

Речной транспорт

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Орган Министерства речного флота СССР и ЦК профсоюза рабочих речного транспорта

№ 82 (2736) | Пятница, 13 октября 1950 г. | 19-й год издания | Цена 30 коп.

Неуклонно повышать культуру судоремонта

Начало зимнего судоремонта 1950 — 1951 гг. не за горами. Через каких-нибудь две недели все промышленные предприятия обязаны получить паспорта готовности к зиме.

Приходится отметить, что многие организационные недостатки подготовки к судоремонту, характерные для прошлых лет, имеют место и сейчас. Большинство предприятий пароходств и Главречфлота еще не ликвидировало отставания по тем или иным показателям подготовки к зиме и в первую очередь, по изготовлению сменных деталей для флота. Крайне неблагоприятно с подготовкой технической документации, а также с материально-техническим обеспечением зимних работ.

Эти недостатки особенно нетерпимы, если учесть, что в годы послевоенной сталинской пятилетки наши промышленные предприятия значительно расширились и окрепли, оснастились современным оборудованием, выработали многочисленные квалифицированные кадры, способные решать серьезные задачи по техническому оздоровлению флота. Уже в 1946 году промышленность нашего министерства превзошла по валовой продукции довоенный уровень, а в 1949 году достигла по этому показателю уровня, запланированного на последний год послевоенной сталинской пятилетки. Следовательно, сегодня мы можем и обязаны подходить к работе наших промышленных предприятий с новыми мерками, оценивая их деятельность по тому, насколько энергично и широко применяются индустриальные методы производства не только в судостроении и машиностроении, но и в судоремонте.

Состоявшиеся на днях Всесоюзное совещание работников промышленности и снабжения Министерства речного флота вскрыло коренные пороки в организации судоремонтного дела, мешающие нашей промышленности работать ритмично, проводить судоремонт в более сжатые сроки и на более высоком техническом уровне.

Ритмичность производства достигается прежде всего четкой увязкой производственных планов с планами материально-технического снабжения. Этому важному делу не уделялось в министерстве должного внимания. Только путаница и смятение в планировании могли породить, например, резкий разрыв между годовой потребностью в новых шпациях, насосах, инжекторах, якорях и другом оборудовании для строительства, ремонта и модернизации флота и планом фактического изготовления такого оборудования на наших предприятиях.

Вопросы планирования загрузки и материально-технического обеспечения промышленности должны быть безотлагательно и до конца решены в центральном аппарате министерства. Совершенно ясно также, что в наведении здесь строгого порядка обязаны принять самое активное и непосредственное участие линейные организации речного транспорта.

Недавно в нашей газете была опубликована корреспонденция тов. Марахтанова, работника Саратовского завода. В ней критиковалась неточная практика производственного назначения категорий ремонта яхт судов Сталинградским районным управлением Волжского грузового пароходства. Саратовским техническим участком пути и местным эксплуатационным участком Волготанкера. Когда по требованию завода была произведена дополнительная проверка ремонтных ведомостей, то оказалось, что многие крупные и трудоемкие заказы, вызывающие непредусмотренный расход материалов, были технически не обоснованы и по существу излишние. Подобные факты можно, к сожалению, найти и в других бассейнах.

Это объясняется в первую очередь тем, что руководители пароходств и бассейновых управлений пути еще не поняли организационного, дисциплинарного значения вводной министерской системы плано-предупредительного ремонта флота.

Надо твердо усвоить, что графики плано-предупредительного ремонта являются законом. Соблюдение их позволяет создать прочную основу правильной организации судоремонта, заблаговременно и всесторонне готовиться к нему и упорядочить, накопив, материальное снабжение судоремонта.

Предстоящей зимой значительно возрастает объем капитального и восстановительного ремонта, увеличивается задания по ремонту судов с двигателями внутреннего сгорания. Много оборудования и деталей для такого ремонта изготавливается на основе кооперирования предприятий. Кооперирование предполагает специальную подготовку работников на выпуске определенных видов продукции, производство которой в данном случае будет носить серийный характер по всем вытекающим отсюда преимуществам: типовыми технологическими процессами, богато оснащенными разнообразными приспособлениями, высокой производительностью труда, резким снижением себестоимости изделий.

Между тем вопросы межзаводского кооперирования у нас еще не в почете. Взяв, к примеру, метизы. Общеизвестно, как велика потребность в них и сколько хлопот доставляют они нашим производственным и снабженцам. Казалось бы, чего проще: сосредоточить изготовленные метизы на нескольких предприятиях, специализировав здесь отдельные цехи или участки. Но об этом много говорят и мало что делают. В результате один только Лименский завод вынужден занимать до десятка станков обработки метизов для собственных нужд, конечно, не без ущерба для выполнения более важных работ.

Успех кооперирования зиждется на стражайшей дисциплине снизу доверху — от завода-исполнителя до контролирующего органа. Но такого положения у нас еще нет. Это особенно чувствуется при ремонте теплоходов. Кооперированные поставки дизельных деталей предусмотрены приказом № 71 министерства. Но Куйбышевский, Клевский, Гомельский и ряд других заводов срывают поставки, ставя под угрозу сроки и качество зимнего ремонта теплоходов. Контроль за выполнением приказа № 71 возложен на Центральный производственный отдел (начальник тов. Покровский). Однако виновники грубого нарушения сроков и объема поставок дизельных деталей остаются безнаказанными.

В перестройке нашей промышленности на индустриальные методы работы, в улучшении технической эксплуатации и ремонта флота исключительно ответственна роль технических органов министерства. Коллектив, обсуждавший в сентябре работу Центрального производственного отдела, отметил, что они еще не заняли нужного места в борьбе за улучшение работы промышленных предприятий, за внедрение здесь передовой техники, новых технологических процессов и материалов.

В значительной степени поэтому медленно, поочередно решаются такие насущные для речного транспорта вообще и для его промышленности в частности, вопросы, как внедрение стандартов и нормативов на сменные детали, механизмы и устройства, как разработка монтажных, предельных и ремонтных размеров судовых деталей, а также норм расхода материалов, как укрепление опорных пунктов производственной культуры в пароходствах и на предприятиях — технических отделах, конструкторских бюро, технологических групп, лабораторий и т. п.

Наши производственные предприятия стремятся помочь судоремонту и бурлаковому флоту, вносят новое в судоремонтное дело. Одним из самых замечательных проявлений этой творческой инициативы является заводское гарантийное обеспечение качества ремонта флота. В зиму 1950 — 1951 г. гарантирования должно стать повсеместным и обязательным по каждому судну, проходящему средний, капитальный и восстановительный ремонт. Это послужит залогом успешного осуществления графиков плано-предупредительного ремонта флота.

Было бы, однако, ошибкой полагать, что все вопросы, связанные с гарантийным обеспечением удлинению срока службы судов, уже решены и оно пойдет у нас без сучка и задоринки. Коллективы промышленных предприятий, создавая стахановские планы зимнего судоремонта, записывают в них много мероприятий, направленных к реализации практики гарантийного. Но чем шире развивается эта практика, тем острее нуждаются предприятия в помощи Центрального производственного управления и Центрального производственного отдела министерства, научно-исследовательских, конструкторских и проектных организаций. Нельзя дальше медлить с этим делом, ограничиваясь посулами. Жизнь настоятельно требует общности и распространения передового технического опыта с тем, чтобы он стал системой работы всех пароходств, всех судоремонтных предприятий.

Провести предстоящий судоремонт на высоком организационном и техническом уровне — дело чести речников. К этому должны быть направлены все усилия наших хозяйственников, партийных, профсоюзных и комсомольских организаций. Необходимо всемерно использовать возможности и резервы промышленных предприятий для дальнейшего роста производительности труда и повышения качества продукции. Метод инженера Ковалева по изучению, обобщению и распространению наиболее совершенных стахановских приемов труда должен найти самое широкое применение на зимнем судоремонте. Это — яркое дело инженерно-технических работников наших промышленных предприятий, пароходств, главных управлений.

Нет сомнения, что работники речного транспорта, ставшие сейчас на подвигательскую стахановскую высоту, достойно выполнят свой долг — образцово встретят зиму и отлично подготовят флот к навигации 1951 года.

МОСКВА, КРЕМЛЬ.

Председателю Совета Министров Союза ССР Генералиссимусу Иосифу Виссарионовичу СТАЛИНУ

Позвольте мне передать Вам, многочтимый Генералиссимус Сталин, и в Вашем лице всему советскому народу искренний привет и наилучшие пожелания от имени корейского народа, правительства Коре́йской Народно-Демократической Республики и лично от себя по случаю второй годовщины установления дипломатических отношений между Коре́йской Народно-Демократической Республикой и Союзом ССР.

Коре́йский народ с горячей благодарностью постоянно чувствует дружественную поддержку, оказываемую Советским Союзом нашему народу в борьбе за объединение и независимость нашей родины.

Благодаря бескорыстной помощи, оказанной нам Советским Союзом по заключенному в марте прошлого года между двумя странами соглашению об экономическом и культурном сотрудничестве, корейский народ достиг огромных успехов в развитии нашей республики.

Внешняя политика Советского Союза, неизменно борющегося за демократию,

свободу и независимость больших и малых наций, укрепляет в нашем народе веру в победное завершение священной освободительной войны против американских империалистов и их lackей — предательской клики Ли Сын Мана.

Мы знаем, что в этой войне поддержка и сочувствие миролюбивых народов всего мира, во главе с великим Советским Союзом, на стороне корейского народа.

В день второй годовщины установления дипломатических отношений между Коре́йской Народно-Демократической Республикой и Советским Союзом корейский народ от всего сердца желает Вам, Генералиссимус Сталин, долгих лет жизни и плодотворного труда на счастье человечества, во имя мира и свободы народов.

КИМ ИР СЕН
Председатель Кабинета Министров
Коре́йской Народно-Демократической Республики
10 октября 1950 г.
г. Пхеньян.

Председателю Кабинета Министров Коре́йской Народно-Демократической Республики г-ну КИМ ИР СЕНУ

Благодарю Вас, г-н Председатель, за выраженные Вами добрые чувства и пожелания по случаю второй годовщины установления дипломатических отношений между Коре́йской Народно-Демократической Республикой и Союзом Советских Социалистических Республик.

Желаю корейскому народу, героически защищающему независимость своей страны, успешно завершения его долголетней борьбы за создание единой независимой демократической Кореи.

И. СТАЛИН

ПХЕНЬЯН.

Подготовка к выборам в местные Советы

Во всех организациях и предприятиях Северного пароходства выделены агитаторы и докладчики для работы среди избирателей из числа подготовленных коммунистов и беспартийных товарищей. Политотдел составил план мероприятий по оказанию помощи водным узлам в проведении подготовки к выборам. В бассейне будут работать десять агитпунктов. В ближайшее время откроются агитпункты в Архангельске, Котласе, Лимеде, Великом Устюге. В парткабинетах для агитаторов подбирается литература. В клубах, красных уголках и библиотечках организуются выставки, фотовитрины, посвященные избирательной кампании. На днях в Архангельске состоялся первый семинар агитаторов. Агитаторы тт. Глушенко, Невзоров, Селиванов и другие приступили к разъяснению Положения о выборах среди избирателей. Инструктивные совещания с агитаторами проводятся также в Котласе и Лимеде.

С большим интересом изучают Положение о выборах работники правоставы. Партийные и комсомольские организации пароходов «Гроздь», «Роза Люксембург», «Афанасий Шинин» обеспечили разъяснение Положения среди экипажей. АРХАНГЕЛЬСК (наш корр.).

В партийных организациях Куйбышевского водного узла широко развернута подготовка к выборам в местные Советы. Проведены семинары агитаторов по разъяснению избирательного закона в Куйбышевском районном управлении, в техническом участке пути. На судах проводятся беседы о советской избирательной системе. На теплоходе «Кутузков» проведено партийно-комсомольское собрание, обсуждавшее вопрос о подготовке к выборам. Выделены агитаторы по вехам. Агитаторы — помощник механика тов. Серяков, второй штурман тов. Кузнецов приступили к ознакомлению коллектива судна с Положением о выборах. г. КУЙБЫШЕВ (наш корр.).

На Кировском участке Омского порта агитаторы приступили к разъяснению Положения о выборах среди избирателей. На судах создаются агитколлективы. Коммунисты-агитаторы тт. Лукин, Севостьянова, Богданов и Пущкарев присутствовали в работе на избирательных участках. А. ПЕРЕВАЛОВ.

Разъясняют Положение о выборах коллективы судов агитаторы Куйбышевского эксплуатационного участка Волготанкера. Составлен план агитационной работы среди населения и в коллективе участка. Проведено инструктивное совещание агитаторов.

Активно ведут агитационную работу среди населения агитаторы Сталинградского эксплуатационного участка Волготанкера. Тов. Шишкин, механик нефтестанции № 128, и тов. Романов, капитан баржа «Грозной», уже провели первые беседы с избирателями. В своих беседах агитаторы рассказывают о замечательных победах социализма, которые сделали возможным начать сооружение новых величественных строек на Волге, в Туркмении, на Украине.

700 агитаторов Московско-Окского бассейна разъясняют населению, работникам флота и берега Положение о выборах в местные Советы депутатов трудящихся. В Каспийском и Широким открыты агитпункты. Партийные кабинеты по бассейну помогают агитаторам в подборе литературы, в методике проведения бесед.

Партийная организация московского Южного порта выдвинула более 70 агитаторов для работы среди населения и в коллективе порта по выборам в местные Советы депутатов трудящихся. Агитаторы читают и разъясняют в общезначимых и в бригадах грузчиков Положение о выборах.

Агитаторы Гирпрогтрэнса не порывали связи с населением близлежащих домов по Б. Дорогомиловской улице Киевского района столицы, в которых проводили агитационную работу во время прошлых выборов. Многие из них уже побывали в домах. Общественно-агитационный пункт утвержден инженер тов. Михайлин.

Е. Соловьев. — Вдохновенный труд во имя мира (1 стр.).

Подготовка к выборам в местные Советы (1 стр.): Академик А. Винтер. — Величайшие сооружения сталинской эпохи (2 стр.).

Повышать производительность труда — долг каждого рабочего. — Беседа агитатора М. Горетова (2 стр.).

А. Кузовлев. — Вопросы подготовки к зиме — в центре внимания парторганизации (2 стр.).

За гарантирование высокого качества судоремонта: Е. Сухов. — Износостойчивые колесные детали; А. Наталич. — О величине расколов колесных валов (3 стр.).

В. Дорднов. — Вопросы, волнующие механиков волжских теплоходов (3 стр.).

Н. Мясников. — Судно-руль (3 стр.).

Н. Воробьев. — История одного рейса (3 стр.).

Р. Савельева. — Обучение мастерству (4 стр.).

Пятая сессия Генеральной Ассамблеи ООН (4 стр.).



КОЛЛЕКТИВЫ, ДОСРОЧНО ВЫПОЛНИВШИЕ ПЛАН 1950 ГОДА

Шенсинское бассейновое управление пути (начальник тов. Абрамов, заместитель начальника по политической части тов. Лапсанов, председатель баскомреча тов. Сивовичев).
Надгроз «Балхаш» (капитан тов. Ложенков, механик тов. Гилев) пароходства Волготанкер.
Пароход «Академик Губкин» (капитан тов. Цапин, механик тов. Чеботарев) пароходства Волготанкер.
Земснаряд «Донской-4» (командир тов. Пятковский, механик тов. Шевляков) Донского бассейнового управления пути.

КОЛЛЕКТИВЫ, ДОСРОЧНО ВЫПОЛНИВШИЕ ПЯТИЛЕТНЕЕ ЗАДАНИЕ

Пароход «С. Шмидт» (капитан тов. Матавин, механик тов. Ясанов) Камского пароходства.
Земснаряд «Донской-6» (командир тов. Пустовалов, механик тов. Губарев) Донского бассейнового управления пути.
Землесос «Донской-10» (командир тов. Наумов, механик тов. Бахмутский) Донского бассейнового управления пути.
Земснаряд «Донской-11» (командир тов. Поляков, механик тов. Рябенцев) Донского бассейнового управления пути.

Бригада механизатора Тюпко перегрузила 400 тысяч тонн

Выполняя обязательства, взятые в честь 33-й годовщины Великого Октября, коллектив Днепропетровского порта добивается все новых и новых трудовых успехов. Коллектив участка Амур-гавани, завершив сентябрьское задание на 106 проц., в октябре еще больше поднял темпы. На 7 октября участок переработал на 208 тысяч тонн грузов больше, чем на то же число прошлого года.

Став на стахановскую высоту мира, крановщик порта тов. Тюпко довел производительность крана до 200 тонн в час вместо 100 по прогрессивной норме. Таких же показателей достигли и его бывшие ученики тт. Мельников и Губа. 9 октября команда крана, возглавляемая тов. Тюпко, выполнила принятое обязательство: переработала 400 тысяч тонн груза. Крановщики стахановцы тт. Ципенков, Сивак, Иванченко на кранах «Кировец» перегрузили по 90 тысяч тонн.

Прекусно работают и грузчики. Бригада тов. Выхованец при загрузке баржи № 126 выполнила задание на 270 проц., заработок каждого члена бригады составил за смену 107 рублей. Не менее похвальною норм дают в смену бригады тт. Перваченко и Литковца.

Приветствия передовым коллективам

В связи с успешным выполнением планов перевозок 1950 года и годовых производственных планов по выпуску промышленной продукции министр речного флота тов. Шаповалов, начальник Полтуправления тов. Цветков и председатель ЦК профсоюза речников тов. Костин послали приветственные телеграммы коллективам Северного порта пароходства канала Москва-Волга, Ленинградской судостроительной, Шаткинской судостроительской командантских судов «С. Шмидт» и «СТ-383». В своих приветственных письмах министров и Центральный Комитет профсоюза выражают уверенность, что передовые коллективы закрепят достигнутые успехи и с честью выполнят обязательства в честь 33-й годовщины Великой Октябрьской социалистической революции.

Накануне второй Всесоюзной конференции сторонников мира

Вдохновенный труд во имя мира

Через три недели многомиллионный советский народ будет праздновать 33-ю годовщину Великой Октябрьской социалистической революции. Каждый год этот праздник трудящиеся нашей страны отмечают новыми трудовыми успехами, выполнением и перевыполнением производственных планов. В этом году встреча Октябрьского праздника проходит в канун открытия второй Всесоюзной конференции сторонников мира и подготовки к выборам в местные Советы депутатов трудящихся. Каждый советский человек считает делом своей чести работать лучше, производительнее, чтобы с каждым часом, днем, месяцем и годом коммунистичнее и сильнее становилась наша Родина.

Когда три с половиной месяца тому назад рабочие нашего завода подняли знамя Стокгольмского Возвращения о запрещении атомного оружия, то все как один заявили: — Во имя прочного мира, во имя светлой жизни, во имя коммунизма мы будем трудиться не пожалев рук!

Слова рабочих не расходятся с делом. Заводской коллектив из месяца в месяц перевыполняет свои производственные задания: июльский план выполнен на 122,1 проц., августовский — на 124,4 проц., сентябрьский — на 110,3 проц. Нет у нас

Мы слишком любим мир, и поэтому у нас хватит сил для борьбы за него.

1 октября на собрании рабочих, инженерно-технических работников судоремонтного завода «Красный флот» меня избрали делегатом на вторую Всесоюзную конференцию сторонников мира. Это большая честь для меня. И я приложу все силы, чтобы оправдать оказанное мне доверие.

На собрании рабочие поручили мне зачитать на конференции от их имени: — Нам дорог мир! Пусть раз и навсегда запомнит поджигателя новой войны, что силы мира могущественнее сил войны. Мы не позволим втянуть народы в братоубийственную войну. Советский народ — народ-созидатель и боец. Он отзовет все свои силы делу служения миру. Скажите на конференции, что речники Дона своим самоотверженным трудом будут еще более крепить могущество нашей любимой Родины, работать по-стахановски, во имя светлой жизни, во имя прочного мира.

Необятна и величественна моя Отчизна, свободна и прекрасна моя нация! Мы не хотим войны, мы любим мир и добьемся его, потому что в главе моего народа стоит великий знаменосец мира — генеральный вожьд и учитель трудящихся Иосиф Виссарионович Сталин!

Совещание работников научно-исследовательских, учебных и проектных организаций речного транспорта

В течение двух дней в зале заседаний министерства проходило совещание секретарей партийных организаций и руководителей научно-исследовательских, учебных и проектных организаций речного транспорта. Созванное Полтуправлением, Центральным техническим управлением и Главным управлением учебных заведений министерства.

Совещание обсудило доклад о творческом сотрудничестве научных и инженерно-технических работников с рабочими производства и доклады о постановке идеологической работы среди сотрудников предприятий. После вступительного слова зам. министра тов. Платинкова с докладом по первому вопросу выступил: директор Центрального научно-исследовательского института речного флота тов. Арефьев, директор Ленинградского института инженеров

водного транспорта тов. Бобков, начальник Ленинградского отделения Гирпрогтрэнса тов. Малуков.

С докладами по второму вопросу выступили: секретарь партийной организации Ленинградского отделения Гирпрогтрэнса тов. Зайцев, секретарь парторганизации Горьковского института инженеров водного транспорта тов. Филиппов, секретарь парторганизации Киевского отделения Гирпрогтрэнса тов. Шуранов.

По докладом развернулись оживленные прения. Совещание обсудило проект решений о дальнейшем развитии творческого сотрудничества между наукой и производством и об идеологической работе в научных, учебных и проектных организациях.

После заключительного слова начальника Полтуправления тов. Цветкова совещание закончило свою работу.

Повышать производительность труда — долг каждого рабочего

Беседа агитатора, лауреата Сталинской премии тов. М. Горетова

Коллектив Московской судостроительной верфи борется за досрочное выполнение производственной программы. Судостроители, внедряя новую технологию, освоили производство новых типов судов. Рационализация и изобретения способствуют повышению производительности труда.

На днях в красном уголке механического цеха верфи агитатор, лауреат Сталинской премии Михаил Афанасьевич Горетов провел беседу с рабочими на тему «Повышать производительность труда — долг каждого рабочего». Ниже помещаем эту беседу.

— Советский народ — начал тов. Горетов, — под руководством большинства партии, великого Сталина, завершил строительство социалистического общества, осуществил постепенный переход от социализма к коммунизму.

Сознание того, что люди в нашей стране работают не на эксплуататоров, а на самих себя, на свое государство, породило инициативу масс. Ростки пового, социалистического отношения к труду В. И. Ленин открыл еще в 1919 г. в коммунистических субботниках.

Это новое отношение к труду наиболее ярко проявляется в социалистическом соревновании. Стахановское движение, как высшая форма соревнования, стало самым необходимым движением современности. Оно открыло безграничный простор для роста производительности труда на наших фабриках и заводах, в колхозах, совхозах и МТС.

В своей работе «Великий почин» Владимир Ильич Ленин писал, что «производительность труда — это, в последнем счете, самое важное, самое главное из побед нового общественного строя».

Развивая это ленинское положение, в начале первой пятилетки товарищ Сталин писал, что «только трудовой подьем и трудовой энтузиазм миллионов масс может обеспечить тот постоянный рост производительности труда, без которого немыслима окончательная победа социализма в нашей стране над капитализмом».

Правильность указаний Ленина и Сталина блестяще подтвердили все богатейший опыт социалистического строительства в нашей стране, жизнь и работа каждого советского предприятия.

Возьмем к примеру нашу судостроительную верфь. Какое значение имеет для нас судостроение? Судостроение — это основа нашего флота. Судостроение — это основа нашей экономики. Судостроение — это основа нашей культуры. Судостроение — это основа нашей жизни. Судостроение — это основа нашей борьбы за коммунизм.

Возьмем к примеру нашу судостроительную верфь. Какое значение имеет для нас судостроение? Судостроение — это основа нашего флота. Судостроение — это основа нашей экономики. Судостроение — это основа нашей культуры. Судостроение — это основа нашей жизни. Судостроение — это основа нашей борьбы за коммунизм.

Возьмем к примеру нашу судостроительную верфь. Какое значение имеет для нас судостроение? Судостроение — это основа нашего флота. Судостроение — это основа нашей экономики. Судостроение — это основа нашей культуры. Судостроение — это основа нашей жизни. Судостроение — это основа нашей борьбы за коммунизм.

Возьмем к примеру нашу судостроительную верфь. Какое значение имеет для нас судостроение? Судостроение — это основа нашего флота. Судостроение — это основа нашей экономики. Судостроение — это основа нашей культуры. Судостроение — это основа нашей жизни. Судостроение — это основа нашей борьбы за коммунизм.

Возьмем к примеру нашу судостроительную верфь. Какое значение имеет для нас судостроение? Судостроение — это основа нашего флота. Судостроение — это основа нашей экономики. Судостроение — это основа нашей культуры. Судостроение — это основа нашей жизни. Судостроение — это основа нашей борьбы за коммунизм.

Возьмем к примеру нашу судостроительную верфь. Какое значение имеет для нас судостроение? Судостроение — это основа нашего флота. Судостроение — это основа нашей экономики. Судостроение — это основа нашей культуры. Судостроение — это основа нашей жизни. Судостроение — это основа нашей борьбы за коммунизм.

Возьмем к примеру нашу судостроительную верфь. Какое значение имеет для нас судостроение? Судостроение — это основа нашего флота. Судостроение — это основа нашей экономики. Судостроение — это основа нашей культуры. Судостроение — это основа нашей жизни. Судостроение — это основа нашей борьбы за коммунизм.

Возьмем к примеру нашу судостроительную верфь. Какое значение имеет для нас судостроение? Судостроение — это основа нашего флота. Судостроение — это основа нашей экономики. Судостроение — это основа нашей культуры. Судостроение — это основа нашей жизни. Судостроение — это основа нашей борьбы за коммунизм.

Возьмем к примеру нашу судостроительную верфь. Какое значение имеет для нас судостроение? Судостроение — это основа нашего флота. Судостроение — это основа нашей экономики. Судостроение — это основа нашей культуры. Судостроение — это основа нашей жизни. Судостроение — это основа нашей борьбы за коммунизм.

Возьмем к примеру нашу судостроительную верфь. Какое значение имеет для нас судостроение? Судостроение — это основа нашего флота. Судостроение — это основа нашей экономики. Судостроение — это основа нашей культуры. Судостроение — это основа нашей жизни. Судостроение — это основа нашей борьбы за коммунизм.

Возьмем к примеру нашу судостроительную верфь. Какое значение имеет для нас судостроение? Судостроение — это основа нашего флота. Судостроение — это основа нашей экономики. Судостроение — это основа нашей культуры. Судостроение — это основа нашей жизни. Судостроение — это основа нашей борьбы за коммунизм.

Возьмем к примеру нашу судостроительную верфь. Какое значение имеет для нас судостроение? Судостроение — это основа нашего флота. Судостроение — это основа нашей экономики. Судостроение — это основа нашей культуры. Судостроение — это основа нашей жизни. Судостроение — это основа нашей борьбы за коммунизм.

Возьмем к примеру нашу судостроительную верфь. Какое значение имеет для нас судостроение? Судостроение — это основа нашего флота. Судостроение — это основа нашей экономики. Судостроение — это основа нашей культуры. Судостроение — это основа нашей жизни. Судостроение — это основа нашей борьбы за коммунизм.

технические нормы выполняете на 300 проц? — задали вопрос выступающему.

— Новые технические нормы, — ответил тов. Халкин, — заставили лучше организовать свой рабочий день. Изъяснить новые возможности для повышения производительности труда.

Я дорожу каждой минутой рабочего времени. Раньше я укладывал в горни для нагрева одну в редких случаях две трубы. Теперь отрегулировал пламя огня в горне. Площадь пламени позволяет класть в один прием для нагрева уже 4 трубы. Таким образом производительность труда на гибке труб поднялась в 2—3 раза. К тому же и газа расходуется значительно меньше. Кроме того, жовкава, которой режу трубы, находилась не на месте. Я убрал ее на другое место: работать стало удобнее, а значит и быстрее.

Каждый рабочий-газовщик тов. Изюмов простыми, доходчивыми словами рассказал о важности и необходимости экономии и бережливости.

— Я работаю газосварщиком. Можно ли здесь найти источник экономии? Конечно, можно. Они уже найдены. Вот к примеру при газосварке остаются концы электрического провода. Материал это дефицитный. Концы этого провода не выбрасываются. Их я привариваю к длинной проволоке и использую на газосварке любых деталей. Таким образом я ежемесячно экономлю 15 кг электрического провода, что составляет 360 рублей годовой экономии. Как будто бы небольшая сумма. Но если каждый сварщик будет экономить столько же, это уже будет составлять для страны тысячи и миллионы рублей.

— В нашем цехе нет людей, не выполняющих нормы, — говорит мастер слесарного участка тов. Велькин. — Однако проблем много. Все мы знаем слесаря тов. Морозова как хорошего производственного. Знаем также и слесаря тов. Филимонова. Профессия у них одна, но работают они по-разному. На днях им было поручено изготовление вверток. К концу дня тов. Морозов сделал 24 ввертки, а тов. Филимонова только 12. Первый норму выполнил за 8 часов на 240 проц., а второй — за 120 проц. Почему производительность труда у тов. Морозова в два раза выше, чем у тов. Филимонова? Тов. Морозов, приступая к исполнению задания, хорошо подготовил рабочее место. А тов. Филимонов этого не сделал. Она вместо того, чтобы выполнять задание, много времени потратила на поиск резца, ключа и другого инструмента, которого у нее не оказалось под руками.

— Путь к неуклонному росту производительности труда у нас много, — заявил слесарь тов. Рождественский. — Мы часто проходим мимо «мелочей», в которых таятся резервы. Мне часто приходится бывать у фрезеровщиков. Спрашиваю товарищей, почему ваши фрезерные станки не дают то, что они могли бы дать. Да, говорят, потому что они работают без охлаждающей системы.

— Путь к неуклонному росту производительности труда у нас много, — заявил слесарь тов. Рождественский. — Мы часто проходим мимо «мелочей», в которых таятся резервы. Мне часто приходится бывать у фрезеровщиков. Спрашиваю товарищей, почему ваши фрезерные станки не дают то, что они могли бы дать. Да, говорят, потому что они работают без охлаждающей системы.

— Путь к неуклонному росту производительности труда у нас много, — заявил слесарь тов. Рождественский. — Мы часто проходим мимо «мелочей», в которых таятся резервы. Мне часто приходится бывать у фрезеровщиков. Спрашиваю товарищей, почему ваши фрезерные станки не дают то, что они могли бы дать. Да, говорят, потому что они работают без охлаждающей системы.

— Путь к неуклонному росту производительности труда у нас много, — заявил слесарь тов. Рождественский. — Мы часто проходим мимо «мелочей», в которых таятся резервы. Мне часто приходится бывать у фрезеровщиков. Спрашиваю товарищей, почему ваши фрезерные станки не дают то, что они могли бы дать. Да, говорят, потому что они работают без охлаждающей системы.

— Путь к неуклонному росту производительности труда у нас много, — заявил слесарь тов. Рождественский. — Мы часто проходим мимо «мелочей», в которых таятся резервы. Мне часто приходится бывать у фрезеровщиков. Спрашиваю товарищей, почему ваши фрезерные станки не дают то, что они могли бы дать. Да, говорят, потому что они работают без охлаждающей системы.

— Путь к неуклонному росту производительности труда у нас много, — заявил слесарь тов. Рождественский. — Мы часто проходим мимо «мелочей», в которых таятся резервы. Мне часто приходится бывать у фрезеровщиков. Спрашиваю товарищей, почему ваши фрезерные станки не дают то, что они могли бы дать. Да, говорят, потому что они работают без охлаждающей системы.

— Путь к неуклонному росту производительности труда у нас много, — заявил слесарь тов. Рождественский. — Мы часто проходим мимо «мелочей», в которых таятся резервы. Мне часто приходится бывать у фрезеровщиков. Спрашиваю товарищей, почему ваши фрезерные станки не дают то, что они могли бы дать. Да, говорят, потому что они работают без охлаждающей системы.

— Путь к неуклонному росту производительности труда у нас много, — заявил слесарь тов. Рождественский. — Мы часто проходим мимо «мелочей», в которых таятся резервы. Мне часто приходится бывать у фрезеровщиков. Спрашиваю товарищей, почему ваши фрезерные станки не дают то, что они могли бы дать. Да, говорят, потому что они работают без охлаждающей системы.

— Путь к неуклонному росту производительности труда у нас много, — заявил слесарь тов. Рождественский. — Мы часто проходим мимо «мелочей», в которых таятся резервы. Мне часто приходится бывать у фрезеровщиков. Спрашиваю товарищей, почему ваши фрезерные станки не дают то, что они могли бы дать. Да, говорят, потому что они работают без охлаждающей системы.

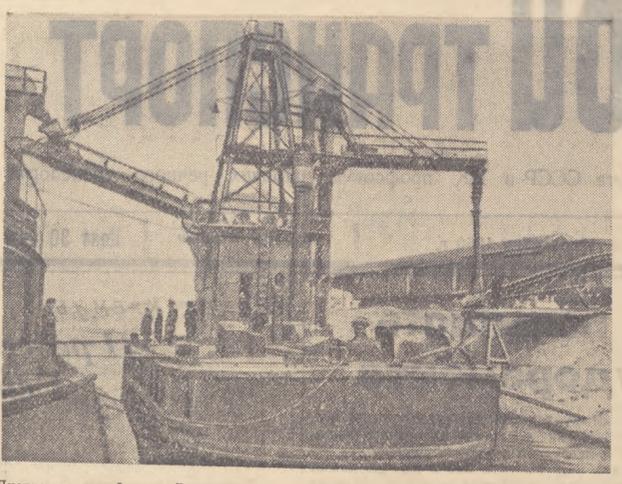
— Путь к неуклонному росту производительности труда у нас много, — заявил слесарь тов. Рождественский. — Мы часто проходим мимо «мелочей», в которых таятся резервы. Мне часто приходится бывать у фрезеровщиков. Спрашиваю товарищей, почему ваши фрезерные станки не дают то, что они могли бы дать. Да, говорят, потому что они работают без охлаждающей системы.

— Путь к неуклонному росту производительности труда у нас много, — заявил слесарь тов. Рождественский. — Мы часто проходим мимо «мелочей», в которых таятся резервы. Мне часто приходится бывать у фрезеровщиков. Спрашиваю товарищей, почему ваши фрезерные станки не дают то, что они могли бы дать. Да, говорят, потому что они работают без охлаждающей системы.

— Путь к неуклонному росту производительности труда у нас много, — заявил слесарь тов. Рождественский. — Мы часто проходим мимо «мелочей», в которых таятся резервы. Мне часто приходится бывать у фрезеровщиков. Спрашиваю товарищей, почему ваши фрезерные станки не дают то, что они могли бы дать. Да, говорят, потому что они работают без охлаждающей системы.

— Путь к неуклонному росту производительности труда у нас много, — заявил слесарь тов. Рождественский. — Мы часто проходим мимо «мелочей», в которых таятся резервы. Мне часто приходится бывать у фрезеровщиков. Спрашиваю товарищей, почему ваши фрезерные станки не дают то, что они могли бы дать. Да, говорят, потому что они работают без охлаждающей системы.

— Путь к неуклонному росту производительности труда у нас много, — заявил слесарь тов. Рождественский. — Мы часто проходим мимо «мелочей», в которых таятся резервы. Мне часто приходится бывать у фрезеровщиков. Спрашиваю товарищей, почему ваши фрезерные станки не дают то, что они могли бы дать. Да, говорят, потому что они работают без охлаждающей системы.



Днепропетровский порт. Выгрузка зерна из баржи пловучим зерноэлеватором

Вопросы подготовки к зиме — в центре внимания парторганизации

Саратовский судоремонтный завод летом прошлого года не справился с выполнением плана подготовки к зимнему судоремонту. На заводе упустили такой важный момент подготовки, как своевременное получение технической документации; производственные и бытовые здания во время не были отремонтированы; партию-политическая работа велась в отрыве от производственных задач. Все эти упущения в прошлом были учтены в период подготовки к зимнему судоремонту 1950 — 1951 гг.

Партийное бюро (секретарь тов. Живодров) организовало всестороннюю и тщательную проверку подготовки завода к зиме. В результате уже в апреле администрация завода вплотную занялась получением от заказчиков ведомостей на суда, которые предстоят ремонтировать зимой 1950 — 1951 гг.

В июне по инициативе заводской партийной организации бюро Волжского района ВПМ(б) г. Саратова было принято решение по ускорению подготовки к зимнему судоремонту в Саратовском реиндустриальном узле. Обсуждение вопроса состоялось на заседании бюро, в котором приняли участие представители партийной организации завода, технического отдела и отдела технической документации.

Партийное бюро и в дальнейшем не упустило из поля зрения вопросы подготовки к зимнему судоремонту. Выяснилось, например, что в Саратовском районном управлении (начальник тов. Лунченко) и пятом техническом отделе пути (главный инженер тов. Косовичев) задерживают оформление технической документации на суда, не работают с должным качеством. Партийное бюро завало приняло тревогу. Волжский райком ВПМ(б) вновь занялся в начале августа руководителем районного управления и технического отдела пути и обязал их ускорить подготовку к ремонту флота.

Заводская партийная организация установила тесный контакт с партийными организациями заказчиков (рабочим управлением, техническим отделом пути), а также с Саратовским узловым парторгом реиндустрии. Это позволило направить партийные организации заказчиков на ускорение темпов подготовки к зимнему судоремонту.

Партийное бюро не забыло о главном в подготовке завода к зиме — о ремонте производственных и бытовых зданий, т. е. о том, что определяет нормальные условия труда и быта судоремонтников. На общезаводском партийном собрании в конце августа коммунисты обсудили доклад директора тов. Панкратова по этому вопросу. Собрание рассмотрело и утвердило план партийно-политических мероприятий на

работе партийной организации советского учреждения и др.

Лекция о международном положении прочел член Общества по распространению политических и научных знаний тов. Аязов. Главным инженером пароходства тов. Хмельницким прочел лекцию о внедрении новых методов труда на режном транспорте.

Участники семинара обменялись опытом партийной работы.

Саратов (наш спец. корр.)

сентябрь — декабрь 1950 года в связи с подготовкой завода к зиме. Выполняя одну из этих мероприятий, руководство завода направило в Сталинград и Астрахань несколько работников, которые не только ознакомились с техническим состоянием судов, подлежащих ремонту, но и знакомы с командами, их работниками и нуждами.

По вопросам подготовки к началу судоремонта состоялись также собрания партийных групп в цехах. Был проведен семинар агитаторов, выделенных для работы среди плавсостава.

На заводе закладываются подготовка к зиме культурно-бытовых зданий. Хорошо отремонтирована столовая; с приходом флота в затон на территории завода будет открыт буфет. Оборудована баня, а в литейном и кузнечном цехах — горячие души; благоустроены красивые уголки в плотничьем, кузнечном и котельном цехах, устраиваются красивые уголки в механическом цехе.

Партийная организация строго контролирует ход подготовки жилищ к зиме. Это стало своим положительным результатом; график ремонта жилищ опережается. В течение лета газифицированы два жилых дома; в заводском доме по ул. Чернышевского отремонтированы санитарные узлы; в домах на Салтановской пл. и в Златоусской ул. проведен ремонт печей, оконных рам, крыш, жилых комнат; заключение договоров с квартирсодержателями подходит к концу.

Серьезный и продуманный план партийно-политических мероприятий по подготовке к зиме предусматривает и ряд других мер со стороны партийной организации. В октябре будут проведены совещание коммунистов плавного-производственного, технического отделов и отдела технической документации, совещание начальников и парторгов цехов по вопросам расстановки сил и организации труда на судоремонте.

Тотчас же по приходе судов в затон партийное бюро проведет собрание коммунистов плавсостава. В дни прихода судов члены партийного бюро будут дежурить в затоне для встреч плавсостава.

Продуманы также вопросы политического просвещения плавсостава в зимний период. Подготовлены пропагандисты.

Партийная и профсоюзная организации намечают также ряд мер для показа опыта передовиков производства и осуществления последовательного контроля за качеством ремонта.

А. КУЗОВЛЕВ.
САРАТОВ (наш спец. корр.)

Применяют метод инженера Ф. Ковалева

Из двух однотипных земснарядов «Северодвинский-20» всегда экономичнее топливо, а «Северодвинский-21» всегда топливо пережигал. Но вот механик земснаряда, пережигавшего топливо, позначился с работой машинной команды земснаряда, на котором всегда получали экономично, и пережил его методы на свое судно. Вскоре на «Северодвинском-21» пережоги топлива исчезли.

Этот пример еще раз наглядно показывает, каких больших результатов можно добиться при обмене опытом. На днях в Северном бассейновом управлении пути состоялось расширенное совещание инженерно-технических работников, на котором обсуждалась возможность применения метода инженера Ковалева на плавучем флоте. Полезность изучения передовых методов труда инженерно-техническими работниками плавучего флота подтвердил примером земснаряда «Северодвинский-21», но и многими другими.

В Северном бассейне немало повторов производства. Путейцы многому могут научиться у таких передовых командиров, как тт. Черных с земснаряда «Северодвинский-7», Ершовский с земснаряда «Северодвинский-16», Орлов с земснаряда «Северодвинский-18» и др. Коллективы всех этих земснарядов досрочно выполнили пятилетние задания. Они добились хороших производственных показателей благодаря правильной организации работы плавучих команд, обеспечившей перевыполнение производственных операций и сокращение остановок. Они обзавелись своими успехами и машинным командам, обеспечившим бесперебойную работу мхашамов и давшим экономичное топливо.

Резко критиковали участники совещания работу ячейки местного отделения ВЛКСМ, которая до сих пор не включилась в работу по распространению метода тов. Ковалева. Совещание наметило конкретные меры по широкому применению опыта инженера Ковалева. Решено организовать бригады для изучения и обобщения передовых приемов лучших производственных коллективов бассейнового управления пути. В ближайший день бригады выедут на линию для проведения хронометража и наблюдений за работой лучших стахановцев.

В. СКОРОШНИКОВ.

На днях в Лискинских судоремонтных мастерских Донского пароходства состоялось общее собрание, на котором и доложил «Метод инженера Ф. Ковалева» выступил главный инженер мастерских тов. Дубравин. Доклад вызвал оживленный обмен мнениями.

Через несколько дней инженерно-технические работники совместно со стахановцами применили за изучение опыта передовиков производства. Тщательно изучались приемы работы электросварщика тов. Плюкина, котельщиков тт. Сиднева и Нужного, плотника тов. Лиханского и других мастеров высокой выработки.

ЛИСКИ (наш корр.)

Из последней почты

Ленивые руки

С чувством досады встретит читатель переднюю статью «Всеремное развращение бурлаковского движения», опубликованную 20 сентября в № 99 «Волжника Башкирии» (и. о. ответственного редактора тов. Шамова).

— Почему, — спросит читатель, — в работниках бассейновой газеты, назван в передовой статье двух знатных механиков — лауреатов Сталинской премии тт. Киселева и Бурлакова, умудрились у обоих переутратить имена и отчества?

Механика Киселева зовут Николай Дмитриевич, а механика Бурлакова — Борис Иванович. «Волжник Башкирии» почему-то первую фамилию sbagliли инициалами А. Д., вторую же — инициалами Б. Н.

Видно, ленивыми руками делалась эта передовая. В самом деле, что мешало ее автору, если он хуже своих читателей знает имена знатных режиссеров, аналитиков в тот номер газеты, где печаталось постановление правительства о присуждении Сталинской премии В. И. Бурлакову, Н. Д. Киселеву, А. И. Алферьеву, В. Ф. Чеботареву и А. Ф. Колхозу? В крайнем случае можно было переписать комплект самого «Волжника Башкирии». Там, в № 37 от 5 апреля с. г., опубликовано социалистическое обязательство режиссера Бельского пароходства, в котором упоминаются фамилия повозочник и правильные их инициалы.

Видно, ленивыми руками делалась эта передовая. В самом деле, что мешало ее автору, если он хуже своих читателей знает имена знатных режиссеров, аналитиков в тот номер газеты, где печаталось постановление правительства о присуждении Сталинской премии В. И. Бурлакову, Н. Д. Киселеву, А. И. Алферьеву, В. Ф. Чеботареву и А. Ф. Колхозу? В крайнем случае можно было переписать комплект самого «Волжника Башкирии». Там, в № 37 от 5 апреля с. г., опубликовано социалистическое обязательство режиссера Бельского пароходства, в котором упоминаются фамилия повозочник и правильные их инициалы.

Видно, ленивыми руками делалась эта передовая. В самом деле, что мешало ее автору, если он хуже своих читателей знает имена знатных режиссеров, аналитиков в тот номер газеты, где печаталось постановление правительства о присуждении Сталинской премии В. И. Бурлакову, Н. Д. Киселеву, А. И. Алферьеву, В. Ф. Чеботареву и А. Ф. Колхозу? В крайнем случае можно было переписать комплект самого «Волжника Башкирии». Там, в № 37 от 5 апреля с. г., опубликовано социалистическое обязательство режиссера Бельского пароходства, в котором упоминаются фамилия повозочник и правильные их инициалы.

Видно, ленивыми руками делалась эта передовая. В самом деле, что мешало ее автору, если он хуже своих читателей знает имена знатных режиссеров, аналитиков в тот номер газеты, где печаталось постановление правительства о присуждении Сталинской премии В. И. Бурлакову, Н. Д. Киселеву, А. И. Алферьеву, В. Ф. Чеботареву и А. Ф. Колхозу? В крайнем случае можно было переписать комплект самого «Волжника Башкирии». Там, в № 37 от 5 апреля с. г., опубликовано социалистическое обязательство режиссера Бельского пароходства, в котором упоминаются фамилия повозочник и правильные их инициалы.

Видно, ленивыми руками делалась эта передовая. В самом деле, что мешало ее автору, если он хуже своих читателей знает имена знатных режиссеров, аналитиков в тот номер газеты, где печаталось постановление правительства о присуждении Сталинской премии В. И. Бурлакову, Н. Д. Киселеву, А. И. Алферьеву, В. Ф. Чеботареву и А. Ф. Колхозу? В крайнем случае можно было переписать комплект самого «Волжника Башкирии». Там, в № 37 от 5 апреля с. г., опубликовано социалистическое обязательство режиссера Бельского пароходства, в котором упоминаются фамилия повозочник и правильные их инициалы.

Видно, ленивыми руками делалась эта передовая. В самом деле, что мешало ее автору, если он хуже своих читателей знает имена знатных режиссеров, аналитиков в тот номер газеты, где печаталось постановление правительства о присуждении Сталинской премии В. И. Бурлакову, Н. Д. Киселеву, А. И. Алферьеву, В. Ф. Чеботареву и А. Ф. Колхозу? В крайнем случае можно было переписать комплект самого «Волжника Башкирии». Там, в № 37 от 5 апреля с. г., опубликовано социалистическое обязательство режиссера Бельского пароходства, в котором упоминаются фамилия повозочник и правильные их инициалы.

Видно, ленивыми руками делалась эта передовая. В самом деле, что мешало ее автору, если он хуже своих читателей знает имена знатных режиссеров, аналитиков в тот номер газеты, где печаталось постановление правительства о присуждении Сталинской премии В. И. Бурлакову, Н. Д. Киселеву, А. И. Алферьеву, В. Ф. Чеботареву и А. Ф. Колхозу? В крайнем случае можно было переписать комплект самого «Волжника Башкирии». Там, в № 37 от 5 апреля с. г., опубликовано социалистическое обязательство режиссера Бельского пароходства, в котором упоминаются фамилия повозочник и правильные их инициалы.

Видно, ленивыми руками делалась эта передовая. В самом деле, что мешало ее автору, если он хуже своих читателей знает имена знатных режиссеров, аналитиков в тот номер газеты, где печаталось постановление правительства о присуждении Сталинской премии В. И. Бурлакову, Н. Д. Киселеву, А. И. Алферьеву, В. Ф. Чеботареву и А. Ф. Колхозу? В крайнем случае можно было переписать комплект самого «Волжника Башкирии». Там, в № 37 от 5 апреля с. г., опубликовано социалистическое обязательство режиссера Бельского пароходства, в котором упоминаются фамилия повозочник и правильные их инициалы.

Величайшие сооружения Сталинской эпохи

Паша страна занимает первое место в мире по гидроэнергетическим ресурсам. Однако в условиях царской России гидроэнергетика совершенно не развивалась. Только после Великой Октябрьской социалистической революции обильная энергия русских рек была поставлена на службу нашему народу.

Великие вожди революции В. И. Ленин и И. В. Сталин положили начало электрификации нашей страны. Почти 30 лет назад, 22 декабря 1920 года, В. И. Ленин провозгласил свои исторические слова на VIII Всероссийском съезде Советов, обсуждавшем план электрификации России: «Коммунизм — это есть Советская власть плюс электрификация всей страны».

Как указывал впоследствии И. В. Сталин, это классическое определение Ленина означало, «что одной Советской власти недостаточно для продвижения к коммунизму, что для продвижения к коммунизму Советская власть должна электрифицировать страну, переводя все народное хозяйство на крупное производство, что Советская власть готова идти по этому пути, для того, чтобы прийти к коммунизму. Иначе Ленин означал лишь готовность Советской власти двигаться по пути к коммунизму через электрификацию».

Среди основных положений плана ГОЭЛРО, названного Лениным «второй программой» нашей партии, наряду с электрификацией всей страны, как основой для развития производительных сил, наряду с переводом на базу электрификации всех отраслей народного хозяйства и т. д., фигурировала также и принципиальное указание о строительстве гидроэлектростанций с учетом комплексного решения водохозяйственных проблем (энергетика, транспорт, орошение). И с первых же лет Советской власти использование энергетических богатств в нашей стране шло планомерно в этом направлении.

В годы предвоенных сталинских пятилеток было сделано немало для использования энергетических ресурсов крупнейшей не только в нашей стране, но и в Европе речной магистрали — Волги. В течение десяти лет Волга совершенно не использовалась, как источник электроэнергии. По недосмотрению указано товарища Сталина до войны на Волге был построен Ивановский гидроузел. В годы войны вступили в строй еще две важнейшие гидроэлектростанции — Угличская и Рыбинская (Щербаковская). Эти станции играют большую роль в снабжении электроэнергией Москвы и прилегающих к ней районов. После строительства этих гидроэлектростанций и сооружения канала Москва — Волга был создан глубоководный путь из столицы нашей Родины в Астрахань.

Важнейшей исторической вехой в использовании энергетических ресурсов великой русской реки являются решения великого правительства о сооружении Куйбышевской и Сталинградской гидроэлектростанций.

Ввод в эксплуатацию Ивановской, Угличской и Щербаковской ГЭС дал возможность использовать энергию волжской воды в ее верхнем течении. Строительство новых гигантских гидроэлектростанций позволило поставить на службу человеку и стране течение Волги, наиболее богатое водными ресурсами.

В годы предвоенных сталинских пятилеток было сделано немало для использования энергетических ресурсов крупнейшей не только в нашей стране, но и в Европе речной магистрали — Волги. В течение десяти лет Волга совершенно не использовалась, как источник электроэнергии. По недосмотрению указано товарища Сталина до войны на Волге был построен Ивановский гидроузел. В годы войны вступили в строй еще две важнейшие гидроэлектростанции — Угличская и Рыбинская (Щербаковская). Эти станции играют большую роль в снабжении электроэнергией Москвы и прилегающих к ней районов. После строительства этих гидроэлектростанций и сооружения канала Москва — Волга был создан глубоководный путь из столицы нашей Родины в Астрахань.

Важнейшей исторической вехой в использовании энергетических ресурсов великой русской реки являются решения великого правительства о сооружении Куйбышевской и Сталинградской гидроэлектростанций.

Ввод в эксплуатацию Ивановской, Угличской и Щербаковской ГЭС дал возможность использовать энергию волжской воды в ее верхнем течении. Строительство новых гигантских гидроэлектростанций позволило поставить на службу человеку и стране течение Волги, наиболее богатое водными ресурсами.

Достаточно вспомнить, о каких гигантских масштабах идет речь при строительстве новых волжских гидроэлектростанций. Общая мощность Куйбышевской и Сталинградской ГЭС составит 3700 тысяч киловатт. Это в несколько раз превышает мощность Днепрогэса. Новые станции будут ежегодно давать электроэнергию в 2,5 раза больше, чем все электростанции, построенные в нашей стране по плану ГОЭЛРО.

Электрические гиганты на Волге будут превосходить по мощности наиболее крупные станции Соединенных Штатов Америки — Гранд-Кули и Булдер-Дам.

Ежегодно волжские гидроэлектростанции будут вырабатывать около 20 миллиардов киловатт-часов электроэнергии (в средней по водности году). Более половины этой энергии — 10 миллиардов 100 миллионов киловатт-часов будет получать Москва. Большое количество энергии — 5 миллиардов 200 миллионов киловатт-часов направляется в крупнейшие водные города — Сталинград, Саратов, Астрахань, Куйбышев. Отдельная часть электроэнергии, которую будут вырабатывать волжские гидроэлектростанции, распределится следующим образом: 3,5 миллиарда киловатт-часов направляется на орошение засушливых земель Заволжья и Прикаспия, а 1200 миллионов киловатт — в центральные чернометаллические области.

Строительство Куйбышевской и Сталинградской ГЭС даст возможность неизменно преобразить засушливые районы Заволжья и Прикаспия, являющиеся важнейшим элементом стахановского преобразования природы. 1 миллион г

Обучение мастерству

Группы под предводительством мастеров ремесленники выходят из двухэтажного, обремененного молотковыми клеями, здания. Те, у кого с утра по расписанию классные занятия: математика, русский язык, физика, специальная технология, те одеты в парные черные гимнастерки; другие — в рабочей одежде — идут в учебные мастерские училища.

Группы юнговладельцев живут на судоремонтном заводе имени 25 Октября. Вот они идут по широкому ряду прилегающего поселка.

— Мы дурачили, что вы привели к нам, Николай Александрович, — с сожалением говорит невысокий, крепко сложенный подросток.

Мастер проводит рукой по своим поседевшим, степенным усам, чтобы скрыть улыбку: всего один вечер он не был в общежитии, а уже о нем скажут.

Да и как не соскучиться по Николаю Александровичу Грошеву. Как не ценить ту великую охоту, ту прекрасную шестерку, с которыми он одалживает молодому поколению свое мастерство, накопленное за пятьдесят лет труда.

— Богатый я, — любит говорить старший мастер. — Триста человек обучил своему любимому делу. Вот спасибо у меня наследников!

Не только мастерство учит своих питомцев Николай Александрович. Он воспитывает своих учеников, как умный и любящий отец. Его яркие, поучительные беседы навсегда западают в душу, формируют сознание.

— Про революцию расскажите, — просит его любимец, его гордость Виктор Гусев.

И все, притаив дыхание, слушают рассказ о рабочем паренке Коле Грошеве, о том, как вместе с братом по субботам, уходя домой с завода, они брали листочки и проламывали и, пользуясь темной, полутьмой, вносили листовки под ворота деревенских домов, то совсвали их в навешенные, то приклеивали к оконным стеклам. Случались с горящими глазами ученики, как участвовал Коля Грошев в строительстве баррикады в 1905 году. Рассказывает старший мастер молодым, свободным сынам свободной страны о своем трудовом жизненном пути, о том, как после 25 лет службы его отца выбросили с завода. Главный механик сказал старому котельщику: «Ты, для Михайло, нам больше не нужен». Двенадцатилетнему Коле Грошеву пришлось идти на завод, терпеть злые выходы сердитого мастера.

— Страх как хотелось выучиться котельному делу, — вспоминает Николай Александрович, — а держал меня только на поноске. Вот и вынужден я был на свои скудные гроши уговаривать мастера водкой, чтобы позволить разбираться чертежи.

— Так-то нам учиться приходилось, — заключил Николай Александрович, незаметно глянув в сторону. И тот парень, на котором лишь на миг оставался взгляд, густо, мучительно покраснел.

Полужиня потрастил Грошев в дореволюционных условиях, чтобы полностью овладеть профессией. У Владимира Антонова по-другому, счастливо сложилась судьба, потому что возили он в паровике, а в советской России. В Горьковском речном училище Антонов получил звание и знания техника-судомеханика. Два года тому назад его направили сюда, в Молотовку, в ремесленное училище № 24 в качестве мастера производственного обучения судовых машинистов. Сначала «схватывал» практическое опыта, умения точно и быстро ору-

довать инструментом, но эту помеху он преодолел упорной тренировкой.

Группа, которой руководит Антонов, по всем показателям завоевала первое место в училище. Молодой мастер учится в заочной педагогической институте. И своих учеников он тянет вперед. Белее половины учащихся его группы совмещают учебу в ремесленном училище с занятиями в вечерней школе рабочей молодежи. Так, Варлагов и Авдеев в этом году перешли в 9-й класс, Степанов, Кузнецов, Базанов закончили 5-й, 6-й, 7-й классы.

У молодого мастера и его учеников много общих интересов. Вместе болеют они за горьковское «Торпедо», вместе по воскресеньям ездят в город в музей, в театр. Как-то Антонов привел своих учеников в Горьковское речное училище. Это была позеленая веточка. Она оказала влияние даже на внешний облик ремесленников: они стали дисциплинированными, аккуратными. За два года обучения только один ученик группы Антонова и только один раз получила посредственную отметку.

В ремесленном училище № 24 нет педагогов, воспитатели в общежитии не только контролируют, но в нужных случаях и помогают выполнять домашние задания. Только тогда, когда уроки сделаны учащиеся отдыхают каждый по своему вкусу: кто мастерит модель судна для учебного кабинета, кто занимается в самодельных кружках, кто читает книгу.

В училище — крепкий состав преподавателей. Пожалуй, неловко заведующий учебной частью тов. Литвиненко про себя считал школу чуть ли не техникумом: ведь директор тов. Половинко — инженер, большая часть педагогов имеет высшее образование, многие учащиеся закончили семилетку.

Недаром в это училище так велик наплыв. Накануне этого учебного года на 150 мест было подано 375 заявлений. Недаром командиры судов и руководители цехов так охотно принимают воспитанников ремесленного училища № 24.

За 10 лет училище выпустило три тысячи квалифицированных рабочих различных специальностей. Многие из них стали помощниками капитана и механиками, хорошими стажерами. Училище получает немало отзывов и благодарностей. Командиры парохода «Математик Лобачевич» отмечают, что группа учащихся по руководству мастера Чузакова отличалась от других групповой дисциплиной, паровые котлы и вспомогательные механизмы. «Проем занести на Доску почета практикантов Кузнецова, Карташова, Южарева и мастера Федотова», — пишут в своем письме в училище командиры парохода «Валерий Чкалов». «Ваш воспитанник Владимир Терентьев не только хорошо работает, но и проявил себя, как активный комсомолец, деятельный участник общественной жизни судна», — пишет капитан грузового теплохода «СТ-28» тов. Вяжнев. Прекрасно зарекомендовали себя на производстве ученики группы рулевых, которой руководит мастер тов. Сараikin, и молодые токари, подготовленные мастером тов. Кудрявцевым.

Ученики изготовляют в мастерских училища разнообразный слесарно-монтажный инструмент: молотки, плоскогубцы, ручные тиски, крошечки и т. д. В этом году они выполнили план на 170 проп., изготовили изделий на 34 тысячи рублей.

...Умелых, знающих, квалифицированных рабочих, пламенных патриотов Родины воспитывает училище трудовых резервов.

Хорошая слава

Хорошей славой пользуется в Туркмении ремесленное училище речников, находящееся в Чарджоу. Организованное в 1940 году на базе существовавшей с 1927 года школы ФЭУ учебное заведение трудовых резервов выпустило более 3500 квалифицированных котельщиков, слесарей, токарей, машинистов, мотористов, концеваров, масленников. На всех предприятиях Среднеазиатского пароходства работают воспитанники училища. Бывшие воспитанники училища слесари тов. Жихарев и механик парохода тов. Барсук награ-

ждены орденами и медалями Советского Союза.

С каждым годом изменяется облик училища. Капитально отремонтированы учебный корпус, общежитие. Училище имеет прекрасно оборудованный цех с 25 токарными и фрезерными станками, два слесарных класса с богатым набором инструмента и учебными верстакими. Все учебные кабинеты обеспечены наглядными пособиями, моделями механизмов, красочными техническими плакатами, литературой. Оборудован спортивный зал.

ЧАРДЖОУ (наш корр.).

Пятая сессия Генеральной Ассамблеи ООН

Обзор телеграмм ТАСС

Специальный политический комитет приступил 9 октября к обсуждению «доклада комиссара Объединенных Наций в Ливии» и «докладов управляющих властей в Ливии».

В начале дневного заседания 10 октября представитель Сирии Зейн эль-Дин указал, что в резолюции Генеральной Ассамблеи, принятой в ноябре прошлого года, подтверждалась необходимость создания независимого объединенного государства Ливия. Отказ этим целям угрожает действия управляющих держав — Франции и Англии, которые поощряют сепаратистские движения в Ливии.

Затем советский представитель Артурия выступил с подробным анализом положения в Ливии.

Он внес проект резолюции, которая предусматривает, чтобы три части Ливии — Киренаика, Триполитания и Фессан — были объединены в единое, свободное, независимое государство; что Генеральная Ассамблея рекомендует создание исполнительных и законодательных органов для свободного и независимого государства Ливия; и что Генеральная Ассамблея рекомендует вывести в течение трех месяцев все иностранные войска из Ливии и ликвидировать все иностранные базы в Ливии.

Обсуждение этого вопроса продолжилось на утреннем заседании 11 октября. Представитель Польши Станислав Гаевский привел новые факты о намерении превратить Ливию в военный плацдарм, служащий целям агрессивных планов правящих кругов Соединенных Штатов Америки. По сообщениям американской печати, заявил Гаевский, США имеют в районе Триполитанского аэродрома для тяжелых бомбардировщиков, способных с этой авиабазы нанести удар Советскому Союзу.

В заключение Гаевский заявил, что делегация Польши поддерживает советский проект резолюции, как единственно положительное разрешение вопроса о будущем Ливии.

После выступления представителей Греции, Италии, Саудовской Аравии и Южно-Африканского Союза обсуждение этого вопроса было перенесено на следующее заседание.

Политический комитет приступил 9 октября к рассмотрению второго пункта своей повестки дня, озаглавленного «Объединенные действия в пользу мира». Первым выступил член американской делегации Джон Фостер Даллес, представлявший от имени семи стран — Канады, Франции, Филиппин, Турции, Великобритания, США и Уругвая — «совместную» резолюцию, содержащую предложения, которые были изложены в выступлении государственного секретаря США Ачесона на пленарном заседании Генеральной Ассамблеи.

Глава делегации СССР А. Я. Вышинский взял слово для краткого выступления. Он заявил, что с некоторыми пунктами проекта резолюции советская делегация согласна, в отношении же других пунктов имеет поправки или возражения. Вышинский предложил вести дальнейшее обсуждение резолюции семи стран по каждому из основных четырех пунктов раздельно.

После краткого обсуждения комитет решил принять порядок, предложенный председателем комитета, предусматривающий, что сначала состоится общая дискуссия по проекту резолюции, а затем будет обсужден каждый из пунктов резолюции.

Выступивший первым делегат Великобритании Янгер убеждал в законности предложенного проекта резолюции. Он утверждал, что принцип единогласия в Совете Безопасности будто бы мешает нормальному функционированию Совета.

Представитель Чили Санта Крус пытался обосновать внесенный им проект резолюции, предусматривающий подписание членами ООН пакта, по которому они приняли бы на себя ряд обязательств, и в том числе обязательство проводить в жизнь важные резолюции Совета Безопасности и Генеральной Ассамблеи о поддержании мира и безопасности.

На пленарном заседании в тот же день представители Турции, Уругвая, Греции, Филиппин и Бельгии повторили доводы Даллеса и Янгера в поддержку американской резолюции.



В Калининградском речном порту Неманского пароходства. На снимке: матрос К. Савицкий (слева) и механик И. Корниченко в часы досуга за партиями в шахматы. Фото Н. КИРБЕВА. (Фотохроника ТАСС).

Смотр культбаз и красных уголков в Камском бассейне

В объявленный ЦБ профсоюза речников в нынешнем году смотр на Каме включились три культбазы — Молотовская, Чистопольская и Толькинская и 34 судовых красных уголков.

В результате смотра улучшилось содержание работы культбаз и красных уголков, значительно больше привлечено к работе актива.

Культбазы и красные уголки судов Камского бассейна провели уже около 500 лекций и докладов, которые прослушали 14 тысяч человек. Было проведено 14 стахановских вечеров, на которых с рассказами о своем опыте работы выступили тов. Дубровский — капитан парохода «Молотов-Скрябин» — инициатор соревнования за комплексную экономию материалов и топлива на речном транспорте, тов. Кузнецов — капитан парохода «Уральский рабочий» и другие передовики социалистического соревнования.

Используют силу ветра

Ветровые двигатели получили широкое применение на радиостанциях Нижнего Иртыша. Ветродвигатели ВД-3.5, установленные на пристанях Черлак, Усть-Тара, Нижне-Вартовск, Усть-Ишим, Тервиз, Иртышский и других, развивают мощность до 1.000 ватт при скорости ветра от 5 до 22 метров в секунду. Они не нуждаются в обслуживании, освещают дома, питают радиоаппаратуру.

Пропеллерный винт на ажурной вышке становится обычной деталью иртышских пристаней. Начальники радиостанций, где установлены ветродвигатели, добиваются большой экономии горючего.

В свое социалистическое обязательство радиот пристаней Нижне-Вартовск тов. Звягин внесал пункт, по которому за навигацию решил сбросить 100 килограммов бензина; 800 килограммов горючего обязался сэкономить радиот радиостанции пристаней.

Конференция читателей журнала „Речной транспорт“

В ленинградском отделении Научного инженерно-технического общества водного транспорта состоялась конференция читателей журнала «Речной транспорт». С докладом о работе журнала выступил член редакционной коллегии Б. И. Арефьев.

Докладчик, а также выступавшие в прения отметили ряд недостатков в работе редакции журнала. В частности, указывалось на то, что содержание большинства помещаемых статей оторвано от живой действительности, от практической работы речного транспорта. Журнал не стал еще органом пропаганды новой техники и новых методов работы на речном флоте.

ЛЕНИНГРАД.

Назначения и перемещения

Б. С. Богомолов назначен начальником управления снабжения — пом. начальника ГРПУ, с освобождением его от должности начальника Хозяйственного управления МРФ.

Начальником Хозяйственного управления МРФ назначен Б. В. Егоров, с освобождением его от должности заместителя начальника того же управления.

События в Корее

ПХЕНЬЯН, 12 октября. (ТАСС). Главное командование Народной армии Кореи сообщило сегодня утром:

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

В районе Кэсона (Кайдай) и на восточном побережье части Народной армии решительными контрударами задержали противника, пытавшегося продвигаться на север, и нанесли ему большие потери.

ПХЕНЬЯН, 12 октября. (ТАСС). Главное командование Народной армии Кореи сообщило сегодня вечером:

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

9 октября противник в районе Кэсона (Кайдай) при поддержке артиллерии и танков предпринял наступление в направлении Коранпо.

В этом бою частями Народной армии было убито и ранено более 100 солдат и офицеров противника. Уничтожено 2 танка, 5 автомашин, захвачены тяжелые пулеметы, винтовки, карабины и другое вооружение.

Заявление представителя генерального штаба Народной армии демократической республики Вьетнам

ПХЕНЬЯН, 12 октября. (ТАСС). Как передает Вьетнамское информационное агентство из Као-Банга, представитель Генерального штаба Народной армии Демократической республики Вьетнам выступил с заявлением, в котором указал, что части Народной армии в результате семидневных упорных боев 8 октября полностью разгромили 4 французских батальона и основную часть другого французского полка.

Согласно сообщением, полученным с фронта Као-Банг — Лонг-Сон, сказал этот представитель, в результате семидневных боев части Народной армии Вьетнама полностью разгромили французский полк под командованием полковника Лежака, который двинулся из Лонг-Сона в Као-Банг.

Одновременно части Народной армии перехватили другое подразделение противника, отступавшего из Као-Банга к Лонг-Со-

ну. Эта французская часть понесла тяжелые потери в горном районе западнее Донг-Ха.

Представитель Генерального штаба также сообщил, что главнокомандующий Народной армии генерал Во Нгуен Зяп отдал войскам Народной армии, действующим в районе Као-Банг — Лонг-Сон, приказ продолжать преследование противника, наносим ему удары с целью освобождения территории от вражеских войск.

Представитель далее сообщил, что недавние бои велись на фронте протяжением в 30 километров и что французские войска понесли самые тяжелые потери в окрестностях Донг-Ха, находящегося в 45 километрах юго-восточнее Као-Банга.

3 октября, сразу же после эвакуации Као-Банга французскими войсками, части Народной армии вступили в город. В городе была восстановлена народная власть.

Совещание Трумэна с Макартуром

ПЬО-ПОРК, 12 октября. (ТАСС). Президент Трумэн покинул Вашингтон, вылетев на совещание с генералом Макартуром.

Встреча с Макартуром состоится в районе Тихого океана.

Преследование коммунистов и их сторонников в Японии

ШАНХАЙ, 12 октября. (ТАСС). Как сообщает тайское радио, японское министерство труда опубликовало инструкцию, которая предусматривает изгнание коммунистов и сочувствующих им лиц с частных предприятий.

К категории сочувствующих причисля-

ются те лица, которые «по личной инициативе участвуют на собраниях коммунистической ячейки, принимают участие в кампаниях по сбору денежных средств для коммунистической партии или участвуют в кампаниях за освобождение вышедших руководителей компартии» и т. д.

Ответственный редактор В. Ф. КУТЬЯНОВ.

ЧЕТВЕРТЫЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ЗАЕМ ВОССТАНОВЛЕНИЯ И РАЗВИТИЯ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА СССР ТАБЛИЦА

Второго тиража выигрышей, состоявшегося 8 октября 1950 года в гор. Дзуджикау

В тираже на 242 разряда займа разыграно 2.087.250 выигрышей на сумму 556.938.800 рублей, в том числе: 242 выигрыша по 50.000 рублей, 484 выигрыша по 25.000 рублей, 1.210 выигрышей по 10.000 рублей, 2.420 выигрышей по 5.000 рублей, 24.200 выигрышей по 1.000 рублей, 242.000 выигрышей по 500 рублей и 1.816.694 выигрыша по 200 рублей.

В таблице указаны выигрыши на сторублевые облигации.

В сумму выигрыша включена нарицательная стоимость облигации.

Выигрыши выпали на следующие номера серий и облигаций во всех 242 разряда займа.

№№ серий	№№ облигаций	Размер выигрыша в рублях	№№ серий	№№ облигаций	Размер выигрыша в рублях	№№ серий	№№ облигаций	Размер выигрыша в рублях
060005 1-50	500	065083 32*	1000	069709 46*	1000	074942 42*	1000	
060005 26*	1000	065107 40*	1000	069710 1-50	200	074969 25*	1000	
060009 34*	1000	065250 05*	1000	069785 35*	50000	075280 49*	1000	
060144 32*	1000	065348 15*	1000	070007 24*	1000	075467 12*	1000	
060187 43*	1000	065533 40*	1000	070162 1-50	200	075492 1-50	200	
060308 26*	1000	065668 33*	1000	070203 36*	1000	075515 23*	1000	
060812 25*	1000	065821 1-50	500	070364 1-50	200	075736 48*	5000	
061056 43*	1000	065874 02*	1000	070487 1-50	200	075738 43*	1000	
061441 01*	1000	065949 35*	1000	070497 07*	1000	075767 16*	1000	
061457 31*	1000	066174 32*	1000	070770 05*	1000	076116 1-50	500	
061845 50*	5000	066221 1-50	200	071281 33*	1000	076140 33*	1000	
061851 40*	5000	066246 1-50	200	071378 11-50	200	076206 15*	1000	
062007 21*	5000	066414 1-50	200	071423 1-50	10000	076221 29*	1000	
062201 14*	1000	066588 37*	5000	071559 39*	1000	076231 25*	5000	
062224 1-50	200	066739 1-50	500	071580 04*	1000	076349 1-50	200	
062247 1-50	500	067065 09*	1000	072038 34*	1000	076389 09*	1000	
062325 35*	1000	067073 1-50	200	072052 27*	1000	076862 50*	1000	
062345 34*	1000	067085 39*	1000	072218 32*	10000	076921 1-50	500	
062469 26-50	200	067424 1-50	500	072444 44*	1000	076929 1-50	200	
062499 38*	1000	067595 1-50	500	072436 1-50	200	077192 40*	5000	
062812 12*	10000	067779 44*	1000	072489 15*	1000	077193 1-50	200	
062830 12*	1000	068055 1-50	200	072498 03*	5000	077686 27*	1000	
062863 37*	1000	068117 50*	200	072504 1-50	500	077865 1-50	200	
062873 12*	1000	068240 23*	1000	072521 20*	1000	078121 1-50	200	
062840 36*	1000	068266 37*	1000	072579 25*	1000	078222 1-50	500	
062841 48*	1000	068377 1-50	500	072748 1-50	200	078381 04*	10000	
062849 1-50	500	068423 23*	1000	072831 1-50	200	078418 28*	1000	
063074 1-50	200	068448 12*	1000	072852 19*	1000	078473 15*	1000	
063190 1-50	500	068458 37*	1000	072806 17*	1000	078533 1-50	200	
063280 1-50	200	068539 09*	5000	072982 1-50	500	078911 17*	1000	
063304 39*	1000	068664 1-50	200	073020 1-50	200	078944 45*	1000	
063413 49*	1000	068815 19*	1000	073178 17*	1000	079078 41*	1000	
063426 1-50	200	068912 25*	1000	073354 42*	1000	079145 1-50	500	
063440 1-50	200	069099 43*	1000	073793 34*	1000	079163 36*	1000	
063465 47*	1000	069144 37*	5000	073813 1-50	500	079357 24*	25000	
063493 1-50	500	069146 33*	1000	073975 38*	1000	079399 09*	1000	