктов выявлены факты безответственности, нерешимости в условиях советской экономики. Примеру их. Порт Шербак, пристань Углич и Дмитров пароходства, пристань Москва-Волга отправляли грузы в Ярославль, Ярославль, Минеральные Воды, Новороссийск, Ростов-на-Дону с перевалкой на железную дорогу... в Москве. Между тем весь этот груз мог быть отправлен, минуя Москву, с перевалкой в Нижней Волге. Этот самый пробег груза по воде был бы намного удлиннен, а по железной дороге резко сокращен. Пристань Уфа Волжского пароходства и пристань Чистоево Камского пароходства направляли грузы в Тбилиси, Воронеж, град и Сталин также через Москву. Пристань Дзержинск на Оке и пристань Дмитров на Волге ездили так же самое с грузом, адресованным в Петрозаводск, хотя в этот пункт он мог быть доставлен прямым водным путем, без перевалки на железную дорогу. Многие волжские порты и пристани направляют грузы через столицу в Новгород и другие пункты, расположенные на речных магистралях, соединенных с Волгой. Забрасывают грузы с перевалкой в Южном порту пристань Дмитров на Муроме на Оке, Кострома — на Калинин, Красный Яр на Волге — в Ярославль. Эти факты — явно печальнейшая часть из того, что обнаружено в Южном порту. Все они говорят об одном: с делом выбора наиболее целесообразного, экономически выгодного маршрута для грузов, следущих в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении, обстоит печально, оно предоставляется самотеку. Коммерческие работники пароходства, портов и пристаней мало или совсем не ите-

Воля советского народа к миру нерушима

В Горьковском порту

Собрание, посвященное избранию делегата на вторую Всесоюзную конференцию сторонников мира, открыл представитель политотдела Волжского грузо-пассажирского пароходства тов. Привалов. На трибуну поднимаются бригады грузчиков тов. Буренков. — На долю горьковских портовиков, — говорит он, — выпала большая честь. Мы должны сегодня избрать из среды нашего коллектива делегата на вторую Всесоюзную конференцию сторонников мира. Я предлагаю послать делегатам одну из лучших и давнишних работниц порта Евгению Ивановну Шлюшину. В своей речи бригады грузчиков охарактеризовал помощника начальника рейдового участка тов. Шлюшину лишь несколькими словами. Больше говорить о ней и не требовалось. Все портовики хорошо знают Евгению Ивановну. Тов. Буренков заканчивает свое выступление гневными словами в адрес завоевщиков империализма: — Советский народ не хочет войны, но

он не боится угроз и никакие воинствующие эскадрильи не запугают его! Предложение тов. Буренкова послать Евгению Ивановну Шлюшину делегатом на Всесоюзную конференцию сторонников мира поддержали инженеры тт. Глазунов и Широкова. Выражая чувства и мысли всей интеллигенции порта, тов. Глазунов говорил о растущей активности простых людей всего мира, их стремлениях и борьбе за мир. Обращаясь к тов. Шлюшиной, тов. Глазунов говорит: — Евгения Ивановна, заявите на конференции в Москве от нашего имени, что мы, речники, не хотим войны и будем неустанно бороться за дело мира. Мы не пожелаем никаких сил для еще большего расцвета нашей Родины, укрепления ее могущества! Слово предоставляется одному из старейших кадровиков порта — тов. Крюкову: — Нам порт призван сыграть немаловажную роль в строительстве Куйбышевской и Сталинградской гидроэлектростан-

ций. Мы сделаем все от нас зависящее, чтобы грузы, идущие на эти стройки, отправлялись без малейшей задержки и в полной сохранности. В связи с этим мне хочется дать наказ нашему делегату: пусть она скажет на конференции сторонников мира, что мы, советские люди, не допустим, чтобы американско-английские хищники развязали новую войну. Мы не допустим, чтобы враги человечества нарушили наш мирный социальный труд! Горьковские портовики на своем собрании решили: избрать делегатом на вторую Всесоюзную конференцию сторонников мира Евгению Ивановну Шлюшину. Собрание закончилось, когда на Волге уже стояла темная осенняя ночь. Часть людей направилась к своим домам на отряд, другие — в сторону речных причалов, откуда ветер доносил непрерывно шум работающих механизмов. Сотни электрических огней горели на реке. В порту и на судах продолжал кипеть напряженный труд волгарей... г. ГОРЬКИЙ (наш корр.).

За рациональные маршруты перевозок

Пезнание, а чаще всего — несоблюдение этих Правил приводит к тому, что непереработанные грузы, закончив свой путь по воде, залеживаются в порту, ожидая дальнейшего следования. В баржах № 286 и № 2166 из Чебоксар был отправлен пшеница на назначенном на станции Софрино и Буженюново Ярославской железной дороги с перевалкой в Ярославле. Заместитель начальника Ярославского районного управления тов. Барановский запросил Главцентрфлот и Южный порт о возможности перевалки этого груза в Москве. Начальник порта тов. Звонцов ответил отказом, мотивируя большим скоплением хлеба и отсутствием складской площади. Несмотря на это, баржи с пшеницей отправлены во второй декаде июня прибытия в столицу, и порт был вынужден выгружать его, причем на территории, принадлежащей управлению автогрузового транспорта. Прошло три месяца, однако неоднократные требования клиента об отправке груза по назначению остаются неудовлетворенными, потому что железная дорога, несмотря на вмешательство в это дело управления пароходства и Центрального отдела перевозок министерства, не дает вагонов под последние грузы, следующие в ярославском направлении. Свой отказ железнодорожники обосновывают на том, что перевозки здесь на Москве в направлении на Ярославль они рассматривают как противостолбие, так как этот лес уже проследовал Ярославль по воде. Пшеница начала портиться от дождей. К тому же порт за его хранение платит огромные суммы владельцу территории. Так дорого приходится расплачиваться речникам за нарушение Правил регулирования грузоопотоков.

Большое количество грузов, идущих в Таллин, Ригу, Горько, Вильянди, Вышний Волочок, нелегально перевозятся с воды на железную дорогу в Москве. Между тем ближайшим к ним перевалочным пунктом является Калинин. Грузы с Волги и даже с Оки направляются на Тамбов, Воронеж, Мичуринск также перевозятся почему-то в столицу, хотя пристань Рязань гораздо ближе от этих городов. Подобная практика вызвала сложившимся у клиентов и линейных работников речного транспорта убеждением в том, что, отправляя грузы с перевалкой в столицу, можно скорее и больше получить вагонов, что в Южном порту мощная механизация и другие преимущества, которые обещают быть быстрее, чем, скажем, в Рязани и Калинин, перевалку и доставку грузов по назначению. Также положено действительно являлось место в прошлые годы, когда переработанных грузов шло по воде немного. Теперь же, в связи с резким и все увеличиваю-

щимся ростом прямых смешанных железнодорожно-водных перевозок, положение сильно изменилось. Если в этом важном не будет наведен порядок, то смешанные перевозки не только не возрастут, а пойдут на убыль. Общеизвестно, что многие, досрочно доставленные в порты и пристани, грузы оседают здесь на длительное время, ожидая перевалки в вагоны. Исключением не является и Южный порт, где в конце июля дожидались перевалки на железную дорогу грузы, принятые в Черное на Верхней Каме еще до открытия навигации и поступившие в столицу в мае и июне. Порт в августе отправлял грузы, прибывшие сюда в июле и раньше. Особенно тяжелая участь постигает так называемые медкопартные отправки и грузы в мясной таре — наиболее ценные. Портовики не всегда могут набрать таких грузов сразу на вагон, к тому же направленных на одну дорогу, как этого требуют железнодорожники. Поэтому такой груз лежит в порту месяцами. Так, станция Угличская Московской окружной железной дороги отказывается принять от Южного порта передаточную ведомость на подготовленные к отправке грузы в Балашиху, Рязань, Воронеж, Калининград, мотивируя свой отказ лишь тем, что груза мало. По мнению здесь и порт. Неужели он не мог в тот же день предъявить другие грузы без заранее составленной передаточной ведомости? Мог, но не сделал этого. Все это подбуждает архивный прямой смешанный железнодорожно-водный сообщения. Для перевозки особо ценных мяскопартных грузов, таких, как мануфактура, нитки, суровые, требуется не просто вагоны, а вагоны, специально приспособленные под этот груз. Из железной дорога может или с большими переборами, или вовсе не подает. Поэтому такие грузы лежат на складах порта буквально месяцами. В Южном порту по разным причинам, часто не зависящим от его работников, скапливается большое количество грузов, ждущих перевалки. Вполне естественно, что клиентура, не получившая их в сроки, предъявляет Правилам, командирует в порт толкачей. Чтобы не дискредитировать, а более успешно развивать смешанные перевозки, следует теперь же решить назревший вопрос — о перевалке грузов в Южном порту и о более полной технической оснащенности так называемых второстепенных перевалочных пристаней, таких, например, как Калинин, Рязань и другие. Одновременно с решением этого вопроса Центральный коммерческий отдел министерства и Отдел перевозок должны принять неотложные меры для упорядочения смешанных перевозок, выработки для них наиболее рациональных маршрутов с тем, чтобы не допускать излишних пробегов переработанных грузов и продолжительного их задерживания в пунктах перевалки и особенно в Южном порту столицы. Н. КРАСНОВ, коммерческий ревизор Московско-Окского пароходства.

Делегат астраханских речников

2 октября состоялось объединенное собрание рабочих, служащих и инженерно-технических работников судоремонтного завода имени Ш Интернационала и Астраханского эксплоатационного участка Волгатайгера, посвященное предстоящей второй Всесоюзной конференции сторонников мира. Собрание открывает секретарь парторганизации тов. Титова. Краткое сообщение о предстоящей конференции сделал начальник сектора агитации и пропаганды политотдела тов. Селезнев. Председатель местного эксплоатационного участка тов. Губушкин в своем выступлении рассказал о том, как советский народ, дружно подписавший Стокгольмское Воззвание, своим солидарным трудом крепит дело мира. На трибуне — работница эксплоатационного участка тов. Сигневича. — Советский народ жаждет мира, — говорит тов. Сигневича, — Миротворная политика Советского Союза ярко выражена в исторических постановлениях советского правительства о строительстве крупнейших гидростанций на Волге и на Днестре, в Средней Азии и в Крыму. Наша миролюбивая политика выражена в предложениях, сделанных советскими представителями на Пятой сессии Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций. Требуется мира — это требование миллионов людей,

во главе которых стоят трудящиеся Советского Союза. — Нам предстоит сегодня, — говорит тов. Сигневича, — избрать делегата на вторую Всесоюзную конференцию сторонников мира, которая состоится в октябре в Москве. Я рекомендую послать делегатом на эту конференцию нашу старую производственницу, работницу цеха зачистки судов Астраханского эксплоатационного участка Ольгу Александровну. Александрова — лучшая палла стахановка, награжденная за стахановский труд в 1940 году орденом Трудового Красного Знамени. Она является депутатом районного Совета, пользуется большим авторитетом среди всех речников и всего населения Астрахани. Пусть тов. Александрова на конференции сторонников мира от имени наших коллективов заявит, что мы вместе со всем советским народом не ждем сил, будем бороться дело мира. Деятель и Углича не удастся разжечь пожар войны, как бы они этого ни хотели. Мы стоим за мир и своим самоотверженным трудом под руководством мудрого вождя, учителя и друга всех народов товарища Сталина будем крепить могущество нашей социалистической Родины. Работница цеха зачистки тов. Морера говорит:

— Горько поддерживаю кандидатуру тов. Александровой. Пусть тов. Александрова передаст конференции, что все наши симпатии на стороне германского корейского народа. И как бы американская воинщина ни стремилась к закабалению народов, демократия возрастет. Мир победит войну. Мы знаем, что переживший наш долг в борьбе за мир — неустанно укреплять могущество нашего советского государства — оллота мира во всем мире. В честь Московской конференции сторонников мира еще шире развеем предостерегающее соревнование, станем на стахановскую вахту. Тovarь завода тов. Лаврентьев, поддерживая кандидатуру тов. Александровой, заявил, что в честь конференции он станет на стахановскую вахту и обязуется выполнять норму на 250 процентов. Кандидатуру тов. Александровой поддержал также работник цеха зачистки эксплоатационного участка тов. Зайналова, председатель завода тов. Дьяков. Собрание единогласно избрало делегатом на вторую Всесоюзную конференцию сторонников мира Ольгу Александровну Александровну. АСТРАХАНЬ (наш корр.).



Механик волжского плотозода «Александр Ульянов» тов. Галанин умело передает свой многолетний опыт молодежи. На снимке: Е. В. Галанин (слева) знакомит членов машинной команды с парораспределением при работе носовым паробарашником. Фото П. ВЫШКИНДА.

На темы дня

Завоз овощей в столицу

В осенних речных перевозках немалое место занимают овощи и картофель. Пароходства завозят в промышленные центры страны тысячи тонн этих грузов.

Большая ответственность ложится на речников Московско-Окского пароходства и пароходства канала Москва — Волга, обслуживающих нужды столицы. Постоянная комиссия Моссовета по вопросам городского транспорта и связи на своем недавнем заседании, посвященном ходу овощной кампании, сделала ряд справедливых замечаний в адрес речников и клиентов, отправляющих и принимающих овощи для Москвы.

Часть открытых судов, занятых перевозками картофеля, капусты и моркови, неудобна, так как не предохраняет груз от сырости и дождей. Медленно подчас передается грузовой овощам тоннаж с Оки в Северный порт. Например, баржа № 7504 двинулась от Озер-пункта на Москве-реке до Северного порта целую неделю. Такая медлительность никак не вяжется с требованиями качества и сохранности перевозок, за которые борются речники.

Овощей завезено в Москву еще немного: сентябрьская программа выполнена едва наполовину. Значит, в ближайшие дни-недели заготовителям овощей придется отгружать в воду и принять с воды овощей и картофеля в несколько раз больше, чем ими было принято за всю навигацию. С такой задачей можно успешно справиться только при условии очень напряженной и очень слаженной работы речников и заготовителей.

Между тем этой слаженности между ними пока еще нет. Начать с того, что некоторые заготовители, как видно, овощной сезон застал врасплох. В пункте Фаустово Виноградского района, например, клиент грузил 67 тонн овощей в баржу № 7107 ровно две суток, а на пристани Озеры баржу № 7504 заготовители загрузили почти четыре дня. С такими черепашьими темпами станция и порты не должны быть пассивной. Они обязаны активно воздействовать на отстающие районы, добиваться с помощью местных партийных и советских организаций своевременной загрузки и отправки тоннажа.

Главенсфлот должен помочь Московско-Окскому пароходству получить на пе-

Организованно встретит и образцово проведет зимний судоремонт

На Всесоюзном совещании работников промышленности и снабжения Министерства речного флота

Со 2 октября в Министерстве речного флота проходит Всесоюзное совещание работников промышленности и снабжения. Совещание обсуждает вопросы подготовки к предстоящему судоремонту, улучшения планирования и организации работы промышленности речного транспорта, а также вопросы материально-технического снабжения.

Вопросам подготовки и проведения зимнего судоремонта флота в 1950—1951 гг. был посвящен доклад зам. министра тов. Пташников.

Важнейшее условие успешной работы флота

Из доклада зам. министра тов. Пташников

Предстоящий судоремонт, сказал докладчик, отличается от предыдущих тем, что он будет происходить в условиях внедрения системы плано-предупредительного ремонта. Графики такого ремонта, разработанные пародотствами и бассейновыми управлениями пути, дадут возможность улучшить планирование, подготовку и проведение всех видов ремонта.

Дальнейшее распространение должно получить гарантирование высокого качества ремонта флота, осуществляемое по плану коллектива Астраханского завода имени Ленина. Гарантирование должно быть не только обязательной и повсеместной системой, базирующейся на плано-предупредительном, а также на плановом начале. Все суда, проходящие средний, капитальный и восстановительный ремонт, должны получить от предприятий гарантии на удлинённый межремонтный период работы.

Программа ремонта флота в зиму 1950—1951 гг. предусматривает увеличение количества судов, которые должны быть выведены из ограниченного годового и запретного к плаванию состояния. Увеличивается также объем модернизационных работ, особенно таких, которые призваны повысить тяговые характеристики судов.

Полноценное флота большим количеством судов с быстроходными двигателями, серийными наклонными и вертикальными машинами и водотурбинными котлами требует организации специализированных пунктов, цехов или участков и подготовки рабочих соответствующей квалификации для ремонта таких судов.

Рост объема судоремонта и более высокие требования к его качеству обязывают предприятия настойчиво и широко внедрять новые методы организации и технологии производства: элементы поточности на заготовке и сборке частей судна, автоматическую сварку и резку, механическую очистку и пневматическую окраску корпусов, электрический и пневматический инструмент, замену ручных процессов машинными, ковальными и непроизвольные литье, скоростное резание металла, современные способы термобработки, новые материалы и конструкции и т. д. Должно быть предусмотрено самое широкое внедрение на всех участках производства наиболее совершенных приемов труда. На необходимость повсеместного распространения на предприятиях речного транспорта метода инженера Ф. Ковалева было специально указано на совместном заседании коллегии министерства и президиума ЦК профсоюза речников 21 сентября с. г.

упорной глины, а затем от половины этого количества отказался. Сейчас заводы этого гонимы настойчиво просят выделить им дополнительно огнеупорную глину. Примеров безответственного составления раздаточных или путаных заявок очень много.

Большой помощью для улучшения материального снабжения является практика зачисления плавного объема работ при капитальном и восстановительном ремонте флота. Прямым следствием является получение материалов, которые впоследствии необходимы для окончания ремонта. Безусловно, известную роль в этом играет задержка технической документации, что не дает возможности правильно определить потребности в материалах для ремонта того или иного судна, но главное все же — безответственное отношение к определению стоимости ремонта.

Докладчик указал далее на серьезные недостатки в области учета, хранения материалов, соблюдения норм их расхода.

Одной из главных причин образования сверхнормативных запасов является отсутствие действительного хозрасчета, основанного на взаимных обязательствах Главснба министерства, отделов снабжения пародотств и предприятий. Такие договоры заключаются, но, по существу, лишь формально. Чтобы договор был действительным, надо заклю-

чить его в начале года, сопровождать спецификацией по каждому из видов материалов и указанием сроков поставки, постоянно следить за соблюдением пунктов договора и применять санкции в случае невыполнения этих пунктов той или другой стороной. Но, как правило, в большинстве договоров спецификации и сроки поставки не оговорены, санкции стороны не применяются. Контроль Главснба, чувствуя свою беззащитность, часто задерживает отгрузку материалов.

Главснб (начальник тов. Карташев) медленно перестраивает свою работу. Здесь до сих пор не поняли, что в современных условиях снабжать — значит не только получать материалы от поставщиков и отгружать их потребителю, но также анализировать положение, дополнять знания, как использовать материальные ресурсы, помогать хозяйственникам лучше маневрировать ими, настойчиво улучшая всю организацию материально-технического снабжения.

Характеризуя неотложные мероприятия в области улучшения материально-технического снабжения, тов. Гайсин указал, что к этому важнейшему участку нашей деятельности должно быть приковано внимание всех ответственных руководителей — больших и малых.

Прения по докладу

Выступавшие в прениях по докладу тов. Пташников и Гайсина убедительными примерами доказывали необходимость решительно изменить существующую систему планирования судоремонта как не отвечающую современным задачам в области повышения технического состояния флота. Переход на систему плано-предупредительного ремонта — прогрессивное явление. Но пороки планирования могут на первых же порах подорвать его основы, превратить графики плано-предупредительного ремонта в пустые бумаги. Об этом говорил, в частности, главный инженер Неманского пароходства тов. Чернобровцев.

Мы составили графики применительно к своему флоту. Но уже после того, как они были утверждены, мы получили из министерства новые задания, которые буквально поставили нас в тупик. Достаточно сказать, что объем среднего ремонта буксирного флота согласно новому заданию превышает объем, предусмотренный графиком, в 5 раз. Чтобы выполнить указания министерства, нам пришлось бы вновь ставить на средний ремонт не только суда, проходящие такой ремонт прошлой зимой, но и буксировщики вышедшие из капитального ремонта и даже только что построенные.

Главный инженер Главснбофлота тов. Нуликов подтвердил справедливость замечания тов. Чернобровцева и указал, что это — результат отсуствия планирования судоремонта со стороны Центрального плано-экономического отдела министерства, который в этих вопросах действует без должного контакта с производственными.

Правильное планирование исходит прежде всего из тщательного изучения технического состояния флота и действительной его потребности в ремонте. Но далеко не всегда именно эти руководители владельцев флота. Директор завода им. Мологова тов. Манарьевский привел примеры, говорящие о несерьезности планирования объема ремонта. Так, ремонт парохода «800 лет Москвы» пароходства канала Москва—Волга собираются уложить в 300 тысяч рублей, а согласно заводской калькуляции на него требуется не менее 540 тысяч рублей. На техническое оздоровление парохода «Горьковский комсомолец» отпущено 500 тысяч рублей, однако работ на нем набралось всего на 280 тысяч рублей.

В прямой связи с этим был поднят участником совещания вопрос о сроках и качестве составления технической документации на судоремонт.

Волжское грузовое пароходство, — заявил главный инженер Сталинградского завода тов. Попович, — планирует малую модернизацию колес на пароходе «Якут» и некоторых других судах. Но что оно понимает под «малой модернизацией», как должен готовиться завод к этой работе, до сих пор неизвестно, черт знает. До сих пор нет и проекта на капитальный ремонт парохода «Молдаванка», нет даже реальных ведомостей на ряд судов, хотя по приказу министерства такие ведомости должны быть давно сданы заводу.

Такие же факты привел директор завода имени Бутякова тов. Жиров. Техническая документация на трудоемкий ремонт пароходов «Имеретин», «Комбриг Серов», «Сталинская Конституция» должна была быть готова еще к 1 февраля, но получена только в сентябре. Остается ждать лучшего качества проектов. Особенно много брака в работе Горьковского филиала НКБ, полученные от него заготовкой имени Бутякова на ремонт пароходов «Таджик» и «Перевал» проекты содержат серьезные ошибки.

Успех производственной деятельности каждого предприятия самым непосредственным образом зависит от качества материально-технического снабжения. И, естественно, поэтому, что в адрес наших снабженцев были направлены многочисленные претензии участников совещания. Их совершенно не удовлетворило выступление начальника Главснба тов. Карташева. Следовало ожидать, что он дополнит докладчика по вопросам материального снабжения, рассказал в том, что делается для закупа необходимых материалов в отдельные пункты, для транспортировки их водой, для обеспечения поставок материалов по всейomenclature, сообщит, какие приняты меры для улучшения работы самого Главснба и его контрол. К сожалению, тов. Карташев отделился общими словами. Между тем, которые промышленные предприятия находятся в тяжелом положении из-за отсутствия материалов, тогда как до конца навигации осталось немного времени.

Главный инженер Енисейского пароходства тов. Бурин отметил, что органы снабжения министерства представляют себе положение в розовом свете. Может возникнуть впечатление, что в Главснбо, например, материалы для судоремонта достаточно, а вот их почему-то лишь на заводах и в мастерских Енисейского пароходства. Но это не так. Во всех бассейнах Востока чувствуется большая нехватка материалов. Де-

Претензии речников Дона

Перевозки угля в навигационном плане Донского пароходства занимают одно из первых мест. Еще в начале навигации коллективы Нижнедонского диспетчерского участка, Ростовского порта и Краснодарского рудоуправления заключили договор на социалистическое соперничество. В договоре каждая из соревнующихся сторон обязалась принять все зависящее от нее меры в доорочную завершение навигационного плана в 33-й годовщине Великого Октября.

Речники Нижнего Дона с первых дней навигации с честью выполняли свои обязательства. План второго квартала по перевозкам угля они превысили на 23 проц., успешно завершили августовский план. Судовые команды перевезли в Ростовский порт в строгом соответствии с графиком весь уголь, добытый горняками Краснодарского рудоуправления мизувшей зимой и нынешним летом. Особенно усердными темпами работает команда буксирного парохода «Адмирал Ушаков», где капитаном тов. Бомаров, а механиком тов. Каштанов. Руставской команде неточно присуждено чересчур высокое звание управителя пароходства, подполковника и басмачева.

На пристани Краснодарского горняком составлены все необходимые условия для того, чтобы добытый ими уголь быстро вывозился потребителям. Все угольные причалы полностью механизированы. Достаточно сказать, что на одном только причале № 3 по введению механизации на портуозагрузочных работах высвобождено несколько сот грузчиков, которые успешно овладевают сегодня различными профессиями пахотеров. Многие из бывших грузчиков стали механизаторами, умело управляют молотными портуозочными машинами «С-153». Такая машина, управляемая всего одним человеком, разгружает трехтонную автомашину за одну минуту, тогда как ранее на эту работу два грузчика затрачивали не менее получаса.

Ряд предприятий только в мае и лишь под нажимом министерства.

Такое отношение к планированию является не чем иным, как непониманием основ социалистического планирования, и говорит о крупных пороках в руководстве промышленными предприятиями. Результатом такого планирования может быть лишь дезорганизация их работы. Руководители предприятий, не зная плана, не зная, сколько, когда и каких материалов предстоит получить, стараются накопить запасы, омертвляя тем материальные ценности и ухудшая финансовое состояние предприятия.

Немалая доля вины за это ложится на главных инженеров и начальников отделов снабжения главных управлений министерства, которые плохо контролируют работу пародотств в области планирования материального снабжения. Самочет в этом деле наблюдается даже в Главснбо, который, в отличие от эксплуатационных Главснб, планирует снабжение непосредственно по заводам, имеет многоцелевой аппарат снабженцев и руководителей этого аппарата в лице зам. начальника Главснбофлота тов. Марисова.

Непонятно относится наши хозяйственные организации к заявкам на материалы и оборудование, чем осложняют снабжение. Главснбофлот, например, являющийся крупным потребителем кубзасевого лака, «позабыл» его включить в заявку на 1951 год, а в заявке на текущий год «не учел» потребности в аммиаке для рефрижераторного флота. Главснбофлот заказал для Краснодарского завода 3 трансформатора, которые завод не смог выкунуть, так как они не предусмотрены его текущим списком на оборудование. Главснбофлот потребовал выдать ему в 1950 году 66 вагонов огне-

скороходными двигателями, серийными наклонными и вертикальными машинами и водотурбинными котлами требует организации специализированных пунктов, цехов или участков и подготовки рабочих соответствующей квалификации для ремонта таких судов.

Рост объема судоремонта и более высокие требования к его качеству обязывают предприятия настойчиво и широко внедрять новые методы организации и технологии производства: элементы поточности на заготовке и сборке частей судна, автоматическую сварку и резку, механическую очистку и пневматическую окраску корпусов, электрический и пневматический инструмент, замену ручных процессов машинными, ковальными и непроизвольные литье, скоростное резание металла, современные способы термобработки, новые материалы и конструкции и т. д. Должно быть предусмотрено самое широкое внедрение на всех участках производства наиболее совершенных приемов труда. На необходимость повсеместного распространения на предприятиях речного транспорта метода инженера Ф. Ковалева было специально указано на совместном заседании коллегии министерства и президиума ЦК профсоюза речников 21 сентября с. г.

Докладчик указал далее, что руководители многих пародотств, бассейновых управлений пути и предприятий не изыскили сложных уроков из ошибок прошлого года. Наблюдается значительное отставание по такому важнейшему разделу подготовки к судоремонту, как изготовление смежных деталей, особенно в Северном, Северо-Западном и Печорском, Западносибирском, Амурском, Ленском пародотствах, на предприятиях Главснбофлота и Главснбофлота. Неудовлетворительно подготовлены техническая документация для судоремонта.

Это прежде всего результат крайне слабого контроля со стороны руководителей пародотств и главных управлений. Только отсутствием должного контроля объясняется такой, например, факт. На Череповецком заводе (директор тов. Казак) опережат график производства смежных деталей, но за счет выпуска более простых деталей технической гариитуры, в то время как более сложные откладываются, что создает для завода затруднения в зимние месяцы.

В ряде пародотств по условиям эксплуатации стало возможным заблаговременно приступить к ремонту многих судов. Но ведомостей нет, и суда без толку простаивают в затоках. Такие факты наблюдаются в пародотствах канала Москва—Волга, Москов-

Скоростным методом разгружают суда и портовики Ростова. В первой половине сентября, например, большегрузные баржи «Челюскин», «Омск», «Сунча», «Валдай» и многие другие были освобождены от груза раньше срока на 12 и более часов каждая. Выгрузку угля скоростным методом ведут люди, мастерами овладевшие погрузо-разгрузочной техникой.

Кто не знает в Ростовском порту старшего красноштанника Николая Чепыженко, завоевавшего почетное звание отличника социалистического соревнования. Этот старшопек в прошлом навигацию переработал своим краем 130 тысяч тонн, еще больше намерен он перегрузить в нынешнюю навигацию. Нельзя не отметить добросовестную работу бригад грузчиков, возглавляемых тт. Муромин, Летунгов, Фомин, Алексеев, Волгов. Недолетной и многими другими, с первого дня навигации первоподполняющими задания в полтора-два раза.

Словом, горняки Краснодарского рудоуправления воюют убедительно, что коллективны ливосостава и берега по-большевистски реализуют свои обязательства, взятые ими в коммунистическом соревновании. А вот сами горняки к слову своему, повидимому, охладели. Сейчас, когда наступил ответственный период перевозок, речниковый судный навигационный план, Краснодарское рудоуправление не обеспечивает приносить требуемым количеством угля, чем ставит под удар выполнение навигационного плана в Октябрьскому празднику.

Коллектив Нижнедонского диспетчерского участка и Ростовского порта вправе рассчитывать, что шахтеры Краснодарского рудоуправления выполнят принятые на себя обязательства.

Выше уровень материально-технического снабжения

Из доклада зам. министра тов. Гайсина

Партия и правительство придают огромное значение организации материально-технического снабжения. На протяжении 1950 года Совет Министров СССР принял ряд постановлений, направленных к улучшению материально-технического снабжения в промышленности и на транспорте, ликвидации сверхнормативных запасов, сокращении издержек обращения в снабженческих и сбытовых организациях ряда министерств. Одно из этих постановлений указывает на серьезные недостатки материально-технического снабжения в Министерстве речного флота.

Что является основным для упорядочения материально-технического снабжения? Правильное планирование, строжайшее соблюдение норм расходов материалов и борьба за дальнейшую их экономию, использование материалов только на задания, предусмотренные планом, хорошо поставленный учет и хранение материалов, ограничение их запасов в снабженческих базах и на производстве.

На первый взгляд, это элементарные требования. Но факты говорят, что далеко не везде в речном хозяйстве относятся к этим требованиям достаточно серьезно. Докладчик приводит ряд фактов, подтверждающих это положение.

В Московско-Окском пароходстве, распределяя материальные фонды по предприятиям, исходя из удельного веса намеченного выпуска валовой продукции, не учли материальных остатков, имевшихся на предприятиях к началу хозяйственного года. Директора предприятий не были привлечены к рассмотрению плана материально-технического снабжения. Такой же «кабинетный стиль» распределения материалов господствует в Донском пароходстве. Здесь план материального снабжения доведи до

Буксировка способом толкания

Следуя примеру флагмана Волги «Редная», коллектив буксирного парохода «Валдай Ворожский» (капитан тов. Ершов) 25 сентября в час ночи вышел из Красноармейска с баржей № 1093, в которую погрузили 2718 тонн угля для Буйбышевской ГРЭС. Команда парохода, объявив этот рейс стажировке в честь великой годовщины Октября, обязалась доставить воз на полтора суток раньше графика.

Рейс прошел успешно. 26 сентября в шесть часов утра караван прошел Бамзину. 27-го в полдень проследовал Увек, на следующий день в пять часов прибыл в

А. НЕСТЕРЕНКО,

зам. начальника Ростовского порта.

У аральских путейцев

Хорошо работают работники обстановка Аральского технического участка пути. За все время навигации не было ни одной аварии и происшествий с судами во вине обстановка. У старшего бакашника аральского поста тов. Бердугулова, у работников маяка тт. Горбунова и Демец обстановка хорошо и маяки работают безотказно, поэтому судоводителям безопасно вести

Волжское грузовое пароходство (гл. инженер тов. Макарычев) решил ограничить профилактикой пароходов «А. Жданов», «Дрепюта», «Иркутск»; в то же время групповым механизмом утверждены по этим судам ремонтные ведомости, в которых записаны работы, характерные для среднего ремонта, хотя «Иркутск» только что вышел из капитального ремонта, а «Дрепюта» — из среднего. Совершенно очевидно, что в Волжском грузовом пароходстве несерьезно подходят к проверке технического состояния флота, к составлению ремонтных ведомостей и, в конечном итоге, скатываются к оптимизации бурлаковских методов. Тов. Пташников предупредил руководителей промышленных предприятий, что, хотя за подготовку к навигации бурлаковских судов отвечают механико-судовые службы, они не имеют права стоять в стороне от вопросов подготовки и проведения профилактики на бурлаковских судах, которые будут зимовать в затоках. Проведение зимнего судоремонта на более высоком организационном и техническом уровне, — сказал в заключение тов. Пташников, — залог успешной работы флота в навигацию 1951 года. С докладом о материально-техническом обеспечении судоремонта и мероприятиях по улучшению снабжения промышленных предприятий выступил зам. министра тов. Гайсин.

Волжский путь от Красноармейска до Вольска

Путь от Красноармейска до Вольска «Валдай Ворожский» прошел за 76 часов со скоростью 205 километров в сутки вместо 125 по плану.

Буксировка воза способом толкания обеспечила ему хорошие ходовые качества. Достигнутая пароходом скорость является рекордной для буксирного флота пароходства. Команда сдержала свое слово: воз доставлен на полтора суток раньше планового времени.

На-днях из Красноармейска поведет методом толкания возы еще четыре парохода, г. КУИЫШЕВ (по телеграфу).

Буксировка способом толкания

Следуя примеру флагмана Волги «Редная», коллектив буксирного парохода «Валдай Ворожский» (капитан тов. Ершов) 25 сентября в час ночи вышел из Красноармейска с баржей № 1093, в которую погрузили 2718 тонн угля для Буйбышевской ГРЭС. Команда парохода, объявив этот рейс стажировке в честь великой годовщины Октября, обязалась доставить воз на полтора суток раньше графика.

Рейс прошел успешно. 26 сентября в шесть часов утра караван прошел Бамзину. 27-го в полдень проследовал Увек, на следующий день в пять часов прибыл в

У аральских путейцев

Хорошо работают работники обстановка Аральского технического участка пути. За все время навигации не было ни одной аварии и происшествий с судами во вине обстановка. У старшего бакашника аральского поста тов. Бердугулова, у работников маяка тт. Горбунова и Демец обстановка хорошо и маяки работают безотказно, поэтому судоводителям безопасно вести

Видно, не в случайных ошибках снабженцев, а в пороках системы материально-технического снабжения, ответственность за которую несет Главснб.

Тов. Карташев неправ, утешая себя и нас мнимым благополучием в области материального обеспечения судоремонта, — сказал главный инженер Амурского пароходства тов. Рябов. — Мы, линейные работники, не столь радужно настроены. Если аппарат Главснба останется при своем мнении, это может серьезно отразиться на выполнении программы зимнего ремонта флота.

Главный инженер Волжского грузо-пассажирского пароходства тов. Ростов заявил, что отставание в ремонте промышленных зданий в затоках пароходства — результат неопределенности цементом, нефтебитумом и другими материалами. Начальник заготовительного отдела пароходства тов. Лезнов также упрел Главснб в благодушие. Работники Главснба уверяли, например, что выполнили свой долг, дав Волготранспути на астраханскую контору Главснбофлота. Между тем эта контора является лишь спонсором капитальных столов и стульев. Ни карбид, ни белиз не приходило от этой конторы по плану. Проверять ли снабженцы министерства реальность выданных заказов?

Начальник Главснбофлота тов. Огурцов привел такой пример. Завод «Старый бурлак», выпускающий подъемные краны, нуждается в подшипниках. Работая ритмично, он вправе ожидать получения подшипников в сроки, указанные с его производственным графиком. Фактически за весь первый квартал завод получил лишь 10 подшипников, а остальные 260 были присланы в конце июля. Формально Главснб дал все подшипники в первом полугодии, а по существу он сорвал выпуск основной продукции на «Старом бурлаке».

Завод «Теплоход» — машиностроительное предприятие с ясно очерченной производственной программой, твердо установленнойomenclature материалов, необходимых для ее выполнения. Однако директор завода тов. Гварков с цифрами в руках доказал с трибуны совещания, что снабженцы поставили «Теплоход» в невыносимые условия, нарушив сроки и объем поставки.

Работники промышленных предприятий отдают себе отчет в том, что, вынуждая на улучшение материального снабжения, они обязаны в то же время вести последовательную и упорную борьбу за правильные расходование и экономию материалов. Начальник Астраханского снба тов. Наскин рассказал на совещании, что в 1950 году коллективу снба удалось использовать 350 тонн старого металла взамен нового, причем без ущерба для качества ремонта судов. В Павлово-Посадском пароходстве, как сообщил главный инженер Донского пароходства тов. Ростовский, за счет экономии построены две металлические баржи. В этом пароходстве, между заменителями, в 12 раз снизили потребность в дефицитных сортах баббита.

Речной флот пополняется и пополняется новыми судами с двигателями внутреннего сгорания, в частности, с хорошо зарекомендовавшими себя в эксплуатации быстроходными двигателями «ЗД-6». И совершенно естественно, что вопрос в зимнем ремонте судов с такими двигателями волнует работников многих пароходств.

В нашем бассейне, — сказал главный инженер Нижнедонского пароходства тов. Данильченко, — уже есть немало судов с отечественными быстроходными двигателями. Хотя зима не за горами, мы еще не представляем себе, как и где сможет осуществляться ремонт двигателей «ЗД-6». Детали для их ремонта мы не имеем, где будет база ремонта, мы знаем. Цельсозобразно осуществлять так называемый агрегатный метод при ремонте судов с двигателями «ЗД-6». Для этого, как известно, нужен некоторый запас двигателей. Однако и запасных двигателей у нас нет. А что получается в результате? Теплоход «Иван Земляухов», у двигателя которого вышел из строя коленчатый вал, так и стоит на причале.

Главный инженер Киевского завода имени Сталина тов. Миодушевский озабочен участником совещания с практикой ремонта двигателей «ЗД-6» в специализированном цехе этого завода. Цех также не может осуществлять агрегатного ремонта потому, что не имеет запасных двигателей.

Уместно напомнить, что елевский завод является базой ремонта «ЗД-6» не только Днепровского флота, но и для теплоходов Северного, Сухоходного и Донского бассейнов. Киевский завод — одно из предприятий высокой технической культуры. И тем не менее, что касается ремонта поступающих сюда двигателей вызывает большие нарекания. Тов. Миодушевский не сумел саморитично вскрыть причины недостатка и дать ответ, что принятые руководителем завода для коренного улучшения работы цехового депа.

На Всесоюзном совещании работников промышленности и снабжения Министерства речного флота

Окончание. Начало — на 3-й стр.

Участники совещания справедливо критиковали Центральный производственный отдел министерства (начальник тов. Покровский) за неудовлетворительный контроль исполнения приказа № 71, устанавливающего план серийного производства деталей для дизельного флота. Слабый контроль приводит, в частности, к тому, что некоторые заводы, обязанные выпускать такие детали, не имеют для этого нужных материалов. Главный инженер Днепровского пароходства тов. Ефименко указал, например, что из-за отсутствия катаной мети срывается серийный выпуск вкладышей для двигателей «ЗД-6».

Выступления на совещании убедительно говорят о том, что вопросы эксплуатации и ремонта дизельного флота нового поколения еще не пользуются в министерстве тем вниманием, какого они по праву заслуживают.

Борьба за высокое качество сузоремота является основной задачей работников промышленных предприятий речного транспорта. Руслановы и бурлаковцы действительно требуют от коллективов наших заводов, верфей и мастерских, чтобы они обеспечили возможность использования каждого судна на его полную мощность и износостойкость, чтобы, повышая износостойкость деталей и узлов судна, они гарантировали удлинению периода его работы. Следуя примеру сузоремотников Астраханского завода имени Ленина, работники многих предприятий совершенствуют технологию, повышают производственную культуру ремонта флота. Весной 1950 года промышленные предприятия Главцентра флота выдвинули гарантии на удлинении срока службы свыше чем на 20.000 деталей, пароходства Главцентра — почти на 7.000. Предприятия министерства гарантировали в течение нескольких месяцев наведения без заводского ремонта 335 судов в целом.

Отважно в борьбе за высокое качество ремонта флота сделаны по существу лишь первые шаги. Опыт речников-новаторов и передовых промышленных предприятий не обобщается.

Почему в Министерстве морского флота, — сказал главный инженер пароходства Волгосток тов. Владимир, — есть нормативы срока службы судовых деталей, а у нас такие нормативы до сих пор не разработаны, хотя бурлаковское движение существует уже три года и скоро два года как применяется на многих заводах как применяется на многих заводах? В этой гарантии повинны в первую очередь аппарат министерства. Здесь не добиваются реализации мероприятий по расширению термобработки и металлизации судовых деталей, хотя такие мероприятия предусмотрены приказами министерства. Многие технические инструкции, выходящие из аппарата министерства, содержат неверные указания, ошибки.

Такую же претензию в адрес технических и научно-исследовательских организаций министерства высказал главный инженер Главцентра флота тов. Найденко. В этом плане гарантировали в 1950 году на удлинении межремонтный период свыше ста судов. Но где мерло, позволяющее с легким сердцем давать гарантии на суда в целом? Где узаконенные нормы износа, где апробированные нормы монтажных и предельных зазоров? Известно, что заводы несут материальную ответственность, если гарантированная деталь, механизм или узел судна преждевременно вышли из строя; между тем при гарантии «судна в целом» все узлы и устройства ремонтируются заводом. Поэтому наличие норм и методики, определяющих полноценность гарантии, обязательны.

Быстрый рост производственной культуры на сузоремоте пойдет тем быстрее, чем сильнее будут опорные пункты производственной культуры — технические, технологические и конструкторские группы — в пароходствах и на предприятиях. Зав. кафедрой технологии сузоремота Ленинградского института инженеров водного транспорта тов. Гусев, касаясь этого вопроса, высказал:

«В работе сотрудничества я читаю лекции о совершенствовании технологии ремонта флота на Невском заводе Северо-Западного пароходства. Я говорю своим слушателям о необходимости совершенствования технологии, о роли технолога на предприятии. Но как могут быть восприняты мои



Мастер-лещик И. М. Ануров за установкой крошечной венчурающего карниза семизатного дома Министерства речного флота в Москве.

Молодые судостроители

В центре заводского поселка Лименца стоит белое двухэтажное здание. За окнами среди зеленых насаждений вежут живую беду несколько ребят. Все у них вызывает интерес: какую работу особенно много, сколько надо учиться, где будут работать.

Это — вновь принятые ученики Лименского ремесленного училища № 3.

Сколько было водоний! На 125 мест было подано около 400 заявлений. Приняли тех, кто лучше учился в школах. В прекрасном подготовленных классах, мастерах начинают приобретать специальность судостроителей, слесарей, кузнецов, электросварщиков, котельников десятки водоний. Это ученики готовят кадры судостроителей-сузоремотников для промышленных предприятий Северного бассейна.

За десять лет училище выпустило 1400 молодых специалистов. Многие из них стали командирами производств, видными специалистами. На заводе Лименца хорошо известны имена воспитанников ремесленного училища Валентина Холева — бригадир электромонтеров, комсомолец токаря Нести Фоминных, выполнявший все работы по ремонту, бригадир котельников Аркадия Елезова и других.

КОТЛАС (наш корр.).

У крановщиков Нижнего Иртыша

В борьбе за высокие производственные показатели больших успехов добились крановщики Тобольска. Смело зная механизированную переработку грузов, крановщик крава № 75 тов. Жуклов достиг выработки 32 тонны в час вместо 22 по норме, 27 тонн в час перерабатывает на краве № 19 тов. Еленин.

Активным борцом за досрочную обработку судов зарекомендовал себя в Омском порту крановщик грейферного крана тов. Рац. Правильно эксплуатировав механизм, совершая операции рабочего цикла, он на 150—165 процентов выполняет сменные задания.

Заслуженно гордится успехами лучшего стахановца тов. Мякишева коллектив механизаторов пристани Тала. Независимо на обработке лесовоза № 503 тов. Мякшев выгулвал за смену 434 тонны угля, выполнив сменный задание на 220 процентов. На его личном счете — два наводняющих плана.

А. УДОДЕНКО.

Забота о детях

Вниманием и заботой окружены ребята в детском саду при заводе имени Молотова. За лето дети хорошо поправились, окрепли, загорели.

Большую радость доставляет им бассейн для плавания, сооруженный в детском саду по инициативе директора завода тов. Маркарьского.

Е. КЛИМИНА.

Пятая сессия Генеральной Ассамблеи ООН

Обзор телеграмм ТАСС

На заседании Специальной политической комиссии Генеральной Ассамблеи 2 октября начались прения по вопросу о так называемой жалобе против Болгарии, Венгрии и Румынии, которая первоначально была представлена 2 апреля 1949 г. представителями США, Англии, Канады, Австралии и Новой Зеландии. В этой жалобе Болгария, Венгрия и Румыния обвиняются в нарушении условий мирных договоров, касающихся прав человека.

В начале заседания представитель Австралии Спендер представил проект резолюции, в которой содержится обвинение по адресу Болгарии, Венгрии и Румынии. В поддержку австралийской резолюции, вдохновленной англо-американским империализмом, не скрывающим своей враждебности к странам народной демократии, выступили Аргентина (Уругвай), Сосайе (Англия) и Кюан (США).

На заседаниях 3 и 4 октября обсуждение жалобы продолжалось. Кубинский и бразильский представители внесли ряд поправок к австралийской резолюции. Поправки кубинского делегата резко враждебны трем странам народной демократии — Болгарии, Румынии и Венгрии.

После выступления с антиболгарской речью турецкого представителя Бирки слово было предоставлено делегату Польши Дроговскому, который убедительно разоблачил мотивы стран, настаивающих на бесконечном продолжении клеветнических нападок на Болгарию, Венгрию и Румынию. После Дроговского выступил филиппинский представитель, который поддержал австралийский проект резолюции.

Представитель Белоруссии Скоробогатый отметил, что самая постановка этого вопроса является незаконной, так как она нарушает устав ООН, запрещающий вмешательство во внутренние дела государства. Далее Скоробогатый ссылаясь на Болгарию, Венгрию и Румынию, где свобода и безопасность человека гарантированы законами, с положением в этой области в Соединенных Штатах, Англии и Австралии. Он указал, что в Соединенных Штатах 14 миллионов негров лишены самых элементарных человеческих прав. Он отметил набравшиеся в США факты судов Линча и нападений на негры, мексиканцев, португальцев.

Представитель Англии Сосайе повторил обычные клеветнические измышления, направленные против трех стран, и поддержал австралийскую резолюцию.

Представитель Чехословакии Гольштейн поддержал Скоробогатова, заявив, что англо-американская жалоба, рассчитанная на то, чтобы оказать давление на три страны, является совершенно незаконной и необоснованной.

Следующее заседание комитета было назначено на 5 октября.

На утреннем заседании Политического комитета Генеральной Ассамблеи 2 октября возобновились прения по резолюции восьми держав, которая имеет целью содействовать так называемому «урегулированию» войны в Корею на условиях, являющихся противными американским интересам.

Первым выступил А. Я. Вышинский, который разоблачил как намеренное искажение фактов попытку представителя США Остина в его выступлении 30 сентября свалить на Советский Союз ответственность за события в Корею.

Вышинский заявил, что угнетение и террор, осуществляющиеся кликой Ли Сын Маня, вызвали вынужденную гражданскую войну в Корею. Он процитировал многочисленные заявления и документы, показывающие, что клика Ли Сын Маня по указке американских хозяев проводила широкую подготовку к войне в течение года до выноса на Корею народно-демократическую республику. Он напомнил, что президент Генеральной Ассамблеи и генеральный секретарь ООН получили послания правительства Кореической народно-демократической республики, показывающие, что американский посол при лисьянмановской клике Муччо уже летом 1949 г. вывозил главу американской военной миссии, а также представителей лисьянмановского режима и предложил им в июле и августе 1949 г. провести мероприятия «по обеспечению внутренней безопасности» — массовые аресты в целях уничтожения оппозиции, выступавшей против того, чтобы назначить кампанию против Севера.

Далее Вышинский отметил, что мероприятия Совета Безопасности от 25 и 27 июня и 27 июля, предпринятые в явное нарушение Устава ООН, были предприняты для прикрытия широкой ООН поворону империализма.

Вспрос: Работая инспектором, — пишет тов. Фадеев, — я получаю 700 рублей в месяц. В связи с сокращением штата мне предложили перейти на работу техника. Я согласился. Однако оклад из этой должности составляет 600 рублей в месяц. Обязано ли пароходство сохранить за мной оклад, который я получал ранее?

ОТВЕТ: За работником, перешедшим на другую постоянную, но нижеоплачиваемую работу, его прежний заработок сохраняется в течение двух недель со дня перевода. В дальнейшем заработная плата должна выплачиваться в точном соответствии с установленным окладом по фактически выполняемой работе. Выплачивать оклад не по занимаемой должности, а по прежней работе администрации права не имеет.

Правительству Соединенных Штатов и правительству других государств немедленно вывести из Кореи свои войска; после вывода иностранных войск провести в кратчайший срок общекорейские выборы в Национальное собрание на основе свободного волеизъявления населения всей Кореи; для организации и проведения свободных выборов избрать парламентскую комиссию из представителей Северной и Южной Кореи; после образования общекорейского правительства Совету Безопасности рассмотреть вопрос о принятии Кореи в состав Организации Объединенных Наций.

На том же заседании делегация СССР внесла проекты двух резолюций: «О роспуске комиссии Организации Объединенных Наций по Корею» и «О прекращении военных бомбардировок американскими вооруженными силами мирного населения городов и населенных пунктов в Корею».

На утреннем заседании 3 октября продолжались прения по корейскому вопросу. Министр иностранных дел Австралии Спендер, защищая резолюцию, внесенную от имени восьми стран, настаивал на том, что война в Корею должна продолжаться, так как она, как он утверждал, является «единственным средством создания единой Кореи».

Индийский делегат Рау призвал к достижению компромисса между двумя резолюциями. Филиппинский представитель Ромуло, как обычно, пытался защитить американскую политику и действия в Южной Корею.

На дневном заседании 3 октября представитель гоминдановской клики Пянь Тин-фу в длинной речи безуспешно пытался опровергнуть доводы Вышинского, разоблачившего планы империентов в Корею.

Представитель Украины А. М. Вязановский заявил, что резолюция восьми держав вместо того, чтобы добиться мирного урегулирования корейского конфликта, на самом деле преследует цель распространить антикоммунистический режим Ли Сын Маня на всю Корею. С разоблачением истинных целей этой резолюции выступили также делегат Белоруссии К. В. Киселев и польский представитель Вервольский.

На утреннем заседании 4 октября выступил глава советской делегации Вышинский, который еще раз убедительно изложил советскую позицию на мирное урегулирование корейского конфликта, и ответил на необоснованные доводы, выдвинутые в последние дни делегатами Соединенных Штатов и Англии.

События в Корею

ПХЕНЬЯН, 5 октября. (ТАСС). Главное командование Народной армии Кореической народно-демократической республики сообщило утром 5 октября:

Части Народной армии, обороняющие район Сеула, ведут ожесточенные бои с противником, пытающимся наступать к северу от Сеула.

На других фронтах части Народной армии, сдерживая крупные силы противника на промежуточных рубежах, отходят на заранее подготовленные позиции.

4 октября зенитная артиллерия Народной армии сбивла 4 американских самолета.

ПХЕНЬЯН, 5 октября. (ТАСС). В перидон сегодня вечером сообщили Главно-

командования Народной армии Кореической народно-демократической республики говорится, что в районе севернее Сеула американские войска при поддержке танков и авиации предприняли ожесточенные атаки, пытаясь прорвать оборону частей Народной армии. Части Народной армии, действующие в этом районе, наносят противнику смелые удары и удерживают занимаемые позиции.

На других фронтах отдельные подразделения Народной армии, прикрывая плановый отход на заранее подготовленные оборонительные позиции основных сил Народной армии, успешно отбивают атаки противника на промежуточных рубежах.

Ответственный редактор В. Ф. КУТЯНОВ.

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ 3% ВНУТРЕННИЙ ВЫИГРЫШНЫЙ ЗАЕМ

ТАБЛИЦА

17-го тиража выигрышей, состоявшегося 30 сентября 1950 года в гор. Москве.

В тираже на один разряд займа в один миллиард рублей разыграно 8500 выигрышей на сумму 4.650.200 рублей, в том числе: 2 выигрыша по 50.000 рублей, 5 выигрышей по 25.000 рублей, 25 выигрышей по 10.000 рублей, 80 выигрышей по 5.000 рублей, 700 выигрышей по 1.000 рублей и 7688 выигрышей по 400 рублей.

Всего на три разряда займа разыграно 25.500 выигрышей на сумму 13.950.600 рублей, в том числе: 6 выигрышей по 50.000 рублей, 15 выигрышей по 25.000 рублей, 75 выигрышей по 10.000 рублей, 240 выигрышей по 5.000 рублей, 2100 выигрышей по 1.000 рублей и 23.064 выигрыша по 400 рублей.

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

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

№№ серий	№№ облигаций	Размер выигрыша в рублях	№№ серий	№№ облигаций	Размер выигрыша в рублях	№№ серий	№№ облигаций	Размер выигрыша в рублях
000398	24*	10000	026447	1—50	400	053958	1—50	400
000962	1—50	400	026024	1—50	400	055737	1—50	400
001915	28*	10000	026592	04*	5000	055938	04*	5000
001924	50*	25000	028339	35*	5000	056065	21*	10000
002210	02*	5000	028390	21*	5000	056066	14*	5000
002454	1—50	400	029775	19*	5000	056351	35*	5000
002720	1—50	1000	030324	25*	5000	056825	1—50	400
002738	1—50	1000	030493	1—50	400	056936	33*	25000
002988	1—50	400	031507	48*	5000	057060	20*	5000
003099	09*	5000	031560	16*	5000	057224	1—50	400
003280	38*	5000	031703	25*	10000	057301	24*	10000
003563	37*	5000	032659	28*	25000	058780	30*	10000
003969	42*	5000	032928	22*	400	059261	02*	5000
004696	28*	5000	034832	1—50	400	060296	31*	5000
004802	44*	5000	034932	1—50	400	060943	1—50	1000
004851	42*	5000	035415	46*	5000	062081	02*	5000
004964	47*	5000	035677	29*	10000	062129	1—50	400
005273	16*	5000	037187	45*	5000	062403	28*	5000
005768	1—50	1000	037269	40*	10000	062484	34*	5000
005696	49*	5000	038388	38*	10000	063736	1—50	400
005803	02*	5000	038815	1—50	400	064062	40*	5000
007109	33*	25000	038871	1—50	400	066102	48*	10000
007394	1—50	1000	040011	1—50	1000	067057	1—50	400
011814	13*	5000	040747	1—50	1000	067339	43*	5000
012567	05*	5000	041951	43*	5000	067962	33*	5000
014675	1—50	400	042828	1—50	400	069093	37*	5000
014945	41*	5000	043869	1—50	400	069377	07*	5000
015984	1—50	400	045348	21*	5000	070456	1—50	400
015822	1—50	400	045426	1—50	1000	071010	3—50	10000
015902	25*	10000	046155	47*	10000	071345	45*	5000
016721	49*	5000	047080	17*	5000	071825	02*	5000
016802	1—50	1000	049469	1—50	400	072177	1—50	10000
016919	33*	5000	049900	09*	10000	072121	31*	5000
017682	50*	5000	050437	21*	5000	072895	1—50	10000
018997	19*	5000	050736	1—50	400	072911	10*	10000
020754	31*	10000	051654	27*	5000	072930	1—50	400
021305	37*	10000	052303	12*	5000	074147	1—50	1000
021694	19*	10000	052813	02*	5000	074278	1—50	400
022311	1—50	400	052833	1—50	400	076313	44*	10000
022189	1—50	400	053569	26*	5000	076386	47*	5000
023985	04*	10000	053844	1—50	1000	076571	27*	10000
024077	19*	5000	053871	1—50	400	098810	35*	5000

*) На остальные 49 номеров облигаций, этой серии выпали выигрыши по 400 рублей. Главное управление гострудоберкас и госредакти.

Наша консулляция

ВОПРОС: Тов. Федоров (Ленинградский порт) просит сообщить, установлена ли оплата несвоевременным бригадиром грузчиков за руководство работой бригады.

ОТВЕТ: Несвоевременные бригадиром грузчиков, работающий вравне с остальными членами бригады, за руководство и организацию труда в бригаде дополнительно получают в общей сумме сдельного заработка:

а) при наличии в бригаде не менее четырех рабочих, включая бригадира, — 10 проп.;

б) при наличии в бригаде не менее десяти рабочих, включая бригадира, — 20 проп.

Пример: бригадир грузчиков в бригаде численностью в 7 человек за полумесячную работу начислен заработок: по одиному рублю — 300 рублей; за перевыполнение норм выработки — 60 рублей; за перевыполнение нормы по ставке повременника — 25 рублей. Всего 385 рублей. Доплата за руководство бригадой должна быть начислена только на сдельный заработок, т. е. в 300 р. + 60 р. = 360 рублей. В данном случае она составит 100 — 72 рубля.

ВОПРОС: Правильно ли мы относим «спонциальные» нормы к нормам, установленным «по соображениям», и в связи с этим работы, выполняемые по этим нормам, оплачиваем по прямой сдельной системе без начисления прогрессивки, сообщает тов. Суботин (Донецкое пароходство).

ОТВЕТ: Работы, нормируемые применительно к единым или местным нормам времени, следует относить к виду разовых норм, установленных по «практическим соображениям»; поэтому такие работы оп-

лачиваются по прямой сдельной системе без начисления прогрессивных доплат за перевыполнение норм.

ВОПРОС: Группа рабочих Ленинградского судостроительного завода (тов. Шаповал) просит разъяснить, производится ли начисление прогрессивки на работы по ремонту или строительству судов, принадлежащих не пароходству, а другим организациям.

ОТВЕТ: Прогрессивно-сдельная система оплаты труда рабочих промышленных предприятий МРФ, введенная в действие приказом МРФ № 254 от 4 сентября 1947 года, распространяется на все работы по ремонту и строительству судов, независимо от принадлежности ремонтующегося или строящегося судна.

ВОПРОС: В ноябре 1949 года я получил компенсацию за неиспользованный отпуск за период с октября 1948 года по сентябрь 1949 года. Из этих 12 месяцев четыре месяца я работал вторым помощником капитана, а восемь месяцев — первым помощником. Как мне должны были начислить компенсацию за неиспользованный отпуск: из расчета моего заработка за весь год или по последней должности, — сообщает тов. Карнаухов (Северное пароходство).

ОТВЕТ: Выплата компенсации за неиспользованный отпуск производится из расчета среднего заработка за последние 12 календарных месяцев, предшествующих уходу в отпуск. Такой порядок расчета применяется независимо от того, что в продолжении года произошли изменения в заработной плате работника.

Поскольку вы получили компенсацию за неиспользованный отпуск за период вашей работы с октября 1948 года — сентября 1949 года, то в средний заработок долж-

ны быть засчитаны и зарплата второго помощника капитана в время вашей работы в этой должности, т. е. за четыре месяца, а ваш заработок за восемь месяцев в должности первого помощника капитана.

ВОПРОС: Положен ли профпункт, если работник был приговорен по суду к исправительно-трудовым работам по месту службы с вычетом из заработной платы установленного решением суда процента, сообщает тов. Басс (Днепровское пароходство).

ОТВЕТ: Ожуждение работника за прогул или иные проступления к исправительно-трудовым работам по месту службы лишает работника права на получение отпуска в течение срока отбывания наказания. Этот срок в стаж, дающий право на отпуск, не включается, т. е. время отбывания исправительно-трудовых работ приостанавливает, но не прерывает течение этого стажа. После того, как работник отбыл наказание, время, проработанное им до осуждения, учитывается при определении права на отпуск.

ВОПРОС: Тов. Федорин (капитан «СТ-205») просит разъяснить, какие положены выплаты капитанам и интушам, находящимся в межнавигацонном отпуске, по их возвращении к месту работы к началу наводнения.

ОТВЕТ: Согласно приказу МРФ № 52 от 19 февраля 1949 года, работникам плавающего состава (в том числе капитанам и интушам), уволенным на межнавигацонный период, при возвращении их на работу к открытию наводнения выплачивается единовременно 50 проц. месячного должностного оклада и оплачивается отгул за период к месту жительства и обратно.

ВОПРОС: Мой месячный оклад в навига-

ционный период составлял 822 рубля. — пишет капитан «СТ-206» тов. Белухин. — При постановке судна на капитальный ремонт мне, как надвигающему, установили оклад в 657 рублей. Прошу разъяснить, из какого расчета установили мне оклад на время ремонта судов.

ОТВЕТ