

# ЗА СОВЕТСКУЮ НЕФТЬ

ОРГАН УПРАВЛЕНИЯ ПАРОХОДСТВА ВОЛГОТАНКЕР, ПОЛИТОТДЕЛА И БАСЕЙНОВОГО КОМИТЕТА ПРОФСОЮЗА РЕЧНИКОВ

№ 52 (1569)

ЧЕТВЕРГ, 4 мая 1950 года.

13 год издания цена 15 коп.

## ТОВАРИЩИ РЕЧНИКИ!

### Все, как один, подпишемся на Пятый государственный заем восстановления и развития народного хозяйства СССР!

## НОВЫЙ ЗАЕМ

Вчера советское правительство выпустило Пятый государственный заем восстановления и развития народного хозяйства СССР на общую сумму в 20 миллиардов рублей, сроком на 20 лет. Эта радостная весть быстро облетела всю нашу страну, стала близкой и родной для каждого рабочего инженера, техника, колхозника, для всех советских граждан.

Выпуск этого займа имеет большое политическое и хозяйственное значение. Все средства, которые поступят в государственный бюджет от подписки на новый заем, будут направлены на дальнейшее укрепление могущества нашей любимой Родины и на еще больший подъем материального и культурного благосостояния советского народа. Эту отеческую заботу партии и правительства трудящиеся ощущают в снижении государственных цен на продовольственные и промышленные товары, в расходовании крупных сумм на лечение и отдых на лучших курортах и санаториях Советского Союза и т. д.

Вот почему на проходящих сейчас многотысячных митингах и собраниях советские люди горячо приветствуют и одобряют решение правительства о выпуске нового займа. Повсюду подписка на этот заем превратилась в яркую демонстрацию неизмеримой любви и преданности всего народа к своей Родине, большевистской партии и великому товарищу Сталину.

С большим патриотическим подъемом проходят митинги и собрания на судоремонтных предприятиях, эксплуатационных участках, в учреждениях и на судах пароходства Волго-танкер. Наши речники от всего сердца выражают свое чувство благодарности партии и правительству за ту помощь, которая оказывается им в деле улучшения работы речного транспорта, оснащении его новой техникой. Работники берега и флота единодушно отдают займы государству свои трехнедельные, месячные и двухмесячные заработки. Они хорошо сознают, что этот их скромный вклад в общегосударственный бюджет будет способствовать укреплению экономической и оборонной мощи советского государства.

Выпуск Пятого государственного займа восстановления и развития народного хозяйства СССР — это новый удар по поджигателям мировой войны. Успешная реализация нового займа — это свидетельство того, что советские люди отдают все для того, чтобы сделать свою страну недоступной для любого агрессора, откуда бы он ни пытался напасть на священные границы нашей великой державы.

Задача партийных, профсоюзных, комсомольских и других общественных организаций нашего бассейна помочь речникам быстрее провести подписку на новый заем, дав займы государству тысячи дополнительных средств.

Не должно быть ни одного речника, не подписавшегося на Пятый государственный заем восстановления и развития народного хозяйства СССР.

## В Совете Министров СССР

# О выпуске Пятого государственного займа восстановления и развития народного хозяйства СССР

В целях привлечения средств населения для дальнейшего развития народного хозяйства СССР Совет Министров Союза ССР ПОСТАНОВИЛ:

1. Выпустить Пятый государственный заем восстановления и развития народного хозяйства СССР на сумму 20 миллиардов рублей, сроком на 20 лет.

2. Облигации займа и выигрыши по ним освободить от обложения государственными и местными налогами и сборами.

3. Утвердить представленные Министерством финансов СССР условия выпуска Пятого государственного займа восстановления и развития народного хозяйства СССР.



Плакат работы художника В. Коренного. (Госфиниздат).

## Пусть еще больше крепнет наша страна

Весть о выпуске нового займа встречена коллективом завода имени Сталина с большим воодушевлением. Во всех цехах прошли многотысячные митинги. В слесарном цехе первым выступил медник-стахановец тов. Литвиненко — бывший фронтовик, инвалид Отечественной войны.

— На этом заводе, — говорит он, — я работаю со дня его постройки. На моих глазах воздвигались новые корпуса цехов и оснащались они передовой техникой. С большой радостью я отдаю займы государству свои трудовые рубли. Пусть крепнет наша социалистическая Родина.

В механическом цехе, коллектив которого успешно справился с выполнением своих предмайских обязательств, выступил лучший строгальщик-стахановец тов. Афанасьев. К концу 1 Мая он завершил свою пятнадцатую годовую норму. Тов. Афанасьев сказал:

— 1 мая советские люди в городах и селах продемонстрировали свою горячую любовь и преданность партии Ленина — Сталина. Сегодня

мы еще раз покажем высокую организованность и сознательность, дружно подпишемся на новый заем. Я с радостью отдаю займы государству свой месячный заработок — 2.300 рублей.

Затем берет слово контрольный мастер тов. Андронов.

— Коллектив механического цеха, — говорит он, — на славу поработал в апреле. Четырехмесячная программа нами выполнена за три с половиной месяца. Будем первыми и в подписке на новый заем. Отдавая займы государству свои сбережения, мы тем самым будем способствовать укреплению могущества нашей Родины. Я подписываюсь на месячный оклад.

По окончании митинга началась дружная подписка. Токари, стахановцы тт. Бузулуков, Кривококов, Кипров, старший мастер тов. Шевелев и многие другие подписались более чем на месячный оклад. Подписка на новый заем продолжается с большим успехом.

## С великой радостью

С большой радостью встретил коллектив токарного цеха завода имени Ленина весть о выпуске Пятого государственного займа восстановления и развития народного хозяйства СССР. На состоявшемся здесь собрании первыми выступили токарь тов. Дьяконов и молодая производственница, воспитанница ремесленного училища токарь тов. Галкина. Они, дав займы государству месячный заработок, призвали всех рабочих и инже-

нерно-технических работников единодушно подписаться на новый заем.

После собрания тут же началась реализация займа. Фрезеровщик, комсомолец тов. Волчков подписался на 1000 рублей, токарь, комсомолец тов. Вдовин — на 900 рублей, сменный мастер тов. Чурочкин — на 1000 рублей.

Подписка на новый заем проходит дружно. Только за два часа токари дали займы государству 19.525 рублей.

## От всего сердца

Весть о выпуске Пятого государственного займа восстановления и развития народного хозяйства СССР быстро облетела все цехи судоремонтного завода имени 30 годовщины Октябрьской революции. В механическом цехе состоялся многотысячный митинг. На нем выступил токарь инструментального цеха тов. Фролов.

— От всего сердца приветствую, — говорит он, — выпуск нового государственного займа. Советские люди хорошо знают, что, отдавая займы государству свои трудовые сбережения, они тем самым делают нашу страну еще более могучей, а свою жизнь — богачей. Я с радостью подписываюсь на месячный оклад.

Затем берет слово электрик тов. Шувалев, комендант тов. Рубаник. Они говорят о безграничной любви и преданности советского народа великой партии Ленина — Сталина, о желании советских людей трудиться с удвоенной и утроенной энергией на благо своей любимой Родины.

— Мы всюду видим плоды своего труда, — говорит тов. Рубаник, — но мы хотим, чтобы еще больше росло богатство нашей страны. Работая по-стахановски, поможем любимой Родине своими трудовыми сбережениями.

## В ремесленном училище № 9

Новый заем нашел горячее одобрение среди коллектива преподавательского состава ремесленного училища № 9 при заводе имени III Интернационала. Мастер Шишовалов дал займы государству 900 рублей, комендант тов. Дьяконов — свой месячный оклад. За первый час подписки преподавательский состав училища дал займы государству 18.700 рублей.

## На месячный заработок

Судоремонтники завода имени III Интернационала с большим подъемом встретили сообщение правительства о выпуске нового займа. Во всех цехах прошли митинги. Рабочие единодушно подписываются на Пятый государственный заем восстановления и развития народного хозяйства СССР.

В токарном цехе первыми дали займы государству свои месячные заработки нормировщица тов. Хомякова, строгальщик Ногаев, токарь Аверин, технолог Залесский.

Старейшие производственники токарь тов. Пеньков подписался на 1.000 рублей, а мастер цеха тов. Выщлов — на 1.150 рублей.

## Взаимы Родине

На эксплуатационных участках и судах

СТАЛИНГРАД. (По телефону).

С большим политическим подъемом встретили работники эксплуатационных участков решение правительства о выпуске нового займа. Этому знаменательному событию здесь было посвящено многотысячное собрание. Выступая на нем, капитан баркаса «Громобой» тов. Редюнов сказал:

— Дружной подпиской на новый государственный заем мы будем способствовать дальнейшему росту промышленности, транспорта и сельского хозяйства. Еще на высшую ступень подымется материальное благосостояние советских людей. Взаимы любимой Родине я отдаю 1000 рублей. Эта сумма намного превышает мой месячный оклад.

Затем на собрании выступили секретарь парторганизации тов. Авдеевич, старший диспетчер тов. Апарин, шкипер нефтестанции № 82 тов. Кривококов и другие. Все они единодушно одобрили решение правительства о выпуске нового займа и призывав всех работников участка дружно подписаться на него. Сразу же после собрания началась подписка. За первый час работники контрольного участка дали займы государству 14.500 рублей. Дружно идет реализация нового займа на нефтестанциях и судах участка.

\*\*\*

## КАМСКОЕ УСТЬЕ. (По телефону).

На состоявшемся здесь собрании с сообщением о выпуске нового займа выступил заместитель начальника эксплуатационного участка по политчасти тов. Тютигин. Затем слово взял механик нефтестанции № 65 тов. Лавин.

— Для того, чтобы наша Родина стала еще более могучей и богачей, мы должны единодушно подписаться на новый заем. Я даю займы государству свой месячный оклад.

Выступившие на собрании прораб тов. Морозов, старший бухгалтер тов. Гришин и другие единодушно поддержали решение правительства о выпуске нового займа. К 6 часам вечера 3 мая все береговые работники были охвачены подпиской. С большим подъемом подписываются на заем команды судов и нефтестанции. Речники дают займы государству не менее месячного оклада.

\*\*\*

Речники нашего пароходства с огромным воодушевлением встретили решение Совета Министров Союза ССР о выпуске Пятого государственного займа восстановления и развития народного хозяйства СССР. На всех эксплуатационных участках и судах идет дружная подписка на новый заем.

Начальник Ульяновского нефтепункта тов. Дудин сообщает, что работники пункта единодушно поддержали новый заем. Подписка превратилась в месячный фонд зарплаты на пять процентов.

Коллектив теплохода «Измаил» успешно борется за выполнение плана по нефтеперевозкам. Узнав о выпуске нового займа, все члены экипажа единодушно подписались на месячный оклад.

Советский народ ежегодно отмечает день 5 мая, как День большевистской печати. Этот праздник установлен в честь того, что тридцать восемь лет тому назад, 5 мая 1912 года, в Петербурге вышел первый номер массовой рабочей газеты «Правда», основанной согласно указанию В. И. Ленина, по инициативе И. В. Сталина.

Первый номер «Правды» был подготовлен под руководством товарища Сталина, который определил направление газеты. В редакционной статье, написанной товарищем Сталиным, говорилось, что цели «Правды» состоят в том, чтобы освещать путь русского рабочего движения, сеять правду среди рабочих и друзей и врагов рабочего класса, стоять на страже интересов рабочего дела.

И ныне у нашей печати нет других интересов, кроме интересов рабочего дела, интересов народа.

В условиях царского самодержавия издание революционной рабочей газеты было сопряжено с большими трудностями и опасностями. «Правду» то и дело закрывали. Большевики продолжали выпускать ее под другими названиями. На нее накладывали непосильные штрафы. Рабочие собирали по копейкам и гривенникам в фонд своей любимой газеты. Редакторов и сотрудников газеты царская полиция сажала в тюрьмы.

Такое и ныне положение революционной рабочей печати в буржуазных странах, правители которых не жалуют красок, чтобы нарицательно насквозь живую картину «свободы печати», якобы царящей в государствах хваленной «западной демократии». Но мы знаем, что коммунистические газеты не имеют там необходимой типографской базы, они лишены бумаги. Их травят и преследуют за правдивое слово, изобличающее жестокий строй эксплуатации и хищничества, империалистического грабежа и подготовки новых войн. Зато полной безнаказанностью пользуется в капиталистическом мире и всячески поощряется буржуазная печать, которая одурманивает сознание читателей, возбуждает в них преступ-

ные инстинкты, разжигает ненависть к другим народам, призывает к разбойнической войне против СССР и стран народной демократии.

Действительная свобода печати может существовать только там, где свергнут строй капитализма и где власть находится в руках рабочего класса, в руках народа. Вскоре же после Великой Октябрьской социалистической революции в СССР буржуазия и ее холопы были лишены средств и возможности выпускать свои газеты. Типографии, бумага, краска — все стало служить делу издания газет, книг, журналов только в интересах трудящихся, против буржуазии.

Коммунистическая партия и советская власть придали изданию газет, книг, журналов для народа огромный размах. В СССР построены новые, большие книжные и газетные типографии, огромные бумажные комбинаты. Никогда в прошлом в нашей стране не издавалось столько книг и газет и такими громадными тиражами, как после Октябрьской революции.

Только за время с 1917 по 1947 год в СССР было издано 889 тысяч книг и брошюр общим тиражом 11 миллиардов 300 миллионов экземпляров. В нашей стране книги издаются на 119 языках, в том числе и на языках 40 национальностей, которые лишь при советской власти получили письменность.

До Октябрьской революции в России выходили газеты на 24 языках. Теперь у нас издаются газеты на 80 языках народов СССР. В каждой республике, в каждой области, в каждом крупном городе и районе, на больших заводах и новостройках имеются газеты.

Товарищ Сталин назвал печать самым сильным оружием, при помощи которого партия ежедневно, ежедневно говорит с рабочим классом на своем, нужном ей языке.

История советской печати неразрывно связана с историей советского государства. В годы гражданской войны печать мобилизовала усилия трудящихся на борьбу против интервентов и белогвардейцев. После этого главным была задача восста-

вления народного хозяйства. В эпоху сталинских пятилеток печать сыграла огромную роль в подъеме трудовой активности рабочих и крестьян, в организации социалистического соревнования, в борьбе за индустриализацию страны и коллективизацию сельского хозяйства, в разоблачении врагов партии и народа, врагов социализма. В период Великой Отечественной войны печать призывала народ на священный бой с немецко-фашистскими захватчиками, вселяла в советских людей уверенность в их силах, уверенность в победе. Ныне, в послевоенную сталинскую пятилетку, наша печать находится на передовых позициях борьбы партии за дальнейшее развитие народного хозяйства и культуры, за еще большее укрепление могущества СССР.

Наша печать призвана воспитывать в людях советский патриотизм и советскую идеологию дружбы народов, изобличать любые проявления буржуазной идеологии и бороться с ними. Она призвана распространять опыт передовых людей промышленности, сельского хозяйства, транспорта, науки и неустанно бороться со всеми, кто мешает, тормозит наше быстрое продвижение вперед, к коммунизму.

Велико значение печати в развертывании большевистской критики и самокритики. Товарищ Сталин говорит: «Пусть партия, пусть большевики, пусть все честные рабочие и трудящиеся элементы нашей страны вскрывают недостатки нашей работы, недостатки нашего строительства, пусть намечают пути ликвидации наших недостатков для того, чтобы в нашей работе и в нашем строительстве не было застойности, болота, гниения, для того, чтобы вся наша работа, все наше строительство улучшалось изо дня в день и шло от успехов к успехам» (И. В. Сталин. Сочинения, т. 11, стр. 30).

Священная обязанность советской печати — чутко прислушиваться к голосу читателей. Только в тесной и органической связи с читательской массой может наша печать выполнять те высокие требования, которые предъявляют ей партия и народ. Г. Денисов.

### Партийную жизнь — в центр внимания

На нашем флоте имеются такие партийные организации, которые, на деле осуществляя свою авангардную роль, добились хороших производственных успехов в нефтеперевозках. К ним относятся парторганизации пароходов «Тарас Шевченко», «Сурахань», «Циолковский», «Ленинец», «В. Чкалов» и другие. Однако бассейновая газета не обобщила их работу в 1949 г. А ведь у них есть чему поучиться.

На флоте сейчас работает более 50 политорганизаторов. Но и о их

деятельности ничего не увидишь в газете. Плохо освещается и работа политкружков.

Надо на страницах газеты больше уделять внимания и судовым стенным газетам, публиковать материалы для изучающих марксистско-ленинскую теорию.

Вопросы партийной жизни должны стать в центре внимания нашей бассейновой газеты.

**Н. ПОХОЛКОВ,**  
инструктор парткома плавсостава пароходства.

### Передавать опыт работы диспетчеров

На страницах газеты «За советскую нефть» недостаточно освещаются вопросы эксплуатации флота, а также работа отдельных эксплуатационных участков, особенно Уфимского.

Бассейновая газета должна чаще писать о деятельности сквозных диспетчерских смен, об опыте передовых диспетчеров, капитанов рейда

и т. д. Надо также своевременно публиковать итоги социалистического соревнования между диспетчерами Волготанкера и Волжского грузового пароходства, с коллективом которого соревнуются речники нашего нефтефлота.

**Д. ЛАФИЦКИЙ,**  
старший диспетчер управления пароходства.

### НАШИ ПОЖЕЛАНИЯ

**БОРТ ПАРХОДА «АКАДЕМИК ГУБКИН».** (По радио). Команда нашего нефтевоза поздравляет коллектив редакции газеты «За советскую нефть» и весь авторский актив с днем большевистской печати и желает дальнейших успехов в работе.

Наши пожелания: пише освещайте передовой опыт руслановских и бурлаковских судов, распространяйте новые методы по эксплуатации флота и организации социалистического соревнования.

**В. ЦАПИН — капитан.**

### ПИШИТЕ О ЗАВОДАХ

Наша газета недостаточно уделяет внимания таким важным вопросам, как обмен опытом между судоремонтными предприятиями нашего бассейна. Мы не видим на страницах газеты, над чем работают наши заводские рационализаторы и изобретатели и их достижения. Надо также отметить, что газета в летнее время совсем не освещает деятельность промышленных предприятий, уделяя основное свое внимание работе нефтефлота.

**И. ЦАРИКОВСКИЙ,**  
начальник токарного цеха завода имени Ленина.

Речники нашего пароходства, вступая в социалистическое соревнование в честь всенародного праздника 1 Мая, брали на себя повышенные обязательства по досрочной доставке нефтегруза в пункты назначения, по экономии топлива и смазки. Многие коллективы судов, совершая стахановские рейсы, отметили первомайские дни хорошими производственными успехами. В редакцию нашей газеты поступили многочисленные сообщения о трудовых подвигах команд пароходов, теплоходов, танкеров.

Вот что пишет механик передового нефтевоза «Академик Губкин» лауреат Сталинской премии В. Ф. Чеботарев.

— Пароход совершает первый рейс с большегрузным караваном. Команда, соревнуясь в честь 1 Мая, добилась высоких показателей. Техническая скорость перевыполняется, машина работает бесперебойно. Идем впереди графика на 46 часов. Поддерживая почин Л. Корабельниковой и Ф. Кузнецова, уже сэкономили 25 тонн топлива.

Капитан комсомольско-молодежного нефтевоза «В. Чкалов» тов. Вахрамов радирует:

— Молодежь судна с честью справилась с предмайскими обязательствами. Два рейса, совершенные с грузом, прошли успешно. Работая по стахановскому плану, команда сэкономила 69 часов ходового времени. Сбережено 4 тонны топлива. Апрельский план перевозок закончили 29 числа. Лучших результатов в соревновании среди коллектива добилась вахта штурмана тов. Юшкина.

Председатель судового комитета танкера «Печенег» сообщает, что взятое обязательство коллективом судна выполнено. 28 апреля сделано уже 50 процентов апрельско-майско-

го плана. Команда дала слово задание этого периода навигации завершить к 20 мая.

С нефтевоза «Индустриализация» радируют. «Совершая дальний рейс, прошли Саратов на 36 часов раньше графика. Команда сэкономила уже 5 тонн топлива. Закрепляя успехи предмайского соревнования, коллектив дал слово доставить нефтекараван досрочно на 60 часов и сберечь 8 тонн горючего».

Следующим рейсом с грузовой баржей до Баграков, нефтевоз «Аткарек» прошел Сталинград на 28 часов раньше срока. Работая по стахановскому плану, коллектив этого парохода с открытия навигации уже сберечь 90 часов ходового времени. Это дает возможность сделать дополнительный рейс из Астрахани до Сталинграда.

Экипаж нефтевоза «Циолковский», которым командует знатный речник нашего бассейна, лауреат Сталинской премии Петр Петрович Брутов, успешно совершает рейс из Астрахани до Ярославля. Соревнуясь в честь 1 Мая, нефтевоз преследовал Хвалынский досрочно на 18 часов.

Радостная весть пришла и с теплохода «Смоленск» (капитан тов. Соломин). Коллектив этого судна 1 Мая встретил в пути. Когда были подведены итоги предмайского соревнования, то оказалось, что нефтевоз опережает график на 68 часов. Здесь состоялась собрание команды посвященное первомайскому торжеству. После кружок художественной самодеятельности дал праздничный концерт.

О больших производственных успехах в честь 1 Мая сообщали также с теплоходов «Академик Павлов», «Н. Хрущев», «Капитан», «Владивосток», «Красное Сормово», с пароходов «Ленинец», «Сократ», «Сурахань» «Игарка» и с многих других судов.

### На Горьковском эксплуатационном участке не подготовились к встрече первого нефтекаравана

Еще 16 апреля в газете «За советскую нефть» была опубликована корреспонденция тов. Кремнева, сигнализирующая о плохой подготовке Горьковского эксплуатационного участка к навигации. Однако ни руководители этого участка, ни работники управления пароходства не восприняли сигнал газеты и не обеспечили полную готовность участка к работе в текущем году. В результате этого с первых же дней навигации на Горьковском рейде начались большие непроизводительные простои флота.

2 мая сюда прибыл из Астрахани первый нефтевоз «Смоленск» с баржей «Альфа», но к встрече этого единственного каравана совершенно не подготовились. Нефлестанция, которая должна раскачивать баржу «Альфа», не была своевременно под-

ведена к причалу. Только через 7 часов ее поставили на место.

Вот еще один подобный факт. Баржа «Мерчанка» в ожидании погрузки простояла более суток, тогда как предназначавшееся для транспортировки в ней горючее следовало срочно доставить в сельскохозяйственные районы к весеннему севу.

Также простояли сутки пароходы «Армамас» и «Правда», ожидая буксировки баржи «Мерчанка».

Руководителям Горьковского эксплуатационного участка тт. Маркову и Соколову нужно сделать для себя серьезные выводы из ошибок первых дней навигации, принять решительные меры к организации четкой и слаженной работы всех звеньев своего участка.

**В. НИРГИЧЕВ.**

### Разработать Капитанский перекач

**БОРТ ТЕПЛОХОДА «КИРОВОГРАД».** (По радио). Каждый год в весеннее время водой подмывает горный берег Капитанского переката и увеличивает суводь. Прорезь же переката судового хода остается та же самая при габаритной ширине в 80 метров.

На Капитанском перекаче часто происходят аварии. Чтобы избежать

их в текущую навигацию, я вношу предложение: срыть от кромки прореза по горному берегу пещину, увеличить габаритную ширину судового хода на 20 метров и в длину срыть на 300 метров. Это позволит проводить безаварийно большие воза через Капитанский перекач.

**В. ПОЖАРОВ,**  
капитан теплохода «Кировоград».

Ответственный редактор И. А. ЕРЕМИН.

# ЗА СОВЕТСКУЮ НЕФТЬ

ОРГАН УПРАВЛЕНИЯ ПАРОХОДСТВА ВОЛГОТАНКЕР, ПОЛИТОТДЕЛА И БАСЕЙНОВОГО КОМИТЕТА ПРОФСОЮЗА РЕЧНИКОВ

№ 53 (1570) СУББОТА, 6 мая 1950 года. 13 год издания цена 15 коп.

## Решительно бороться с простоями нефтештота

В прошлом году производственные потери на волжском нефтештоте достигли колоссальных размеров. Достаточно сказать, что простой тяги превысил 900 тысяч силос-суток. Это равноценно выводу из эксплуатации на всю навигацию трех 1200-сильных пароходов. Свыше 30 миллионов тоннаже-суток составил простой барж. Иначе говоря, в течение всего навигационного периода было поставлено на прикол 20 барж средней грузоподъемности.

Цифры — внушительные. Между тем, в управлении пароходства не только не извлекли уроков из ошибок прошлой навигации, но даже толком не разобрались в причинах, не сделали анализа столь больших простоев тяги и тоннажа. Здесь не разработали также мероприятий, направленных на ликвидацию производственных потерь в 1950 году. Стоит ли после этого удивляться, что уже с первых дней текущей навигации начались массовые непроизводительные простои нефтевозов и барж. Возрастающие с каждым днем цифры этих простоев лишь регистрируют в аппарате управления пароходства и на эксплуатационных участках, не привлекая конкретных виновников к ответственности.

Слабая борьба за график, отсутствие требовательности, контроля, чувства ответственности за порученное дело, самотек и бесплановость в работе — вот что приводит к большим производственным потерям на флоте. Этим самым во многом сдерживается оборачиваемость судов, снижается их провозная способность, что имело место в апреле, а также и в первые дни мая.

Даже в самой Астрахани, под бок у управления пароходства, нефтевозы и баржи систематически задерживаются с выходом в рейсы. Здесь за первые 20 дней навигации тяга, сданная в эксплуатацию, простояла 11.300 силос-суток и баржи — 184.000 тоннаже-суток. Только за одну третью декаду апреля 5 раз нарушались суточные графики отправки нефтекараванов. Например, теплоход «Сергей Киров» вместо 23 числа вышел в рейс спустя трие суток. Вместе с нефтевозом простаивали и грузовые баржи.

В этом немалая вина руководителей завода имени Ленина, задержавших в ремонте судно. Но и после сдачи нефтевозов несколько дней простаивал в ожидании, пока работники Астраханского эксплуатационного участка (начальник тов. Цыганов) снабдят его топливом и смазкой. Срыв графиков, простой тяги и тоннажа здесь вошли в систему, а виновников этого так и не могут найти.

За последние дни отправка нефтепродуктов из Астрахани резко снизилась. Причина — нехватка тяги и тоннажа, и лишь с приходом его сверху рассчитывают увеличить вывоз грузов. Таким образом, сейчас первостепенное значение будет играть быстрейшая оборачиваемость флота.

Однако этой простой истины еще не поняли многие работники берега. На Горьковском эксплуатационном участке (нач. участка тов. Марков), например, так безответственно относятся к делу, что уже первые пришедшие туда нефтекараваны подолгу простаивают. Баржа «Акатуй», доставленная нефтевозом «Капитан», простояла без разгрузки 13 часов. У работников Горьковского эксплуатационного участка нехватало всей зимы, чтобы образцово подготовиться к встрече первых нефтекараванов.

Простаивает флот и на Куйбышевском эксплуатационном участке. Из-за неисправности нефтестанции № 37 баржа «Енисей» разгружалась лишние сутки. В Батраках в ожидании выкачки баржа «Ишим» стоит с 1 мая, баржа «Чарши» — с 2 числа, баржа «Маньч» — с 3 мая. Еще большие производственные потери наблюдаются на Камско-Устьинском участке, где отдельные суда, как уже сообщалось в нашей газете, простаивают из-за нераспорядительности руководителей участка.

Работники управления пароходства и руководители эксплуатационных участков должны понять, что только за счет снижения одного процента непроизводительных простоев самоходного флота можно сделать 8 миллионов тонно-километровой продукции. Вот почему надо повести решительную борьбу с непроизводительными простоями и их конкретными виновниками.

## В управлении пароходства

Дружно прошла подписка на новый государственный заем среди коллектива управления пароходства. В целом подписка составила 110 процентов к месячному фонду зарплаты.

Впереди по подписке идут работники отдела кадров — 122 проц. к

месячному фонду зарплаты, отдела труда и зарплаты — 118 проц. Работники управления пароходства тт. Мазин, Майоров, Вавилин, Ренева, Насонова, Шлыков, Лугаковский и другие дали займы государству более 125 процентов месячного оклада.

## Впереди — комсомольцы

В кузнечном цехе завода имени Ленина немало работает молодых производственников, недавно пришедших из ремесленного училища. Они показывают пример не только в труде, но и в подписке на новый государственный заем.

Молодой кузнец, секретарь цеховой комсомольской организации тов. Маринев при месячной зарплате в 380 рублей, подписался на новый заем на 500 рублей. Более месячного оклада дали займы государству кузнецы-комсомольцы тт. Пичугин, Роналов и другие.



Стахановка малярного цеха завода им. III Интернационала В. М. Бударина одной из первых подписалась на новый заем на месячную заработную плату.

## МИТИНГ НА СУДНЕ

Я слушал митинг  
 Не в притихшем зале:  
 Ораторы под перестук машин  
 По очереди на мостики входили  
 И говорили просто —  
 От души  
 И капитан,  
 Что знал давно напамять  
 На Волге  
 Даже самый малый плес,  
 И юноша,  
 Что мог перупрямить  
 Любую сталь,  
 И средних лет матрос,  
 Волнуясь, говорили:  
 — Знаем — надо,  
 И славим нашу Родину  
 Трудом.  
 Мы счастливы сегодня,  
 Сердцем рады  
 Помочь Отчизне трудовым рублем,  
 И мы поможем,  
 Чтоб еще прекрасней  
 Была  
 Врагам на зависть  
 Наша жизнь,  
 Чтобы страна, как нынче,  
 Ежечасно  
 Спешила твердым шагом  
 В коммунизм...  
 Я слушал митинг  
 Не в притихшем зале:  
 Ораторы под перестук машин  
 По очереди на мостики входили  
 И говорили просто —  
 От души.

Анатолий Седов.

## ОБ УЧАСТИИ ПРОФСОЮЗНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ В ПРОВЕДЕНИИ ПОДПИСКИ НА ПЯТЫЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ЗАЕМ ВОССТАНОВЛЕНИЯ И РАЗВИТИЯ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА СССР

Постановление Президиума Всесоюзного Центрального Совета Профессиональных Союзов от 3 мая

Советский народ под руководством партии большевиков, под водительством великого вождя и учителя товарища Сталина добился мощного подъема социалистического хозяйства и культуры.

Замечательные успехи, достигнутые в области промышленного и сельскохозяйственного производства в 1949 году, неуклонный рост производительности труда и снижение себестоимости продукции дали возможность осуществить с 1 марта 1950 года новое снижение государственных розничных цен на продовольственные и промышленные товары массового потребления.

Это снижение цен обеспечивает дальнейшее серьезное повышение реальной заработной платы рабочих и служащих, повышение жизненного уровня колхозного крестьянства и является ярким свидетельством повседневной заботы коммунистической партии, советского правительства, товарища Сталина о повышении материального благосостояния нашего народа.

Блестящая победа сталинского

блока коммунистов и беспартийных на выборах в Верховный Совет СССР воодушевила миллионы советских людей на новые трудовые подвиги в борьбе за дальнейший подъем промышленности, сельского хозяйства, культуры, за укрепление могущества нашей великой Родины.

Пятый государственный заем восстановления и развития народного хозяйства СССР, вышущий по решению Правительства, имеет важнейшее значение в деле дальнейшего развития всех отраслей народного хозяйства, укрепления советского государства и дальнейшего повышения материального благосостояния и культуры советского народа.

Президиум Всесоюзного Центрального Совета Профессиональных Союзов предлагает всем профсоюзным организациям принять активное участие в проведении подписки на Пятый государственный заем восстановления и развития народного хозяйства СССР среди рабочих, служащих и интеллигенции, среди всех трудящихся Советского Союза.

Профсоюзным организациям следует развернуть разъяснительную

работу среди трудящихся о значении займа для дальнейшего роста промышленности и сельского хозяйства, укрепления обороноспособности нашей Родины, повышения благосостояния и культуры советского народа.

Президиум ВЦСПС призывает всех рабочих и работников промышленности и транспорта, работников сельского хозяйства, служащих, инженеров и техников, работников науки и искусства, всех трудящихся Советского Союза единодушно подписаться на Пятый государственный заем восстановления и развития народного хозяйства СССР в размере трех-четырехнедельного заработка.

Единодушной и всеобщей подпиской на Пятый государственный заем восстановления и развития народного хозяйства СССР советский народ еще раз продемонстрирует свою беспредельную любовь и преданность нашей социалистической Родине, коммунистической партии, Советскому Правительству, великому вождю и мудрому учителю товарищу Сталину.

Президиум ВЦСПС.

и оборонную мощь своей страны

## ВЗАЙМЫ РОДИНЕ

На эксплуатационных участках и судах

**САРАТОВ. (По радио).** С большим воодушевлением встретил коллектив нашего эксплуатационного участка весть о выпуске Пятого государственного займа восстановления и развития народного хозяйства СССР.

На нефтештатных, рейдовых баркасах и среди диспетчерского аппарата с большим политическим под-

ъемом прошла реализация нового займа. 242 речника участка дали займы государству 92.950 рублей. Это составляет 105 процентов к месячному фонду заработной платы, 4 мая подписка на новый заем полностью закончена.

**М. ЗИНОВЬЕВ,**  
 начальник Саратовского эксплуатационного участка.

**ГОРЬКИЙ. (По телефону).** Дружно и организованно проходит подписка на новый заем среди коллектива эксплуатационного участка. 4 мая к концу дня она уже превысила месячный фонд зарплаты.

Выше месячного оклада дали

займы государству диспетчеры тт. Кремнев и Жарехин, механики тт. Фортин, линейные механики тт. Жировский, Легинов, механик нефтештатной № 12 Вихрев и многие другие. Подписка на заем продолжается.

**КУЙБЫШЕВ. (По телефону).** С большим воодушевлением встретил коллектив эксплуатационного участка Постановление Совета Министров СССР о выпуске Пятого государственного займа восстановления и развития народного хозяйства СССР. Отдавая займы государству свои трудовые рубли, речники способствуют тем самым росту могущества нашей Родины и благосостояния трудящихся.

Подписка на новый заем уже про-

должается второй день. Впереди идут работники берега. Начальник участка тов. Луничев, его заместитель тов. Веронцов, главный инженер тов. Земсков, диспетчер движения тов. Фоменков и другие подписались более чем на месячный оклад.

Среди работников приписного флота впереди по подписке идет команда баркаса «Артем Сергеев», где капитаном тов. Антонов. Подписка среди коллективов судов и нефтештатных продолжается.

Палубная и машинная команды парохода «Сталинец», все, как один, подписались на новый заем. Коллек-

тив дал займы государству месячный фонд заработной платы — 5.350 рублей.

Дружно прошла подписка на новый заем на танкере «Осетин», где капитаном тов. Будылин. Подпиской

охвачен весь экипаж судна. Она составила 101 процент к месячному фонду зарплаты.

**БОРТ ПАРОХОДА «КУЛИБИН».** (По радио). Коллектив нашего нефтевоза с большим воодушевлением встретил решение правительства о выпуске Пятого государственного займа восстановления и развития народного хозяйства СССР. Мы знаем, что наши трудовые сбережения пойдут на

строительство новых фабрик и заводов, на дальнейший подъем речного транспорта.

Все члены судовой команды дружно подписались на новый заем. Подписка составила 11.300 рублей, что превышает месячный фонд зарплаты.

**А. ЧЕСНОВ,**  
 капитан нефтевоза «Кулибин».

### Как я организую уход за механизмами

Желая помочь в работе молодым механикам нефтештота, мне хочется поделиться с ними своим многолетним опытом по уходу и эксплуатации судовых механизмов. Начну с того, что я всегда заблаговременно заготавливаю сменные детали как-то: болты, арматуру, косяки для пружин и шпирншей, слесарный инструмент. Это во многом способствует успеху в работе машинных команд. Как правило, до выхода в рейс я уделяю основное внимание проверке состояния главной машины, котлов, двигателей. Нужно помнить, что котлы и их арматура боятся «простуды». С этой целью я строго слежу за точностью выполнения технического порядка.

Для обеспечения безаварийной работы механизмов я практикую собеседования с членами команды непосредственно у котлов и главной машины. На практике показываю, как надо ухаживать за ними. За 14 лет работы я хорошо изучил судовую технику и добился удлинения срока службы ответственных деталей. Например, вкладыши коленчатого вала и стальных колес, золотники пружины и штеки бесперебойно действуют с выхода судна в эксплуатацию с Сергеевского завода. Много лет работали и работают сейчас без переделок колесные бугели, их пальцы, втулка воздушно-масляного насоса и арматура котлов.

Для лучшего технического содержания и хорошей работы механизмов распределяю к ним членов команды и своих помощников. Вместе с ними проверяю состояние механизмов, даю им свои замечания и советы, как нужно устранить замеченные недочеты, исправить или сделать ту, или иную деталь.

Между вахтами машинного отделения организовываю социалистическое соревнование, систематически знакомяю их с результатами работы за каждую смену и каждый рейсоборот. Мною составлен стахановский план по дальнейшему внедрению бурлаковских методов по технической эксплуатации судна. Все намеченные в нем мероприятия с первых дней плавания выполняются успешно.

На судне начались занятия в кружке технической учебы. На практических и теоретических примерах я помогаю молодым речникам глубже изучить работу механизмов, вести за ними бурлаковский уход и продлевать срок их службы.

Возглавляемая мною машинная команда прилагает все свои силы и знания для того, чтобы своим самоотверженным трудом способствовать досрочному выполнению пятилетнего и пятилетнего плана нефтеперевозок.

**Г. Яшин,**  
механик парохода «Ленинец».

### Энтузиасты

Над токарным станком низко склонился молодой рабочий. Он внимательно следит за движением резца. Это — комсомолец Николай Семушкин — токарь механического цеха завода имени 30 годовщины Октябрьской революции. Всего три года назад он покинул стены специального ремесленного училища и пришел на предприятие. Этого срока тов. Семушкину было достаточно, чтобы стать мастером высокопроизводительного труда.

Терпеливо и настойчиво осваивая передовые методы, молодой токарь научился вести счет минутам и экономно расходовать материалы. Не случайно поэтому, что имя стахановца постоянно красуется на цеховой заводской доске показателей. В январе и феврале, например, тов. Семушкин выполнил производственное задание на 147 процентов, а уже в апреле в честь международного праздника Первого мая он дал два месячных плана.

— В моей работе, — говорит он, — нет брака. Обрабатываемые мной детали принимаются отделом технического контроля только с хорошей и отличной оценкой.

Рядом со станком Николая Семушкина по-стахановски трудится токарь комсомолец Валентин Калашников. Он тоже окончил ремесленное училище, поступил на завод и успешно овладел токарным ремеслом. Участвуя в предмайском социалистическом соревновании, тов. Калашников ежедневно перекрывал сменные задания в полтора—два раза. Еще 25 числа он закончил выполнение апрельского плана.

Молодым токарям поручаются ответственные и трудоемкие операции, с которыми они всегда успешно справляются.

Встретив международный праздник трудовыми достижениями, тт. Семушкин и Калашников продолжают совершенствовать свое мастерство и множить производственные успехи.

**М. КАРЕЛИН.**

### Проверять выполнение обязательств, принятых шкиперами барж

Заредившиеся три года назад бурлаковское движение за передовые методы технической эксплуатации флота медленно распространяется на несамостоятельный флот нашего пароходства. Поэтому неудивительно, что в 1949 году только одна баржа «Приять» была поставлена на зимний отстой без заводского ремонта, а в 1950 году число таких судов несколько увеличилось.

В конце февраля на Астраханском эксплуатационном участке проходило совещание шкиперов наливного флота. Были подведены итоги социалистического соревнования за навигацию 1949 года и результаты работы баржевых коллективов, работавших по методу тов. Бурлакова.

Участники совещания разработали и приняли ряд обязательств, на-

правленных на улучшение технической эксплуатации судов в 1950 году. Они обещали, например, добиться отличного содержания судов, и в зиму 1950—1951 гг. поставить без ремонта не менее 40 единиц, шире внедрять начин коллектива парохода «Каманин» по удлинению срока службы судового инвентаря.

Однако никто не следит сейчас за выполнением этих обязательств и не организует между шкиперами массового социалистического соревнования за повышение технической эксплуатации судов по методу механиков лауреатов Сталинской премии тт. Бурлакова и Чеботарева.

**Ф. КОРОВИН,**  
нач. технического надзора пароходства

В третьей декаде апреля задание по вывозу нефтепродуктов паромом выполнено на 84,7 процента, в том числе: из Астрахани — на 92,9, и из линейных пунктов — на 80,1 процента. Выполнение апрельско-майского плана в целом по пароходству на 1 мая составило 40,7 процента.

Астраханский эксплуатационный апрельское задание по отправлению грузов перевыполнил. Однако здесь резко снизили темпы работы, чем и объясняется значительный недоувоз нефтепродуктов в третьей декаде прошлого месяца. Причина — руководители эксплуатационной и отдела движения пароходства еще не сделали график железным законом.

В третьей декаде, например, 5 раз нарушался график, составляемый главной диспетчерской пароходства. 21 апреля теплоход «Красное Сормово» не вышел в рейс из-за несвоевременной погрузки баржи «Сейма». 23 числа была запланирована отправка теплохода «Сергей Киров» с баржами «Аракс» и «Бездна». На самом же деле этот нефтевоз был отправлен спустя три суток. Он все еще стоял у завода имени Ленина на ремонте, а потом по вине работников Астраханского эксплуатационного несколько дней ожидал топлива и

смазку. Вместе с двигателем три суток простояли грузевые баржи «Аракс» и «Бездна». 26 апреля не вышел в рейс нефтевоз «Урал-нефть»: у судна вышла из строя шестерня. Баржи «Запад» и «Дон», предназначавшиеся для буксировки этим судном, простояли на рейде около суток.

В третьей декаде апреля все звенья волжского нефтесовейера вместе с отдаленными эксплуатационными вступили в навигацию. Между тем, к ней не везде как следует подготовились. Больше того, в ряде пунктов наблюдались вопиющие безобразия. Уже в первые дни навигации суда обречались на простои, сдерживалась оборачиваемость тати и тоннажа.

Неорганизованно начал навигацию Горьковский эксплуатационный (начальник тов. Марков). Там, например, с опозданием сдали в эксплуатацию баржу «Амазонка», а при отправлении в рейс не оформили документ на право плавания этого судна. Но когда «Амазонка» была доставлена в Ульяновск под погрузку, оказалось, что налив производить нельзя, так как требовалась пропарка и выкачка воды из судна. С большим опозда-

нием вышел в первый рейс и танкер «Мордвин». По этой причине полностью не завезли горючее в реку Сура для нужд весеннего сева.

Безответственно отнеслись к подготовке судов к первым рейсам и на Камско-Устьинском эксплуатационном (начальник тов. Нортнов), о чем уже сообщалось в нашей газете. Но уже в отмеченным безобразиям можно добавить еще и такой факт. Известно, что руководители этого эксплуатационного заверяли, что флот к навигации полностью подготовлен. Стоило однако послать пароход «Балхаш» в Тихие горы для буксировки баржи «Лабба», как выяснилось, что на этом судне еще не закончены ремонтные работы и не выкачен из люков мазут, принадлежащий местному предприятию. По этой причине баржа «Лабба» не была своевременно отправлена в Уфу под погрузку.

На Саратовском эксплуатационном умудрились отправить из Алексеевского затона баржи «Ячменка» и «Тарханка», не сделав этим судам на месте пропарку, а также не произвели выкачку воды из люков. Из-за этого «Ячменка» и «Тарханка», а вместе с ними и нефтевоз простояли около суток в пункте погрузки сырой нефти.

### ПЕРВЫЙ РЕЙС ПРОХОДИТ УСПЕШНО

**БОРТ ТЕПЛОХОДА «Н. ХРУЩЕВ».** (По радио). Коллектив соревнуется за досрочное завершение апрельско-майского плана перевозок. Первый

рейс с караваном грузевых барж проходит успешно. Техническая сложность на всем пути перекрывается.

В Камское-Устье судно прибыло на 84 часа раньше установленного срока.

**А. КРИВОЦОВ,** капитан.

### ПО РОДНОЙ СТРАНЕ

#### Открытие памятника В. И. Ленину в Воронеже

**ВОРОНЕЖ.** Недавно на площади имени 20-летия Октября состоялось открытие памятника создателю большевистской партии и советского государства Владимиру Ильичу Ленину. Тысячи трудящихся пришли на митинг.

По поручению общественных организаций и трудящихся города памятник открыл секретарь обкома ВКП(б) тов. К. П. Жуков.

В торжественной тишине под звуки Государственного Гимна Советского Союза с огромного монумента опускается покрывало. Взорам собравшихся открылась величественная фигура В. И. Ленина.

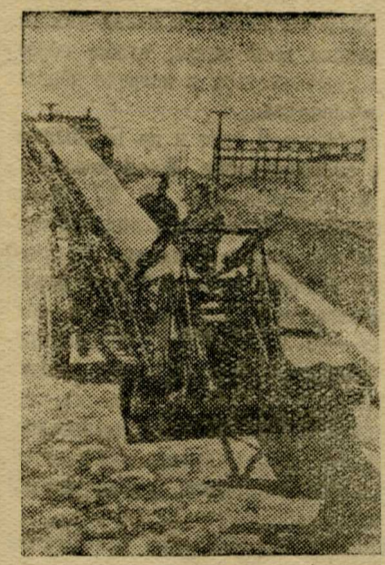
#### Съемки на берегу озера

**МУРМАНСК.** В окрестностях Кировска, на берегу озера Вудьявр, работает съемочная группа киностудии «Мосфильм», возглавляемая лауреатом Сталинской премии кинорежиссером Столпером. Сейчас снимается кинофильм «Далеко от Москвы», сценарий которого написал М. Папава по роману В. Ажаева.

В районе озера Вудьявр и на дороге, которая ведет к горе Кукикумчорр, будут сняты все зимние сцены — отъезд комсомольцев на строительство линии связи, отъезд трассы руководителями строительства нефтепровода и др.

#### Сезон на Ейском курорте

**ЕЙСК (Краснодарский край).** На Ейском грязелечебном курорте открылся лечебный сезон. Санаторий принял первую группу больных. В нынешнем сезоне здесь будет лечиться свыше шести тысяч трудящихся.



**Кутаиси.** В этом году завод «Горняк» начал выпускать погрузочно-разгрузочные транспортеры «ПРТ-30», показавшие при испытании хорошие результаты.

НА СНИМКЕ: заместитель начальника сборочного цеха Ш. Челидзе и бригадир сборочной бригады В. Пхакадзе осматривают новый транспортер.

Фото П. Луценко. Прессклише ТАСС.

#### Новое издание сочинений Т. Драйзера

Гослитиздат предпринимает выпуск собрания сочинений Теодора Драйзера. Оно выйдет не в десяти, как предполагалось, а в двенадцати томах и будет осуществлено в течение четырех лет. В собрание сочинений войдут восемь романов: «Сестра Керри», «Джени Гергардт», «Финансист», «Титан», «Стоик», «Гений», «Американская трагедия», «Оплот», а также рассказы и публицистика. Большая часть художественных произведений дается в новых переводах.

#### Лекция бурильщика

**КРИВОЙ РОГ.** Имя бурильщика шахты «Новая» Антона Зинькова известно далеко за пределами Криворожского железорудного бассейна. Бригада тов. Зинькова усовершенствовала технологию добычи руды путем применения более мощного механизма и в три раза увеличила производительность труда.

На днях Антон Зиньков выступил перед студентами и преподавателями Криворожского горного техникума. Горняк-новатор прочитал лекцию на тему «Отбойка руды в системе подэтажных штреков глубокими скважинами без заходок». Во время лекции тов. Зиньков демонстрировал схемы и диаграммы, показывающие рост производительности труда в его стахановской бригаде.

#### О фильтрах тонкой очистки масел

Применяемые для смазки двигателей масла окисляются и загрязняются смолами и разного рода примесями, что ведет к преждевременному износу двигателя. Поэтому необходимо на двигателях ставить фильтр, так как он способствует лучшей эксплуатации двигателя, а вместе с тем удлинит срок службы масел.

За последние годы произведены испытания нескольких типов маслосъемных фильтров. Для внедрения в массовое производство принят масляный фильтр тонкой очистки со сменными картонными элементами «АСФО». Фильтр сконструирован группой работников конторы «Реготмасс». Массовое производство этих фильтров позволило значительно снизить их продажную цену.

И. о. ответственного редактора  
**Н. А. БЕЛЯКОВ.**

# ЗА СОВЕТСКУЮ НЕФТЬ

ОРГАН УПРАВЛЕНИЯ ПАРОХОДСТВА ВОЛГОТАНКЕР, ПОЛИТОТДЕЛА И БАСЕЙНОВОГО КОМИТЕТА ПРОФСОЮЗА РЕЧНИКОВ

№ 54 (1571) | ВОСКРЕСЕНЬЕ, 7 мая 1950 года. | 13 год издания цена 15 коп.

## Неотложные задачи низовой печати нашего бассейна

Пятого мая вся наша страна отмечала знаменательную дату — День большевистской печати. Это не только праздник работников газет, журналов, полиграфии, но и праздник всех трудящихся, потому что печать в Советском Союзе принадлежит самому народу и служит его кровным интересам.

Сила большевистской печати, прежде всего, заключается в ее партийности, правдивости и тесной связи с массами. Советская печать, являясь самым острым и самым сильным оружием нашей партии, мобилизует людей на выполнение поставленных перед ними задач, помогает им быстрее построить коммунистическое общество в нашей стране.

Сотни тысяч рабочих, служащих, инженеров, техников и колхозников повседневно читают газеты, журналы, а также активно участвуют в них. В своих письмах, заметках они вскрывают серьезные недостатки в работе отдельных организаций, руководителей, рассказывают о новых методах труда, пишут о своей горячей любви и преданности Родине, партии и великому Сталину.

Кроме печатных центральных, отраслевых и многотиражных газет в нашей стране выходят тысячи стеновых газет и «Боевых листов». Их можно увидеть на фабриках, заводах, в совхозах, колхозах, в учреждениях — повсюду где живут и работают советские люди. Эта низовая печать также является большой силой в руках местных, партийных, профсоюзных, комсомольских и других организаций в деле коммунистического воспитания трудящихся и обеспечения успешного выполнения годовых производственных планов.

В нашем бассейне — на промышленных предприятиях, эксплуатационных участках и на флоте выходят десятки стеновых газет, «Боевых листов» и «Молний». Они пользуются большим авторитетом у своих читателей, вскрывая крупные и мелкие недочеты, мешающие четкой и слаженной работе волжского нефтестанции.

Перед нашей низовой печатью в этом году стоят серьезные и неотложные задачи. Главная из них — повседневная мобилизация работников флота и берега на успешное претворение в жизнь принятых нами социалистических обязательств по досрочному завершению навигационного задания к 25 октября.

Основа производительной работы нефтестанции — это график ее движения. Низовая печать должна большевистским словом бороться за строгое соблюдение графиков эксплуатации каждого судна и в целом всего флота. Надо не только бичевать людей, мешающих правильному использованию тяги и тоннажа, но и передавать опыт организации работы диспетчерских смен, судовых коллективов по графикам-расписаниям.

Десятки нефтевозов, танкеров, нефтестанций и барж всю свою деятельность строят по заранее разработанным стахановским планам. В них занесены не только обязательства, но и организационно-технические мероприятия по обеспечению успешного выполнения навигационного плана. И в этом деле низовая печать обязана сыграть свою мобилизующую роль, показывая на страницах стеновых газет и «Боевых листов» ход осуществления принятых стахановских планов. Все, что мешает дальнейшему развитию руслановского и бурлаковского движения, должно быть подвергнуто большевистской критике и самокритике не взирая на лица.

Не менее важная задача низовой печати нашего бассейна — это вовремя замечать, подхватывать и поддерживать ростки нового, передового и прогрессивного. Каждую инициативу, каждое патристическое начинание новаторов производства надо при помощи печати сделать достоянием всех работников плавсостава и судоремонтников.

Борьба за быстрейшую транспортировку нефтегрузов, за снижение себестоимости перевозок, увеличение провозной способности флота, экономии топлива, укрепление трудовой дисциплины, широкое развертывание социалистического соревнования, жизнь и работа первичных партийных, профсоюзных и комсомольских организаций — все это должно найти полное отражение в низовой печати заводов, эксплуатационных участков, судов и учреждений нашего пароходства.

Если низовая печать бассейна с честью справится со всеми этими задачами, то она успешно выполнит свою роль коллективного пропагандиста, коллективного агитатора и коллективного организатора речников, мобилизуя их на досрочное завершение последнего года послевоенной сталинской пятилетки.

## Университетская подготовка работников печати

Отделения журналистики созданы на филологических факультетах тринадцати университетов страны — Московского, Ленинградского, Киевского, Белорусского, Латвийского, Тбилисского, Ереванского и других. На этих отделениях, готовящих работников большевистской печати, обучается около 2.000 человек.

Отделение журналистики работает третий год. Студенты проходят дисциплины, связанные с историей русской журналистики, теорией и практикой советской печати. Открыт кабинет печати, располагающий литературой по этим вопросам. Производственную практику студенты проходят в редакциях центральных и местных газет.

(ТАСС).

# УСПЕШНЫМ ЗАВЕРШЕНИЕМ ПОДПИСКИ НА ПЯТЫЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ЗАЕМ ВОССТАНОВЛЕНИЯ И РАЗВИТИЯ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА СССР СРЕДИ РЕЧНИКОВ НАШЕГО БАСЕЙНА ЕЩЕ РАЗ ПРОДЕМОНСТРИРУЕМ СВОЮ ГОРЯЧУЮ ЛЮБОВЬ И БЕЗГРАНИЧНУЮ ПРЕДАННОСТЬ ОТЧИЗНЕ, БОЛЬШЕВИСТСКОЙ ПАРТИИ И ВЕЛИКОМУ СТАЛИНУ!

## Для дальнейшего подъема народного хозяйства

СТАЛИНГРАД. (По телефону). С большим политическим подъемом прошла подписка на новый заем среди коллектива эксплуатационного участка. Работники берега и флота с огромной радостью отдали свои трудовые рубли на дело дальнейшего восстановления и развития народного хозяйства нашей страны. Подпиской на новый заем охвачены все работники эксплуатационного участка. Они дали займы государству 105 процентов месячного заработка.

Впереди по подписке на заем идут: команда баркаса «Узбек», давшая займы государству 112 процентов к месячному окладу, коллектив моторы участка — 109 процентов и экипаж нефтестанции № 95 — 102 проц.

Дружной подпиской на заем работники эксплуатационного участка еще раз продемонстрировали свою беспредельную преданность партии, правительству и великому вождю советского народа товарищу Сталину.

## ВЗАЙМЫ РОДНОМУ ГОСУДАРСТВУ

Единодушно прошла подписка на новый заем среди рабочих малярно-кровельного цеха завода имени III Интернационала. Стахановская женская бригада маляров, которой руководит значная стахановка тов. Крылова, первой в цехе закончила реализацию займа. Члены бригады дали займы государству 6.575 рублей. Сама тов. Крылова подписалась на 800 рублей, что превышает ее месячную заработную плату.

Дружно прошла подписка и в другой женской бригаде маляров, возглавляемой тов. Рогачевой.

Маляры цеха гг. Ларина, Галкина, живописец тов. Смирнова и другие дали займы государству более своего месячного оклада.

В узле связи пароходства продолжается подписка на Пятый государственный заем восстановления и развития народного хозяйства СССР. Связисты единодушно дают свои сбережения займа государству.

Работники Астраханской дистанции пути дружно подписываются на новый заем, отдавая на благо Родины свои трудовые сбережения. На 5 мая подписка уже составила 88 процентов к фонду месячной заработной платы.

Коллектив телефонной станции «Река» уже дал 100,5 процента к фонду месячного заработка. Успешно проходит подписка на новый заем и среди работников радиотелеграфа, коммутатора завода имени Сталина.

Радиотехник плеса тов. Лысков и старший техник коммутатора завода имени Сталина тов. Крыгин подписались на 1.000 рублей каждый.

Сотрудники Нижневолжской инспекции регистра, как один, подписались на Пятый государственный заем восстановления и развития народного хозяйства СССР. Займы государству дано 19.720 рублей, что составляет 102 процента к общему месячному фонду заработной платы.

Успешно прошла подписка на новый заем на передовом нефтевозе «Ленинец». Капитан этого судна тов. Кириллов радирует, что все члены команды дружно подписались на сумму месячного фонда зарплаты.

Хорошо проходит подписка на новый заем среди работников Сталинградского узла связи.

## На благо любимой Родины

Капитан баркаса № 8 тов. Егоров дал займа государству 121 процент к месячному заработку, техник обстановка тов. Соколов — 108 процентов, багермейстер земмашин «Волжская-30» тов. Контелов —

## На передовой нефтестанции

Команда мощной зачистной нефтестанции № 301 Астраханского эксплуатационного участка в предмайском соревновании добилась хороших производственных успехов по зачистке нефтеналивных барж от остатков груза. Она завоевала первое место в соревновании среди работников участка.

Как только на борту нефтестанции стало известно о восстановлении правительства о выпуске Пятого государственного займа восстановления и развития народного хозяйства СССР, здесь состоялся митинг.

Шкипер-коммунист тов. Крайников сказал:

— Отдавая свои трудовые сбережения займа государству, мы знаем, что они будут способствовать дальнейшему укреплению нашей советской страны, идущей по пути к коммунизму.

После митинга началась подписка на новый заем. Шкипер тов. Крайников, механик тов. Команданский подписались на 1.000 рублей каждый, помощники шкипера гг. Кутников, Донской дали займа государству по 600 рублей. Дружно подписались на новый заем матросы, коцегары, масленщики передовой нефтестанции.

## В семье шкипера Коноплева

На барже «Сухона» работает вся семья Коноплевых. Выслушав по радио текст Постановления Совета Министров Союза ССР о выпуске нового займа, шкипер баржи Николай Николаевич Коноплев, его сыновья Борис и Александр, дочь Клавдия дали займа государству свыше своего месячного заработка.

105 проц. На месячный оклад и выше подписались механик баркаса «Сылок» тов. Таракалов, бакенщик гг. Дорохов, Базанцев, матрос земмашин «Волжская-30» тов. Некрасова и другие. Подписка на заем продолжается.

## Сообщение ТАСС

### Об окончании репатриации из Советского Союза немецких военнопленных

В сообщении ТАСС от 4 января 1949 года указывалось, что подавляющее большинство немецких военнопленных было репатрировано из Советского Союза в Германию к концу 1948 года и что репатриация оставшихся военнопленных производится по плану, принятому Советским правительством, и должна быть закончена в течение 1949 года.

ТАСС уполномочен сообщить, что к настоящему времени в Германию репатрирована последняя группа

военнопленных в количестве 17.538 человек.

Таким образом, к настоящему времени репатриация немецких военнопленных из Советского Союза в Германию полностью закончена. Всего со времени капитуляции Германии было репатрировано из Советского Союза в Германию 1.939.063 немецких военнопленных, в том числе 58.103 немецких военнопленных, выявленных на протяжении 1947—1949 гг. среди военнопленных дру-

гих национальностей, находившихся в Советском Союзе.

Из числа немецких военнопленных на территории Советского Союза осталось 9.717 человек, осужденных за совершенные ими тяжкие военные преступления, и 3.815 человек, дела о военных преступлениях которых находятся в стадии расследования, а также 14 человек, временно задержанных вследствие их болезни, репатриация которых будет произведена после окончания их лечения.

# ДЕНЬ РАДИО

Сегодня советский народ отмечает День радио.

Одно из самых замечательных завоеваний культуры — радио играет огромную роль в жизни нашей страны. Радио — наиболее совершенный вид связи. Оно служит мощным средством распространения политических и культурных знаний. Радио широко применяется в различных отраслях народного хозяйства СССР.

Советский народ особенно гордится тем, что родиной радио является наше отечество. 55 лет назад 7 мая 1895 года выдающийся русский ученый А. С. Попов прочел на заседании Русского физико-химического общества доклад «Об отношении металлических порошков к электрическим колебаниям» и продемонстрировал сконструированный им первый в мире радиоприемник.

24 марта 1896 года А. С. Попов доказал на практике возможность осуществлять связь по радио. Он передал на расстоянии 250 метров первую в мире радиограмму.

В 1899 году А. С. Попов впервые выявил возможность принимать радиосигналы с помощью телефонной трубки. В том же году радиосвязь, установленная между островом Готланд и городом Котка, помогла спасти людей — группу рыбаков, унесенных на льдине в море. В начале XX века часть кораблей русского военно-морского флота была снабжена радиостанциями Попова.

Русское изобретение — радио быстро распространилось за границей. Зарубежные державы не раз пытались обмануть приоритет А. С. Попова и русской науки, приписать изобретение радио итальянскому инженеру Маркони. Однако известно, что Маркони подал в Англии свою первую заявку на патент в июне 1896 года, после того, как А. С. Попов опубликовал схему своего приемника (январь 1896 года) и на практике до-

казал возможность радиосвязи. Один этот факт уже говорит о несостоятельности каких бы то ни было претензий иностранцев.

С первых дней Великой Октябрьской социалистической революции новое средство связи было поставлено на службу нашему народу и получило в стране Советов широкое применение. История развития радио в Советском Союзе неразрывно связана с именами великих вождей В. И. Ленина и И. В. Сталина. Радио нашей страны помогает воспитывать массы в духе бессмертного учения Маркса — Энгельса — Ленина — Сталина, приближает миллионы трудящихся города и деревни к передовой культуре. Советское радио рассказывает трудящимся нашей страны и всего мира об огромных успехах строительства коммунизма в СССР, о растущих из года в год достижениях стран народной демократии. Оно помогает сплачивать прогрессивные силы, борющиеся за мир и демократию.

В нашей стране создана передовая радиопромышленность, построены мощные радиостанции и радиоприемники. При этом советская радиотехника идет своими самостоятельными путями, опережая американскую и западно-европейскую технику.

В СССР впервые в мире были разработаны и опубликованы основные инженерные расчеты и проектирования радиопередаточных станций. Благодаря трудам советских ученых, изобретателей и конструкторов в нашей стране полностью решена проблема надежной радиотелефонной и радиотелеграфной связи в любое время между любыми точками земного шара. Разработанные советскими учеными методы и созданные ими приборы позволили широко применять радио в промышленности.

Советский Союз является родиной радиолокации (обнаружение с по-

мощью радиоволн невидимых в пространстве объектов и определения их точного расположения). Еще в 1897 г. А. С. Попов обнаружил, что электромагнитные волны отражаются от встречных предметов, в частности от корпуса корабля. Таким образом, был открыт принцип, лежащий в основе радиолокации и радионавигации.

Первые в мире радионавигационные приборы были изобретены советскими учеными — Л. И. Мандельштамом и Н. Д. Папалекси.

Во время Великой Отечественной войны радио сыграло огромную роль, помогая осуществлять управление войсками. Радиолокация давала возможность обнаруживать вражеские самолеты, подводные лодки и др. Ныне радиолокация широко применяется в мирных условиях.

Нашей Родине принадлежит также приоритет в области изобретения и дальнейшего усовершенствования телевидения. В основе телевидения лежат работы выдающегося русского физика А. Г. Столстова (1839—1896), который построил первый в мире фотоэлемент. В 1907 году русский ученый Б. Д. Розинг изобрел электроннолучевой телевизионный приемник. Построив его действующую модель, он первый в мире получил телевизионное изображение.

В связи с юбилеем в 1945 году 50-летием со дня изобретения радио А. С. Поповым советское правительство установило День радио, отмечаемый ежегодно 7 мая. В этот день наша Родина подводит итоги замечательных достижений советской науки и техники в области радио, в развитии радиосвязи и радиолобительства.

И. Абрамов,  
кандидат технических наук.



Радиотелеграфщик теплохода «Краснодон» Аркадий Рубцов — лучший работник узла связи паромства. Он — инициатор социалистического соревнования среди судовых радиотелеграфистов за лучшее обслуживание связи флота и берега.  
ИА СНИМБЕ, радиотелеграфист А. Рубцов в радиорубке. Фото Гл. Лыскова.

## Связисты на трудовой вахте

В суровых условиях проходит ремонт магистральной линии. Здесь вьют безводные пески и высокая температура воздуха. Несмотря на это линейные надсмотрщики и члены ремонтной колонны узла связи паромства несут свою трудовую вахту, обеспечивая бесперебойную связь управление паромства с отдаленными участками.

Когда по всей стране развернулось предмайское соревнование, связисты решили ознаменовать международный праздник новыми производственными успехами. Надсмотрщики тт. Русаков, Панченко, Гребнев, Морозов, Каргин, Грищенко взяли обязательство — произвести саморемонт своих участков и отказаться от посторонней помощи.

Связисты с честью сдержали свое слово. Так, лучший производитель надсмотрщик 21 контрольного пункта тов. Панченко своими силами произвел ремонт линии на протяжении

32 километров. Он вычистил 4.317 изоляторов, заменил 93 вязки и 23 хомутика точечного скрепления и т. д.

Хорошо потрудились и надсмотрщик 23 контрольного пункта тов. Кодиков. Он к 1 мая закончил ремонт первой категории на протяжении 29 километров. Здесь вычищено 3.872 изолятора, заменено 355 вязок, 12 штук изоляторов. По-стахановски работали и надсмотрщики тт. Русаков, Греков.

Большую и трудную работу предала ремонтная колонна узла связи под руководством старшего линейного техника тов. Макшанцева. Связисты построили и сдали в эксплуатацию шлейф на перекате, перевезли на участок работ 80 тонн рельс. Выполнено также много других работ.

Такими трудовыми успехами отмечают линейные работники День радио.  
Б. БЕЛИНСКИЙ,  
линейный инженер.

### В помощь агитатору

## Англо-американская борьба на Ближнем и Среднем Востоке

Страны Ближнего и Среднего Востока с давних пор являются ареной, на которой сталкиваются интересы крупнейших капиталистических держав. Это объясняется экономическим и военно-стратегическим значением этого района. Страны Ближнего и Среднего Востока — это Афганистан, Египет, Судан, Йемен, Израиль, Иран, Ливан, Палестина, Саудовская Аравия, Сирия, Транс-Иордания, Турция и ряд мелких колоний и протекторатов Англии, расположенных в районе Персидского залива. Эти страны занимают территорию в 6,8 млн. кв. км. с населением около 90 млн. человек.

Борьба и соперничество империалистических держав на Ближнем и Среднем Востоке приняла особо острый характер в начале XX века, когда там были обнаружены богатейшие месторождения нефти — важнейшего стратегического сырья.

Хотя нефтяные ресурсы этого района еще слабо разведаны, все же имеющиеся данные свидетельствуют о том, что на Ближнем и Среднем Востоке находится более половины нефтяных запасов, разведанных в капиталистическом мире, то есть около 5 миллиардов тонн.

Помимо нефти, в странах Ближнего и Среднего Востока имеются бу-

рый уголь, хром, свинец, цинк, железо, медь, золото, серебро, ртуть, наждак, мышьяк, сера, сурьма, олово, поташ, соль, мрамор и т. д. По сообщениям иностранной печати, за последнее время здесь обнаружены и урановые руды.

Страны Ближнего и Среднего Востока являются аграрными районами с весьма слабо развитой промышленностью. Все они превращены в сельскохозяйственные и сырьевые придатки крупных капиталистических держав, в рынки сбыта и сферы приложения иностранного капитала. 85 проц. населения этих стран живут в деревнях или ведут кочевой образ жизни, сохраняя не только пережитки феодализма, но и общинно-родовых отношений. Около 90 проц. всего населения неграмотно. Используя отсталость этих стран, разжигая национальную и религиозную рознь среди населения, империалисты навязывают им колониальное рабство.

До первой мировой войны основными соперниками на Ближнем и Среднем Востоке были Англия и Германия.

В 1909 году Англия на базе богатейшего месторождения нефти Ирана создала правительственную «Англо-Иранскую нефтяную компанию», все акции которой принадлежали Англии. В 1912 году была ор-

ганизована «Иракская нефтяная компания», 75 проц. акций которой принадлежали Англии, а 25 проц. — Германии.

В 1928 году сюда проникли американские нефтяные компании. С помощью государственного департамента США они заставили Англию уступить им 23,75 проц. акций «Иракской нефтяной компании». В 1933 году четыре американских нефтяных компании получили концессию в Саудовской Аравии площадью в 142 млн. гектаров.

В 1946 году американские нефтепромышленники принудили англичан уступить им 20 проц. нефти, добываемой ежегодно «Англо-Иранской нефтяной компанией».

Эти факты показывают, что империалисты США усилили свое проникновение в страны Ближнего и Среднего Востока. Особенно широкий размах приняла экспансия США после второй мировой войны. Если в 1939 году США владели 12 процентами общей добычи нефти в странах Ближнего и Среднего Востока, то в 1949 году их доля достигла 48 проц. Добыча нефти за последние десять лет с 16 млн. тонн увеличилась до 65 млн. тонн, т. е. более чем в 4 раза.

Вместе с ростом добычи нефти растут и прибыли нефтяных монопо-

лий. По сообщению английского журнала «Петролеум пресс сервис», чистая прибыль «Англо-Иранской нефтяной компании» в 1938 году составляла 6 млн. фунтов стерлингов, а в 1948 году она достигла 24 млн. фунтов стерлингов. Чистая прибыль пяти американских нефтяных компаний увеличилась за этот период с 181 млн. долларов до 889 млн. долларов.

Стремясь ускорить выкачку нефти, США в спешном порядке строят грандиозный нефтепровод, соединяющий Персидский залив со Средиземным морем. Нефтепровод намечено сдать в эксплуатацию в конце текущего года. Запроектировано строительство второго нефтепровода, который соединит южно-иранские нефтепромыслы со средиземноморским побережьем. Этот нефтепровод будет принадлежать США и Англии.

Наряду со строительством нефтепроводов американские поджигатели войны лихорадочно сооружают в странах Ближнего и Среднего Востока многочисленные военно-воздушные, морские и сухопутные базы и военно-стратегические укрепления, особенно вблизи границ СССР.

Одержимые бредовой идеей господства над миром, американские империалисты превращают в свои опорные пункты Турцию, Саудовскую Аравию, а также Иран, Египет, Сирию и Япон.

Уступка Англией Соединенным Штатам Америки своих позиций в некоторых странах Ближнего и Среднего Востока показывает ослабление

английского империализма, растаганного ростом национально-освободительного движения народов этих стран. Однако британский империализм продолжает борьбу за сохранение своих экономических и политических позиций в странах Ближнего и Среднего Востока. Он имеет крупные военные силы в Транс-Иордании, Ираке, Судане, Египте и в районе Персидского залива. Более половины нефтяных источников еще остается в руках Англии. Она имеет немало связей и своих агентов среди влиятельных феодально-буржуазных верхушек стран Ближнего и Среднего Востока. Поэтому вместе с ростом экспансии США растет и острота англо-американских противоречий. Эти противоречия будут все более обостряться по мере дальнейшего нарастания и углубления общего кризиса капитализма.

Несмотря на эти противоречия, англо-американские хищники ведут объединенную борьбу против национально-освободительного движения поработанных народов, стремящихся сбросить с себя колониальный гнет. Англо-американский блок является смертельным врагом мира и демократии. Народы Ближнего и Среднего Востока понимают, что как соперничество англо-американских колонизаторов между собой, так и их сговор направлены против жизненных интересов народов Востока.

Н. Муратов.

И. с. ответственного редактора  
Н. А. БЕЛЯКОВ.

# ЗА СОВЕТСКУЮ НЕФТЬ

ОРГАН УПРАВЛЕНИЯ ПАРОХОДСТВА ВОЛГОТАНКЕР, ПОЛИТОТДЕЛА И БАССЕЙНОВОГО КОМИТЕТА ПРОФСОЮЗА РЕЧНИКОВ

№ 55 (1572)

ВТОРНИК, 9 мая 1950 года.

13 год издания цена 15 коп.

свободы и независимости нашей Родины, неисчислимые лишения и страдания, пережитые нашим народом в ходе войны, напряженный труд в тылу и на фронте, отданный на алтарь Отечества,— не прошли даром и увенчались полной победой над врагом".

(Из обращения товарища И. В. Сталина к народу 9 мая 1945 г.).

## Великая историческая победа советского народа

Сегодня — День Победы, день победоносного завершения Великой Отечественной войны советского народа против немецко-фашистских захватчиков. 9 мая 1945 года советский народ с радостным волнением слушал обращение великого вождя и полководца, вдохновителя и организатора нашей победы Иосифа Виссарионовича Сталина.

«Великие жертвы,— говорилось в этом обращении,— принесенные нами во имя свободы и независимости нашей Родины, неисчислимые лишения и страдания, пережитые нашим народом в ходе войны, напряженный труд в тылу и на фронте, отданный на алтарь отечества,— не прошли даром и увенчались полной победой над врагом».

Это была блестящая победа, такая победа, которую еще не знала история войн. В Великой Отечественной войне победил советский общественный строй, победил советский государственный строй, победили Советские Вооруженные Силы, победила мудрая и дальновидная политика большевистской партии.

Несокрушимое морально-политическое единство советского народа, его патриотизм, его верность партии Ленина—Сталина, крепкая дружба народов нашей страны обеспечили эту историческую победу, одержанную под гениальным руководством великого Сталина. Слово Сталина воодушевляло бойцов фронта и труженников тыла. Мысль Сталина претворялась в гениальные планы разгрома врага. Воля Сталина направляла к победе усилия миллионов людей. «Это наше счастье,— сказал товарищ В. М. Молотов,— что в трудные годы войны Красную Армию и советский народ вел вперед мудрый и испытанный вождь Советского Союза—Великий Сталин. С именем Генералиссимуса Сталина войдут в историю нашей страны и во всемирную историю славные победы нашей армии».

Победив в этой войне, народы нашей страны во главе с великим русским народом не только отстаивали честь и независимость своей социалистической Родины, они освободили от фашистского порабощения народы Европы. Советский народ дал возможность ряду стран сбросить с себя иго империалистов, стать на путь строительства социализма.

Советский народ встречает День

Победы в обстановке напряженной борьбы за строительство коммунистического общества, за выполнение и перевыполнение послевоенной сталинской пятилетки, за укрепление могущества своей любимой Родины.

Прошло только пять лет со дня окончания столь тяжелой войны, а каких колоссальных успехов уже достигла наша страна!

Валовая продукция всей промышленности СССР в 1949 году была больше, чем в довоенном 1940 году, на 41 процент. К концу 1949 года промышленность уже работала на уровне, превышающем установленный пятилетним планом на 1950 год. Валовая продукция сельского хозяйства в целом в 1949 году превзошла уровень довоенного 1940 года. Валовой урожай зерновых культур в 1949 году составил 7,6 миллиарда пудов, т. е. превысил уровень 1940 года и почти достиг размеров, установленных пятилетним планом на 1950 год. С большим успехом выполняется трехлетний план развития животноводства. Успешно претворяется в жизнь сталинский план преобразования природы. Непрерывно улучшается материальное положение трудящихся. В результате снижения цен значительно повысилась реальная заработная плата рабочих и служащих и снизилась расхоча крестьян по закупке промышленных товаров. Работают достижения во всех областях социалистической культуры. К концу 1949 года в школах, техникумах и других специальных учебных заведениях обучалось свыше 36 миллионов человек. Расширена сеть лечебных учреждений. Идет грандиозная работа по жилищному строительству.

Величайшая победа сталинского блока коммунистов и беспартийных во время недавних выборов в Верховный Совет СССР показала еще раз перед лицом всего мира всю силу морально-политического единства советского общества, неразрывную связь коммунистической партии с народом.

Но наш народ ни на минуту не забывает о преступной работе поджигателей войны. 6 ноября 1944 года, незадолго до разгрома гитлеровской Германии, товарищ Сталин указывал: «Задача состоит не только в том, чтобы выиграть войну, но и в том, чтобы сделать невозможным возникновение новой агрессии и новой войны, если не навсегда, то по крайней мере в течение длительного

периода времени». Все народы мира ведут сейчас гигантскую борьбу за осуществление этой задачи. И как в годы Отечественной войны наша страна была решающей силой в антигитлеровской коалиции, так и сейчас она идет в авангарде всего прогрессивного человечества в его борьбе за мир, демократию и социализм.

Советский Союз настойчиво стремится к миру со всеми государствами, неустанно борется за мир, против поджигателей войны. Мудрая ленинско-сталинская внешняя политика, последовательная и решительная борьба СССР за мир и сотрудничество между народами обеспечили нашей стране симпатии и поддержку сотен миллионов людей во всех странах.

За мир стоят народы стран народной демократии. За мир стоит великий китайский народ, сбросивший с себя оковы феодального и империалистического рабства. Во многих странах земного шара миллионы людей подписываются под воззванием Постоянного комитета Всемирного конгресса сторонников мира о запрещении атомного оружия и об объявлении военным преступником правительства, которое первым применит атомное оружие. В Италии, Франции и других странах докеры, железнодорожники и другие рабочие отказываются выгружать, перевозить американское оружие и производить вооружение для новой агрессивной войны, подготавливаемой англо-американскими империалистами.

Организованные силы сторонников мира в состоянии обуздать империалистических поджигателей войны. Советские Вооруженные Силы бдительно охраняют государственные интересы нашей страны и зорко стоят на страже ее границ. Сегодня, в День Победы, советские люди вновь и вновь обращают свои взоры к родной большевистской партии, к великому Сталину, под водительством которого наш народ достиг всемирно-исторических побед и в годы Отечественной войны и в годы мирного социалистического строительства.

Под руководством великого Сталина мы уверенно идем вперед к коммунизму.



И. В. СТАЛИН.

### СООБЩЕНИЕ МИНИСТЕРСТВА ФИНАНСОВ СССР

Пятый государственный заем восстановления и развития народного хозяйства СССР, выпущенный 3 мая 1950 года на сумму 20 миллиардов рублей, размещен к исходу 4 мая на 24.563 миллиона рублей, превзойдя установленную сумму выпуска на 4.563 миллиона рублей. Подписка на заем продолжается.

Министр Финансов Союза ССР А. ЗВЕРЕВ.

5 мая 1950 года.

### Взаймы Родине

УФА. (По радио). Речники нефтефлота, плавающего по реке Белой, дружно подписываются на новый заем. 1-й штурман парохода «Тамкент» пенсионер тов. Кадынцев заявил:

— Я с радостью отдаю взаймы государству месячный оклад. Мы знаем, что наши трудовые сбереже-

В учебном комбинате нашего пароходства обучается группа курсантов-радиотехов. Они с большим воодушевлением подписались на новый заем на сумму, превышающую их месячную стипендию на 35 процентов.

Курсанты-радиотех комсомольцы тт. Новиков, Усова, Жукова и Попо-

ния идут на строительство новых фабрик, заводов, на улучшение материального благосостояния советского народа. Старый речник призвал весь коллектив парохода последовать его примеру.

Организованно прошла подписка на танкере «Алданец» и других судах. Команды отдают взаймы государству свои месячные заработки.

ва подписались на 300 рублей каждый при месячной стипендии 260 руб.

Все курсанты-радиотех дали взаймы государству 5.890 рублей.

Н. КИСЕЛЕВ, староста группы курсантов-радиотех.

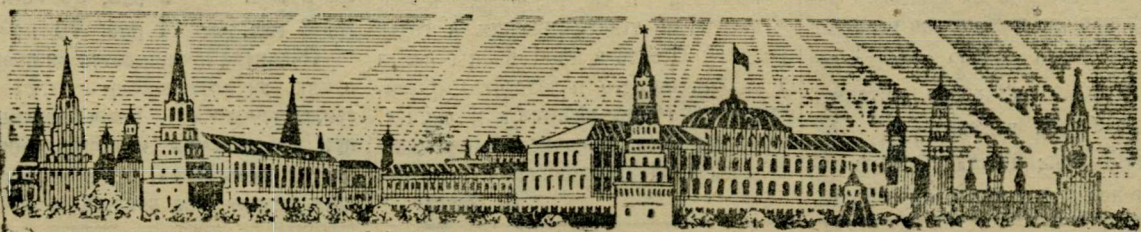
Передовые производственники завода имени Сталина стахановцев тов. Афанасьев подписался на новый заем на 2.300 рублей, кузнец-стахановец тов. Захаров—на

2.300 рублей при среднем месячном заработке 2.100 рублей.

В бригаде плотников тов. Бунина и бригаде маляров тов. Подвечного все, как один, дали взаймы государству свой месячный заработок.

Коллектив типографии газеты «За советскую нефть» дружно подписался на Пятый государственный заем восстановления и развития народного

хозяйства СССР. Рабочие и работники типографии дали взаймы государству 9.100 рублей— выше месячного фонда зарплат.



### Наши успехи и недостатки в партийной учебе

Учебный год в системе партийно-просветительской работы подходит к концу. Наступает ответственный период — подведение итогов работы и выявление, усвоения слушателями пройденного материала.

В нынешнем учебном году партийная организация управления пароходства значительно больше уделяла внимания политической учебе коммунистов, поэтому учеба в кружке по изучению истории ВКП(б) с самого начала проходила более организованно. Достаточно сказать, что в течение года не было фактов срыва занятий. Посещаемость их хорошая.

Слушатели кружка изучают сейчас 14-ю тему «Краткого курса истории ВКП(б)», «Партия большевиков в борьбе за восстановление и дальнейшее развитие народного хозяйства СССР после окончания Великой Отечественной войны Советского Союза». После ознакомления с темой: «Чему учит история ВКП(б)», начали занятия по повторению пройденного материала в текущем учебном году. Но это не означает, что коммунисты не должны знать материал, который изучали в прошлом учебном году. Слушатели кружка обязаны рассказать, как они повысили свой идейно-политический уровень в течение двухлетней учебы.

Подведение результатов учебы коммунистов в кружке будет проведено в форме развернутой беседы. На это дело отведены последние 2—3 занятия, а 10—15 июня учеба в кружке будет полностью закончена.

Учитывая повышенные требования к политической учебе, коммунисты кружка в оставшиеся дни должны уделять больше внимания подготовке к занятиям, как по изучаемым так и невостребованным темам. Однако в последнее время некоторые слушатели кружка проявляют недисциплинированность и к занятиям не готовятся. Слушатель кружка коммунист тов. Ильин с 1 марта по 20 апреля из 8 занятий пропустил 6. Причем 12 апреля пришел на занятие неподготовленным и от ответов на вопросы отказался, объясняя тем, что он к занятиям не готовился.

Не подготовились к занятиям в этот день и коммунисты тт. Хазанов и Портняга. 19 апреля пришли на занятие неподготовленными слушатели тт. Попов и Филиппов.

В оставшееся время партийному бюро управления пароходства Волго-танкер необходимо устранить все недостатки в повышении знаний коммунистов и принять все меры к тому, чтобы учебный год завершить также успешно и на высоком идейно-политическом уровне, как в прошлом году.

Г. ЛЮБИМОВ.

### Меня воспитала партия большевиков

Женщины советской страны — самые счастливые в мире. Большевикская партия и великий Сталин открыли нам широкую дорогу в жизнь.

Скажу о себе. Раньше я была малограмотной. Кроме домашних дел ничего не знала. Но вот в 1928 году я стала делегаткой. С тех пор и начался мой политический и общеобразовательный рост. В числе 25-тысячников я участвовала в организации колхозов. Работая по заданию нашей большевикской партии, я одновременно обучалась грамоте.

На транспорте я с 1935 года. Наряду со своей основной работой я

являюсь партийным руководителем — секретарем первичной парторганизации теплохода «Академик Павлов». Сама я повседневно работаю над повышением своего идейного политического уровня. Помогаю коммунистам нашей судовой парторганизации лучше изучать историю ВКП(б) и биографии вождей В. И. Ленина и И. В. Сталина.

Так большевикская партия помогла мне стать политически грамотной и активной участницей грандиозного социалистического строительства в нашей стране.

М. ГРЕБЕННИКОВА, матрос теплохода «Академик Павлов».

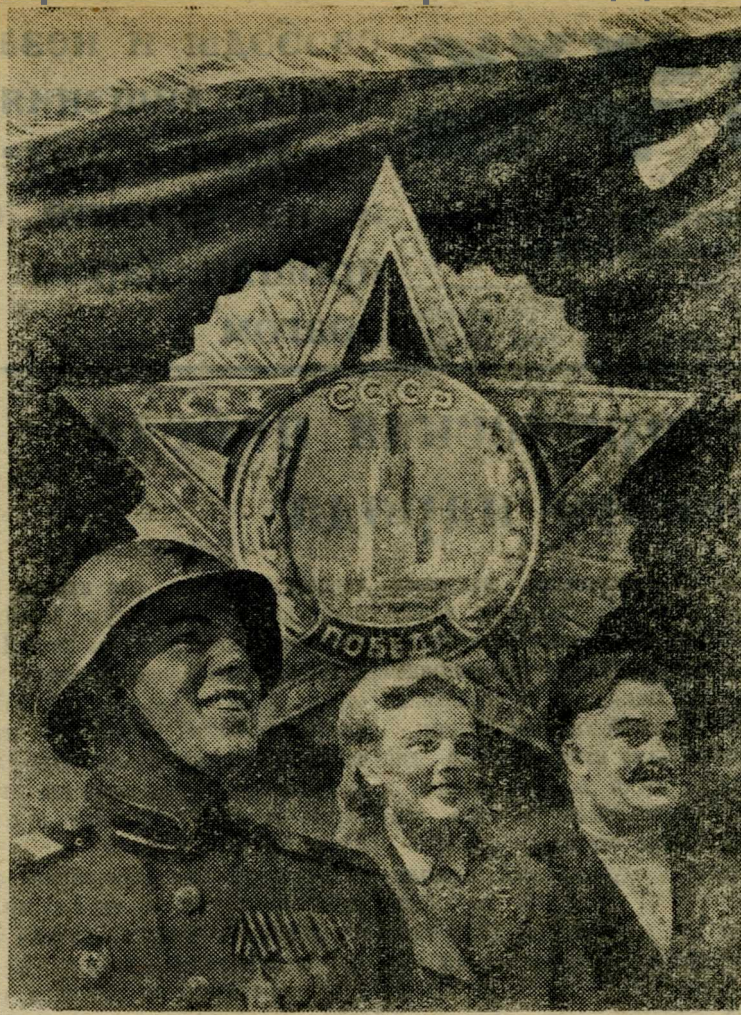


Рис. П. Павлова

Прессклише ТАСС

### В честь Дня Победы

### БЫВШИЕ ФРОНТОВИКИ НА СТАХАНОВСКОЙ ВАХТЕ

Славными боевыми делами отмечен фронтовой путь участников Великой Отечественной войны токаря тов. Горшечникова и фрезеровщика тов. Рогожина с завода имени 30 годовщины Октябрьской революции. Самоотверженно трудятся они сейчас и на производстве.

Находясь в предмайские дни впереди соревнующихся, тов. Горшечников апрельское задание выполнил на 157 процентов, а тов. Рогожин — на 160 процентов.

Став на стахановскую вахту в честь Дня Победы, тт. Горшечников и Рогожин ежедневно вырабатывают по полторы—две нормы в смену.

В котельно-сварочном цехе заво-

да имени III Интернационала передовиком в соревновании заслуженно считается бывший фронтовик, сварщик-стахановец тов. Перов. Апрельское задание им выполнено на 200 процентов.

За лучшие показатели в предмайском соревновании тов. Перов держит цеховой переходящий вымпел.

Не снижает темпов он и сейчас. Став на стахановскую вахту в честь Дня Победы, он выполняет сменные задания до 240 проц.

Хороших результатов в соревновании в честь Дня Победы добился также и бывший фронтовик, котельщик тов. Горбунов. Он давал две — две с половиной нормы в смену.

### СЛАВНЫЙ ПУТЬ

Прошло пять лет, как отгремели последние орудийные выстрелы. Пал Берлин, а вслед за ним капитулировала гитлеровская Германия. Славный путь героических побед прошла Советская Армия от Волги до берегов Эльбы.

На борьбу против ненавистного врага поднялся тогда весь многомиллионный советский народ. Одни сражались на фронте, другие — ковали победу над врагом в тылу, самоотверженно трудясь на фабриках и заводах, на транспорте и в колхозах.

В те суровые и грозные дни мужественно и отважно несли свою трудовую вахту и речники пароходства Волго-танкер. Не страшась вражеских обстрелов и мин, они бесперебойно доставляли нефтепродукты для действующей армии, для нужд народного хозяйства страны.

...Лето 1942 года. Немецко-фашистские орды бешено рвались к Волге, к Сталинграду. Наши войска героически отстаивали каждую пядь советской земли. Фронту все больше и больше требовалось горючее. Оно

шло по Волге, его доставляли суда нашего пароходства.

Замечательную страницу в летопись Великой Отечественной войны вписал коллектив прославленного нефтевоза «Сократ». В то время капитаном этого судна был Аркадий Иванович Кришинов, а первым штурманом — Иван Васильевич Вахрамов. На нефтекараван, который буксировал пароход, не раз налетали немецкие самолеты. И всегда маленькая горстка советских людей побеждала в неравном бою с врагом. Огнем зенитной артиллерии, находившейся на борту «Сократа», было сбито пять фашистских самолетов.

Советское правительство высоко оценило заслуги отважных речников тт. Кривцова и Вахрамова, наградив их орденами Ленина. На славных трудовых традициях военного времени, они сейчас воспитывают судовые коллективы.

Вот тов. Вахрамов. Он теперь капитан комсомольско-молодежного нефтевоза «Валерий Чкалов». Возглавляемый им экипаж неоднократно

завоевывал первенство во Всесоюзном социалистическом соревновании. Доблестно трудится команда этого парохода и в текущую навигацию. Первый рейс до героического Сталинграда был завершен на 16 ч. 30 м. досрочно, второй — до Саратова — на 25 часов раньше графика.

Замечательный путь прошел и капитан Петр Петрович Крутов. Летом 1942 года на пароход «Волгодон», которым тогда он командовал, не раз налетали немецкие самолеты. Беспримерная отвага, природная смекалка, судоводительское мастерство приходили ему на выручку.

...Декабрь 1942 года. В районе Сталинграда, между Доном и Волгой, советские войска громили окруженные немецко-фашистские орды. Фронту еще больше требовался бензин. Но по реке его доставлять уже нельзя было — она покрывалась крепким льдом. Осложнялась транспортировка горючего и по железной дороге, так как оно находилось вдали от Астрахани. Было решено сломать лед и во что бы то ни стало доставить груженные баржи в город.

Ледовый рейс начался. Командование главным нефтевозом «Волго-

дон» было поручено Петру Петровичу Крутову. Через две недели все баржи были доставлены в Астрахань. Отсюда горючее по железной дороге пошло к Сталинграду.

В труде, как в бою, работает капитан Крутов в послевоенные годы, командуя сейчас мощным нефтевозом «Цюлковский». На волжском нефтешипоте знатный судоводитель явился одним из первых зачинателей руслановского движения. Работая по стахановскому плану, коллектив парохода на больших скоростях доставляет караваны в пункты назначения, соревнуется за то, чтобы уже 10 октября досрочно завершить навигационное задание.

Советское правительство удостоило Петра Петровича Крутова Сталинской премии третьей степени. Это — заслуженная награда знатному волягари, отдающему все силы и знания на благо своей любимой Родины.

Славный путь трудовых побед, мужества и отваги прошли в годы Великой Отечественной войны сотни речников нашего пароходства. Самоотверженно они работают и сейчас, соревнуясь за досрочное выполнение послевоенной сталинской пятилетки. В. Орлов.

### На повышенных скоростях

**БОРТ ПАРОХОДА «В. ЧКАЛОВ».** (По радио). Очередной рейс совершаем на повышенных скоростях. 7 мая, в 9 часов утра миновали Саратов на 28 часов раньше срока. Уже сэкономлено 6 тонн топлива.

На судне еще шире развернулось социалистическое соревнование за досрочное окончание апрельско-майского плана. Впереди идут вахты №№ 1 и 2.

И. ВАХРАМОВ, капитан парохода «В. Чкалов».

### ПРОШЛИ СТАЛИНГРАД

**БОРТ ТЕПЛОХОДА «Нирвоград».** (По радио). Закрепляя достигнутые успехи первых дней навигации, экипаж нашего теплохода продолжает усиливать темпы в нефтеперевозках. Совершая очередной рейс, мы до Владимировки выполняли техническую скорость 114 километров в сутки вместо 96 по заданию. Оставив в этом пункте одну баржу, мы стали делать 122 километра в сутки. Сталинград нами проследован на 20 часов 30 минут раньше срока.

Решили с приходом в Батраки полностью завершить апрельско-майский план.

В. ПОЖАРОВ, капитан теплохода «Нирвоград».

### Стахановский рейс

С первых же дней навигации самоотверженно трудится коллектив нефтевоза «Память Ларина». Это судно под командованием капитана тов. Москалева завершило рейс по маршруту Астрахань—Горький на 118 часов раньше срока.

Команда судна соревнуется за то, чтобы досрочно выполнить апрельско-майский план нефтеперевозок.

### НА 70 ЧАСОВ РАНЬШЕ

**БОРТ ТЕПЛОХОДА «НАПИТАН».**

(По радио). Наш дальний рейс Астрахань—Горький прошел хорошо. В пункт назначения караван доставлен раньше графика на 70 часов. Первенство в социалистическом соревновании заняла вахта второго штурмана тов. Егорова и первого помощника механика тов. Шамова, выполнившая свое рейсовое задание на 124,6 проц.

На всем пути механизмы судна (механик тов. Трескин) действовали бесперебойно. Успешному завершению дальнего рейса во многом способствовала команда баржи «Ака-туй» (шкипер тов. Скрибин), обеспечивавшая отличный правей.

ДЕНИСОВ, капитан теплохода «Напитан».

И. о. ответственного редактора Н. А. БЕЛЯКОВ.

ПРОДОЛЖАЕТСЯ ПОДПИСКА НА ГАЗЕТУ „ЗА СОВ. НЕФТЬ“ на июнь и последующие месяцы этого года

Подписная цена: На 1 мес. — 1 руб. 95 коп. На 3 мес. — 5 руб. 85 коп. На 6 мес. — 11 руб. 70 коп.

Подписка принимается на предприятиях, эксплуатационных участках общественными уполномоченными при фабзавкоммах и парторганизациях, на култьбазах, а также в редакции газет «За советскую нефть».

# ЗА СОВЕТСКУЮ НЕФТЬ

ОРГАН УПРАВЛЕНИЯ ПАРОХОДСТВА ВОЛГОТАНКЕР, ПОЛИТОТДЕЛА И БАСЕЙНОВОГО КОМИТЕТА ПРОФСОЮЗА РЕЧНИКОВ

№ 56 (1573)

ПЯТНИЦА, 12 мая 1950 года.

13 год издания ц.и. 15 коп.

## Сообщение Министерства финансов СССР

Пятый государственный заем восстановления и развития народного хозяйства СССР, выпущенный третьего мая 1950 года на сумму 20 миллиардов рублей, размещен к исходу восьмого мая на 27 миллиардов, 3 миллиона 608 тысяч рублей с превышением на 7 миллиардов 3 миллиона 608 тысяч рублей.

В связи со значительным превышением установленной суммы займа, Министерством финансов СССР, на основании указания Совета Министров СССР, дано распоряжение прекратить повсеместно с 10 мая 1950 года дальнейшую подписку на заем.

Министр финансов СССР А. ЗВЕРЕВ.

9 мая 1950 года.

## Организовано завершить учебный год в системе партийного просвещения

Марксистско-ленинское воспитание и политическая закалка кадров всегда стоят в центре внимания нашей партии. Это и понятно почему. Наша большевистская партия является руководящей силой государства, поэтому каждый коммунист, где бы он ни работал, должен постоянно повышать свой политический кругозор, неустанно овладевать марксизмом-ленинизмом, памятуя о том, что боеспособность каждой партийной организации, ее влияние на массы, на работу предприятия, учреждения тем действительнее, чем выше активность и уровень теоретической подготовки коммунистов, входящих в эту организацию.

Вот почему Центральный Комитет ВКП(б) в своем постановлении «О подготовке к новому учебному году в сети партийного просвещения» особо сосредоточивал внимание партийных организаций на задачах дальнейшего улучшения партийного просвещения.

Выполняя эти указания ЦК ВКП(б), партийные организации нашего бассейна в нынешнем учебном году добились некоторого улучшения марксистско-ленинской подготовки членов и кандидатов партии. Основная масса коммунистов охвачена различными формами политической учебы.

Партийная организация судоремонтного завода имени Ленина повседневно интересовалась учебной работой коммунистов, партбюро (секретарь тов. Карпенко) оказывало необходимую практическую помощь членам и кандидатам партии, которые по тем, или иным причинам отставали от программы. Сейчас в кружках по изучению «Краткого курса истории ВКП(б)», где пропагандистами тт. Языков и Кураганов, полностью завершается программный материал. В ближайшие дни здесь будут проведены итоговые занятия.

Организовано завершается учебный год и в партийной организации судоремонтного завода имени Сталина. Все четыре кружка по изучению истории партии и кружки по изучению биографии И. В. Сталина также полностью заканчивают программный материал.

Хорошо занимались над повышением своего идейного уровня и слу-

шатели кружков, которыми руководят т. Любимов (управление пароходства), тт. Петрова, Юсес (парторганизация завода имени III Интернационала) и другие.

Учебный год в сети партийного просвещения приближается к концу. Задача партийных организаций состоит в том, чтобы использовать оставшееся время для еще более плодотворной работы коммунистов над повышением своего политического образования. Необходимо обратить внимание на то, чтобы в политшколах и кружках были изучены все материалы, предусмотренные программой на 1949—1950 учебный год. Ни в коем случае нельзя допускать при этом спешки и ущерб снижению качества учебы.

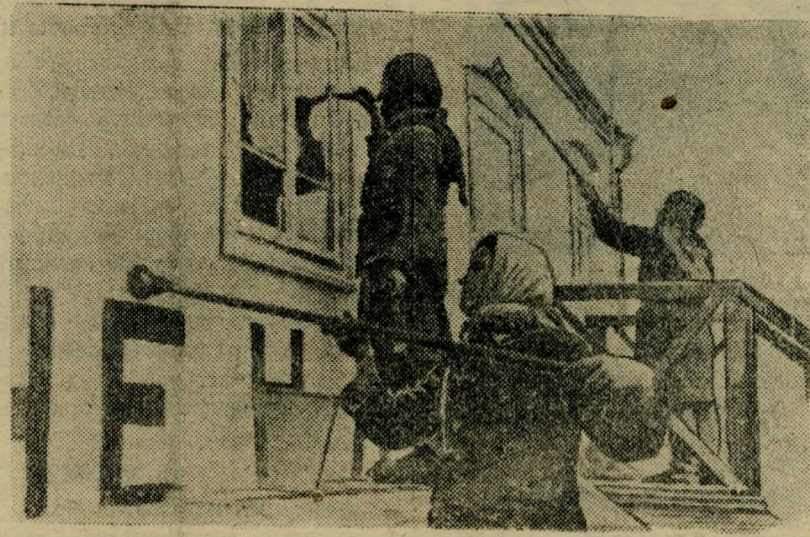
Успешнее и организованнее окончание учебного года будет также зависеть и от правильной подготовки и проведения итоговых занятий. Астраханский областной комитет ВКП(б) рекомендует первичным партийным организациям разработать план проведения итоговых занятий в кружках и политшколах. В каждой школе и кружке проводить по 2—3 таких занятия по материалам текущего учебного года, не допуская превращения этих занятий в экзамены.

Большую помощь слушателям школ и кружков в подготовке к итоговым занятиям призваны оказать бассейновый и заводские партийные кабинеты. Их работники уже сейчас обязаны продумать и составить планы проведения консультаций и чтений обзорных лекций по темам, изучаемым в учебном году.

Основным видом учебы коммунистов является самостоятельная работа над произведениями классиков марксизма-ленинизма. В течение июня, как рекомендует Астраханский обком ВКП(б), парторганизации должны провести итоговые теоретические собеседования с самостоятельно изучающими труды Маркса, Энгельса, Ленина и Сталина.

Организовано завершить учебный год в сети партийного просвещения — такова сейчас задача каждой партийной организации нашего бассейна.

## Стахановским трудом на всех участках волжского нефтеконвейера обеспечим досрочное выполнение апрельско-майского задания по перевозкам груза



На заводе имени III Интернационала по-стахановски трудится женская бригада маляров, которой руководит тов. Крылова. НА СНИМКЕ: бригада за работой. Фсте Г. Лыскова.

## Так создаются простои

На Куйбышевском участке уже давно открылась навигация. Сюда один за другим прибывают нефтекараваны. Однако здесь плохо борются с непроизводительными простоями флота. 2 мая, например, в Батраки прибыла баржа «Славянка». 44 часа судно пришлось ожидать причала. А когда баржу подвели под налив, то оказалось, что ей надо производить зачистку корпуса от остатков груза.

Хуже того, руководители эксплуатационного участка (начальник тов. Луничев, заместитель начальника по политчасти тов. Бархатов) применяют порочный стиль в работе, осужденный в прошлом году. Они без разрешения пароходства задерживают флот в границах своего участка. Так произошло с баржей «Караман», которую буксировал пароход «Арзамас». Это судно было задержано на рейде в Батраках только из-за того, чтобы произвести в нее зачистку груза из баржи «Славянка», тогда как главная диспетчерская пароходства требовала быстрее продвижения парохода «Арзамас» до Саратова, где в ожидании буксировки простаивала уже двое суток груженная баржа «Алазань». Такой метод работы Куйбышевских эксплуатационников явно

дезорганизует ритмичную работу флота.

Неудовлетворительно на Куйбышевском участке подготовились и к приему груза, прибывшего из Астрахани. Так, баржа «Чарыш» простояла около трех суток. В связи с плохой увязкой в работе куйбышевцев с Главнефтебывтом, емкость для прибывающего груза оказалась неподготовленной. В результате здесь образовалась большая очередность барж в ожидании выгрузки. Все это ведет к большим непроизводительным простоям флота.

Не лучше обстоит дело и с выкачкой груза в г. Куйбышеве под боком руководства эксплуатационного участка. Например, баржа «Вязьма» здесь простояла сверх нормы около двух суток.

Куйбышевские эксплуатационники в эту навигацию взяли на себя серьезные обязательства по досрочной обработке нефтяного флота на рейде, но плохо то, что эти обязательства еще медленно претворяются в жизнь. Куйбышцы должны развернуть настоящую борьбу с непроизводительными простоями флота в границах своего эксплуатационного участка.

В. НАМНЕВ.

## Дневник навигации

Задание первой декады мая по вывозу нефтепродуктов пароходством выполнено на 80 процентов. В том числе: из Астрахани — на 80,2 проц. и с линейных пунктов — на 78,7 процента.

Отставание по вывозу грузов из Астрахани во многом объясняется тем, что промышленные предприятия задерживают ремонт тяги и тоннажа. Запланированные к отправке баржи «Шексна» и «Красавка» не вышли в рейс, так как завод имени III Интернационала не сдал эти суда в эксплуатацию. До сих пор завод имени Сталина задерживает в ремонте пароход «Витебск», а завод имени Ленина — нефтевоз «Ударник «Правды».

По линейным пунктам отставание происходит главным образом, за счет вывоза сырой нефти из районов Куйбышевского эксплуатационного участка. Причина — непроизводительные простои и нехватка тоннажа, часть которого залита нефтегрузом в Астрахани и

идет вверх по Волге. Надо ускорить оборачиваемость барж, быстрее подготовить их под погрузку сырой нефти и не допускать простоев флота.

Плохая подготовка Нефтебывта усложняет нормальную работу пароходства. Из-за отсутствия свободной емкости в Горьком простояли 16 часов баржа «Арагва» и с ней вместе нефтевоз «Память Ларина». Из-за отсутствия емкости в Батраках по той же причине долго простаивали баржи «Анадырь», «Чарыш» и «Ишим».

На Горьковском рейде для выполнения маневровых работ имеется один баркас «Тувинец». Он не обеспечивает своевременную подводу и отводку прибывающих барж к месту выгрузки. В результате на маневровую работу приходится отвлекать транзитную тягу и в том числе мощные нефтевозы. Необходимо пополнить Горьковский участок рейдовым баркасом.

## Безостановочный рейс завершён

Стахановский нефтевоз «Циклонский», где капитаном лауреат Сталинской премии тов. Крутов, за буксировав большегрузный воз в составе барж «Ока», «Сыр-Дарья», «Уфимка», вышел 16 апреля из Астрахани в первый рейс.

Применяя передовые методы эксплуатации, коллектив нефтевоза добился хороших результатов в работе. В Камское Устье прибыли на 22 часа раньше срока. Здесь к возу была подбуксирована баржа «Свияга». Тем самым нагрузка на одну индикаторную силу была увеличена до 23,2 тонны при норме в 17,6 тонны. Несмотря на это нефтекараван прибыл в Горький на 26 часов раньше срока.

Коллектив судна уже к 10 мая выполнил апрельско-майский план на 68,3 процента.

## Успех команды танкера „Албанец“

УФА. (По радио). Экипаж танкера «Албанец», работая по заводу нефтепродуктов для весенне-посевной кампании по местным базам Башкирии, добился замечательных успехов. В результате социалистического соревнования между палубной и машинной командами апрельско-майский план перевозок выполнен досрочно. Коллектив дал слово не снижать темпов в своей работе.

Д. ЗАРУБИН, зам. начальника эксплуатационного участка.

## ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ВЫПОЛНЯЮТСЯ

Команда парохода «Мичурин» дала слово выполнить навигационный план к 5 октября, сделать дополнительно 7.642 тысячи тонно-километров, повысить производительность судна на 21 процент, сэкономить 32 тонны топлива и снизить себестоимость на 18 процентов.

За выполнение этих обязательств наша команда ведет самоотверженную борьбу. С первых же рейсов мы значительно перекрываем заданные технические скорости, досрочно доставляя грузы в пункты назначения.

Мы вызвали на социалистическое соревнование коллектив парохода «Полтава».

ГУРЕВ, капитан.

## 10 ДНЕЙ НА ЭКОНОМЛЕННОМ ТОПЛИВЕ

Команда теплохода «Кургуз», учтя все свои возможности, обязалась работать в эту навигацию по стахановскому плану. Решено, например, брать воза с нагрузкой не менее 10,5 тонны на одну индикаторную силу вместо плановой 9,5 тонны. Используя тиховоды и воложки, мы увеличим техническую скорость на 10 процентов. В период навигации будем работать 10 дней на экономленном топливе.

С первых же дней навигации коллектив судна самоотверженно принялся за выполнение взятых обязательств.

КРЫСЮК, капитан.



Иркутск. При краевом Доме учителя второй год работает филиал университета марксизма-ленинизма, организованный для учителей города. НА СНИМКЕ группа учащихся университета на семинаре по истории ВКП(б). Фото С. Малошцкого. Прессклиппе ТАСС.

### В узле связи плохо готовятся к партийным собраниям

В партийной организации узла связи за последнее время стали недооценивать подготовку к проведению партийных собраний. Это особенно чувствовалось по последнему закрытому партийному собранию. Докладчик — секретарь парторганизации тов. Стариков добросовестно зачитал решение III областной партконференции, призвал коммунистов выступить в прениях и вскрыть недостатки в работе парторганизации. Сам же он не решился в порядке самокритики рассказать собранию о серьезных недочетах, имеющих в деятельности партбюро. Затем выступила заместитель секретаря партбюро тов. Винокурова. Она коротко сообщила о состоянии политучебы коммунистов. Начались прения. После продолжительной «раскачки» слово взяли коммунисты тт. Дурасова, Галагузов, Бучинский, которые слегка критиковали себя за халатное отношение к повышению своих теоретических знаний. Выступившие потом тт. Сидорова и Кузнецов заявили, что в результате плохой подготовки собрания на нем нет деловой критики работы партбюро.

Тов. Кузнецов внес предложение по примеру других парторганизаций заранее давать коммунистам задания по проверке отдельных участков работы и на собраниях вскрыть их слабые или хорошие стороны. Это оживит собрание и повысит активность коммунистов. В это время тов. Стариков прервал тов. Кузнецова репликой, что он, мол, не намерен давать рецепты коммунистам. В своем заключительном слове тов. Стариков не признал справедливую критику коммунистов за ослабление подготовки к партийным собраниям. Так сухо и неинтересно прошло это собрание. А ведь говорить было о чем. Где, как ни на собраниях надо было рассказать о том, что в узле связи партбюро в течение последних двух месяцев не проводит групповых партийных собраний, а агитаторы после выборов в Верховный Совет СССР не провели ни одной беседы среди работников связи. Партийному бюро узла связи необходимо учесть все эти недостатки и перестроить свою работу по-новому, перенимая опыт передовых парторганизаций в подготовке и проведении партсобраний.

С. ЕСИНА.

### О новом Уставе

На Ярославском эксплуататке продолжается разъяснительная работа о большом политическом и хозяйственном значении нового Устава о дисциплине работников речного транспорта. По этому вопросу среди речников проводятся беседы и доклады. Для командного состава были организованы об Уставе семинары. Перед выходом в первые рейсы на всех судах прошли общие собрания. На них обсуждались задачи речников по дальнейшему укреплению на флоте трудовой дисциплины и о развертывании массового социалистического соревнования за досрочное выполнение навигационного плана. В это соревнование активно включились коллективы привисных судов и ведут сейчас борьбу за скоростную обработку на рейде приходящего транзитного флота.

Н. ЕРЕМЕЕВ, заместитель начальника Ярославского эксплуататка по политчасти.

### Общественный смотр культурно-бытовых учреждений

В соответствии с постановлением ВЦСПС от 11 марта 1950 года на предприятиях и в учреждениях создаются специальные комиссии по проведению смотра культурно-бытовых учреждений. Этот период комиссии должны принять меры к обеспечению руководителями предприятий строгого соблюдения санитарных правил устройства, оборудования и содержания общежитий для рабочих, организации нормальной работы бань, прачечных, дезокамер и парикмахерских. Задача профсоюзных организаций — привлечь к работе смотровых комиссий больше стахановцев, служащих, инженеров, техников, установив контроль за проведением в жизнь всех мероприятий по улучшению бытового обслуживания рабочих.

С. ВЕДЕНИН.

## К 150-летию со дня смерти великого русского полководца А. В. Суворова

18 мая 1950 года исполняется 150 лет со дня смерти великого русского полководца А. В. Суворова. Для осуществления мероприятий, связанных с увековечением памяти А. В. Суворова, Совет Министров СССР учредил Всесоюзный комитет. В составе комитета — В. Д. Соколовский (председатель), С. И. Вавилов, А. А. Благоправов, И. Г. Большаков, А. М. Герасимов, П. Ф. Голубев-Монаткин, Б. Д. Греков, И. А. Каиров, И. С. Конев, П. П. Каманин, Ф. Ф. Кузнецов, В. И. Кузнецов, В. В. Курасов, П. Ф. Колылов, П. И. Лебедев, А. П. Покровский, А. А. Пузин, А. А. Суржов, Н. А. Таленский, Т. П. Хренников, В. Д. Цветаев, А. Д. Удальцов, М. А. Яснев. В мае намечено провести в военных частях и военно-учебных заведениях, на предприятиях, в колхозах, совхозах, школах и вузах доклады и беседы о жизни и деятельности А. В. Суворова, широко осветить значение его полководческой деятельности в печати и по радио. 18 мая, в день 150-летия со дня смерти великого русского полководца, в Москве будет произведена закладка памятника А. В. Суворову.

ЛЕНИНГРАД. К 150-й годовщине со дня смерти великого русского полководца А. В. Суворова коллектив Государственного фарфорового завода имени Ломоносова выпускает новые фарфоровые вазы и настенные тарелки. Художник А. А. Скворцов расписал метровую фарфоровую вазу, изобразив на ней в овальном медальоне портрет А. В. Суворова. Кроме того, художник готовит в подарок Ленинградскому музею А. В. Суворова большое фарфоровое блюдо с портретом полководца. Молодой художник завода А. Быстров, успешно освоивший способ подглазурной живописи, расписал две вазы с портретами полководца.

НОВГОРОД. Музей А. В. Суворова, созданный в селе Кончанском в 1942 году, готовится к 150-летию со дня смерти великого полководца. Закончен ремонт дома, где жил А. В. Суворов, а теперь находится музей. Составлена новая экспозиция выставки, отображающая годы жизни великого русского полководца в Кончанском. Бывшая усадьба А. В. Суворова принимает первоначальный вид. Расширяется сад, высаживаются новые фруктовые и декоративные деревья, разбиваются цветники. В последние дни заметно увеличился приток экскурсантов. Для посетителей музея и колхозников из ближайших сел читаются лекции на темы: «Генералиссимус Суворов»,

СИМФЕРОПОЛЬ. Великий русский полководец А. В. Суворов, командуя войсками, находящимися в южных губерниях, провел в Крыму около двух лет. Общественность Крыма готовится отметить 150-летие со дня смерти А. В. Суворова. В городах и районах области читаются лекции на тему «Суворов — великий русский полководец», а также проводятся доклады о жизни и деятельности Суворова в Крыму. В Бахчисарайском дворце, где на-

НИВ. Общественность Украины готовится широко отметить исполняющееся 18 мая 150-летие со дня смерти Александра Васильевича Суворова. На Украине имеется много исторических мест, связанных с именем великого русского полководца-патриота А. В. Суворова. Измаил, Аккерман, Очаков — города русской славы, места блестящих побед русского оружия. Неподалеку от Тульчина в Винницкой области расположилось живописное украинское село Тимановцы. Здесь в 1796—1797 гг. стояла

хотелась штаб-квартира великого полководца, заканчивается установка экспозиции Суворовского музея, который откроется к 150-летию со дня смерти А. В. Суворова. У входа во дворец будет установлена мемориальная доска. Выставки, отображающие жизнь и деятельность А. В. Суворова, откроются в областном краеведческом музее и в Доме офицера. У въезда в Севастополь будет установлен барельеф А. В. Суворова. Дивизия, которой командовал Суворов. До сих пор под Тимановцами сохранились остатки валов и редутов, построенных войсками Суворова для военных занятий. Сохранился и домик, где жил А. В. Суворов. В этом домике колхозники создали музей, где собраны карты, образцы обмундирования, вооружение и другие реликвии времен славных суворовских походов. Ныне у домика-музея сооружается памятник А. В. Суворову, который будет открыт 18 мая. В день юбилея в местах, связанных с именем Суворова, будут установлены мемориальные доски.

«А. В. Суворов — великий русский полководец»; демонстрируется кинофильм «Суворов». Большую выставку документов и личных вещей, принадлежавших А. В. Суворову, готовит краеведческий музей Любытинского района. В селе Каменке этого района сохранился дом, построенный на средства полководца для инвалидов войны. Жители сел. передали музею кресло А. В. Суворова и его портрет. В числе экспонатов музея — бронзовая медаль, учрежденная в честь побед русских войск под водительством А. В. Суворова, гравюры с портретом полководца и его «десятью заповедями» солдатам.

дизинзия, которой командовал Суворов. До сих пор под Тимановцами сохранились остатки валов и редутов, построенных войсками Суворова для военных занятий. Сохранился и домик, где жил А. В. Суворов. В этом домике колхозники создали музей, где собраны карты, образцы обмундирования, вооружение и другие реликвии времен славных суворовских походов. Ныне у домика-музея сооружается памятник А. В. Суворову, который будет открыт 18 мая. В день юбилея в местах, связанных с именем Суворова, будут установлены мемориальные доски.

## По бассейнам страны

### Экскурсионная линия на Волге

С 15 июня на Волге открывается экскурсионная линия Москва — Сталинград — Москва. Ее будут обслуживать комфортабельные суда: «Иосиф Сталин», «Михаил Калинин» и «Вячеслав Молотов». Во время рейсов пассажиры смогут ознакомиться с достопримечательностями Волги, посетить исторические места в городах Поволжья.

### НАЧАЛАСЬ БУКСИРОВКА ЛЕСА

АРХАНГЕЛЬСК. На Северной Двине на неделю раньше обычного срока началась буксировка леса в Архангельский порт. На днях флагман буксирного флота «Павлин Виноградов» доставил в Архангельск первый большегрузный плот деловой древесины. Несмотря на сильные встречные ветры и повышенную нагрузку плот доставлен на 103 часа вместо 113 по плану. Рейсовое задание выполнено на 119 процентов.



Украинская ССР. Первыми рейсами парохода «Минск» открылась навигация на Дунае. За успешное выполнение работ по судоремонту экипажу парохода присужден переходящий вымпел Министерства морского флота СССР и ВЦСПС. НА СНИМКЕ: лучший штурвальник И. Ф. Дьяков и капитан Ф. И. Кулыгин в рейсе. Фото А. Фатеева.

### Рейс агиттеплохода

В первый рейс из Киева до Херсона вышел агиттеплоход политотдела Днепровского пароходства и бассейнового комитета профсоюза речников «Пронагандист». Агиттеплоход радиофицирован. На нем оборудованы лекционный зал, звуковая кинопередвижка, библиотека. Есть настольные игры. На борту судна находится агитбригада. Члены бригады прочитают для речников ряд лекций и бесед на различные темы, расскажут об успехах трудящихся Советского Союза в борьбе за досрочное выполнение послевоенной сталинской пятилетки.

### ИНДИВИДУАЛЬНЫЕ САДЫ И БАХЧИ

В этом году портовикам Сталинграда выделена земельная площадь под индивидуальные сады и бахчи. 50 работников порта изъявили желание иметь свои сады, 40 — бахчи. Сейчас садоводы и бахчеводы готовятся к посадке саженцев и семян бахчевых культур.

И. о. ответственного редактора Н. А. БЕЛЯКОВ.

# ЗА СОВЕТСКУЮ НЕФТЬ

ОРГАН УПРАВЛЕНИЯ ПАРХОДСТВА ВОЛГОТАНКЕР, ПОЛИТОТДЕЛА И БАСЕЙНОВОГО КОМИТЕТА ПРОФСОЮЗА РЕЧНИКОВ

№ 57 (1574)

ВОСКРЕСЕНЬЕ, 14 мая 1950 года.

13 год издания цена 15 коп.

## Еще шире развернем социалистическое соревнование на флоте и берегу за досрочное выполнение навигационного плана в завершающем году послевоенной сталинской пятилетки!

### В борьбе за план

В начале февраля на бассейновом совещании партийно-хозяйственного актива мы взяли обязательство — выполнить навигационное задание к 25 октября и дать сверх плана несколько миллионов тонно-километровой продукции. Первый месяц работы показывает, что речники нашего пароходства самоотверженно борются за превращение в жизнь своего обещания. В основном весь находящийся сейчас в эксплуатации флот перекрывает технические скорости и заданные измерители.

Развернув у себя действенное социалистическое соревнование, команды судов «Циолковский», «Ленинец», «Академик Губкин», «В. Чакалов», «Кировград», «Аткарск», «Капитан» и многие другие значительно раньше срока доставляют свои нефтекараваны в пункты назначения. Большие трудовые победы недавно одержали и экипажи нефтевозов «Сурахань» и «Память Ларина». Первый прибыл в Горький с грузовой баржей досрочно на 132 часа, а второй — на 118.

Но есть коллективы и таких нефтевозов, как например, «Авангард революции», «Академик Ольденбург», «Кронштадт», «Киргиз», которые не выполняют принятых на себя социалистических обязательств. Они не используют всех возможностей по ускорению транспортировки нефтегрузов и не выдерживают заданных им технических скоростей. Речники этих судов обязаны принять все меры к тому, чтобы соревнуясь с другими командами, выйти в число передовых в борьбе за досрочное завершение навигационного плана.

Во многом мешают нормальной работе волжского нефтеконвейера непроизводительные простои тяги и тоннажа на рейдах эксплуатационных участков. Их руководители не проявляют большевистской настойчивости в быстрейшем освобождении необходимого количества емкости на базах клиентуры.

Есть у нас уже и случаи аварий судов, постановки барж на мель. Этому злу надо сразу же положить конец и во что бы то ни стало обеспечить безаварийную проводку нефтекараванов на всех плесах нашего бассейна.

Сегодня мы публикуем сообщение о том, что управление пароходства Волготанкер, политотдел и Астраханский бассейновый комитет рабочих речного транспорта решили учредить переходящие Красные знамена и вымпелы для передовых коллективов промпредприятий, эксплуатационных участков и судов. Это мероприятие направлено на еще более широкое развертывание социалистического соревнования за успешное выполнение всех обязательств, принятых речниками на навигацию завершающего года послевоенной пятилетки.

Задача партийных и профсоюзных организаций предприятий, эксплуатационных участков и судов, мобилизовать свои коллективы на увеличение производительности судоремонтников, работы нефтесудов и добиться присуждения переходящих красных знамен и вымпелов.

### Завоевывайте и закрепляйте за собой переходящие Красные знамена и вымпелы

В целях дальнейшего массового развертывания социалистического соревнования среди коллективов предприятий, эксплуатационных участков, команд судов и обеспечения выполнения принятых обязательств по досрочному завершению навигационного задания к 25 октября управление пароходства Волготанкер, политотдел и Астраханский Баскомреч решили учредить:

1. Переходящее красное знамя для коллективов промпредприятий.
2. Переходящее красное знамя для коллективов эксплуатационных участков.
3. Два переходящих красных вымпела для команд судов самоходного флота.
4. Два переходящих красных вымпела для команд судов несамоходного флота.

Итоги социалистического соревнования в бассейне будут производиться с присуждением переходящих красных знамен и переходящих красных вымпелов за

минувший месяц каждого 7 числа другого месяца. Итоги будут рассматриваться на расширенном заседании Президиума Басейнового комитета профсоюза рабочих речного транспорта совместно с представителями управления пароходства Волготанкер и политотдела.

Вручение присужденных переходящих красных знамен и переходящих красных вымпелов передовым коллективам промпредприятий, эксплуатационных участков и экипажей судов, будет производиться на их общих собраниях.

Работники флота и берега! Еще шире развертывайте социалистическое соревнование за лучшие показатели в работе!

Добивайтесь первенства в борьбе за досрочное выполнение навигационного плана!

Завоевывайте и закрепляйте за собой переходящее красное знамя и переходящие красные вымпелы управления пароходства, политотдела и Астраханского басейнового комитета рабочих речного транспорта.

### Трудовые успехи стахановцев

На Астраханском эксплуатационном участке высоких производственных показателей добился в социалистическом соревновании цех зачистки судов. Апрельское задание завершено на 284 процента, а план третьей декады перевыполнен более чем в три раза. Среди бригад отличные ре-

зультаты имеют бригады тт. Спиригиной и Стенькиной, закончившие план третьей декады на 452 и 416 процентов. Им присвоено звание лучших бригад с вручением переходящих вымпелов управления пароходства, политотдела и Баскомреча с выдачей денежных премий.

Лучшим зачистным агрегатом признана нефтестанция № 301 (шкипер тов. Крайников, механик тов. Комендантский). Хорошие показатели и у экипажа нефтестанции № 131 (шкипер тов. Задоркин, механик тов. Гвоздиков).

### БАРЖИ РАЗГРУЗИЛИ РАНЬШЕ СРОКА

**БАТРАКИ.** (По телефону от нашего спец. корреспондента). Соревнующиеся между собой коллективы нефтестанций №№ 49, 134 досроч-

но обеспечивают перекачку горючего. Так, баржа «Индирикка» была разгружена на 10 часов раньше срока, экипаж нефтестанции № 49 сэкономил 18 часов на перекачке

груза из барж «Маньч» и «Чарыш». Экипажи этих станций взяли на себя повышенные обязательства, решив все баржи обрабатывать только досрочно.

### Соревнование коллективов двух нефтевозов



С первых дней навигации соревнуются между собой коллективы двух передовых нефтевозов — «Академик Губкин» и «Ленинец». Эти мощные суда уже совершили с большегрузными караванами первые рейсы.

Команда парохода «Ленинец» (капитан тов. Кириллов, механик тов. Яшин) сэкономила за первый рейс 30 ходовых часов, нефтевоз «Академик Губкин» доставил караван в пункт назначения на 70 часов раньше срока.

Ниже рассказывается о том, как экипаж парохода «Академик Губкин» добился успеха в образцовом завершении первого рейса.



В красном уголке нефтевоза «Академик Губкин» вывешен необычный график. На нем три линии, отражающие выполнение технической скорости по план-приказу и стахановскому плану, выше них — линия фактической работы судна. В ней указывается о том, что нефтевоз во время всего рейса опережал график и доставил грузы баржи из Астрахани в Казань на 70 часов раньше срока.

У судового коллектива вошло в традицию работать по стахановскому плану и на повышенных скоростях транспортировать груз для нужд народного хозяйства страны. Во время первого рейса самоотверженно потрудились вся команда парохода. Капитан тов. Цалин вместе со штурманами и рулевыми выгадывал каждую минуту, каждый километр, широко используя все тихово-

ды, ходовые воложки. Это и давало большой выигрыш во времени.

Несмотря на повышенную нагрузку на гаке техническая скорость за рейс составила 115,8 процента. Первенство в соревновании прочно удерживала вахта первого штурмана тов. Ярыгина. Задание по скорости она перекрыла на 20,8 процента.

Успешному продвижению нефтекаравана во многом способствовали шкиперы буксируемых судов. Еще перед выходом в рейс капитан тов. Цалин, председатель судкома, штурман тов. Тимофеев и механик тов. Чеботарев направились на баржи «Кольма», «Тунашенка», «Канада», которые предстояло взять на гак парохода. Между коллективами нефтевоза и барж были заключены договоры на социалистическое соревнование. Во время рейса особенно отличился шкипер голольной баржи

«Кольма» тов. Косцов. Он на всем пути обеспечивал образцовый правек, не допуская рыскливости судов.

Образцы самоотверженного труда показывала машинная команда, возглавляемая знатным механиком, лауреатом Сталинской премии Владимиром Федоровичем Чеботаревым. Четко, как часы, работали судовые механизмы. Нефтевоз на всех участках плеса набирал скорость, немногочисленно опережая график.

Следуя патристическому почину московских стахановцев Лидии Корабельниковой, Федора Кузнецова, механик тов. Чеботарев мобилизовал всю машинную команду на экономию каждого килограмма топлива. За первый рейс его было сэкономлено 50 тонн. Такого количества горючего достаточно, чтобы дотянуть с большегрузным караваном от Астрахани до Владимировки.

Под руководством знатного механика кочегары до тонкости изучили свое мастерство. Каждое движение у них строго рассчитано. Они на глаз точно определяют нормально ли горит горение, знают, когда надо прикрывать поддувало, всегда держат воду в котлах в норме. Механик тов. Чеботарев благодаря внедренным ранее новшества в кипятильниках обеспечивает подачу воды в котлы при температуре до 115 градусов. Это и уменьшает расход топлива.

### На комсомольско-молодежном нефтевозе

**БОРТ ПАРХОДА «В. ЧКАЛОВ».** (По радио). Коллектив комсомольско-молодежного судна, борясь за досрочное выполнение навигационного плана нефтеперевозок, добился хорошей производственной победы. Очередной рейс Астрахань — Батраки закончен на 51 час раньше срока. Такой успех достигнут благодаря широко развернутому социалистическому соревнованию между вахтами и отдельными членами команды. Комсомольско-молодежный коллектив борется за досрочное выполнение апрельско-майского задания.

И. ВАХРАМОВ, капитан.

### С перевыполнением скорости

**КУЙБЫШЕВ.** (По телефону от нашего спец. корреспондента). С первых дней навигации самоотверженно трудится коллектив нефтевоза «Пархоменко». Команда судна с честью выполняет свои обязательства по скоростному передвижению караванов.

Сейчас пароход с баржей «Кама» совершает рейс Саратов — Горький. До Куйбышева караван шел с перевыполнением технической скорости на 19 километров в сутки.

Следуя почину московских стахановцев Лидии Корабельниковой и Федора Кузнецова, машинная команда судна решила одни сутки в месяц работать на экономленном топливе.

Еще в прошлую навигацию механик-новатор применил на своем судне циркулирующую систему смазки. Над ее усовершенствованием Владимир Федорович работает и сейчас. Циркулирующая система позволяет обильно смазывать подшипники. В результате зазоры у них не превышают 0,22 мм. В колесах тов. Чеботарев внедрил механическую подачу смазки.

— Проведенные нами мероприятия по усовершенствованию системы смазки, — говорит тов. Чеботарев, — позволяют еще на большее время удлинить срок службы деталей и узлов, заставить механизмы работать на повышенных скоростях.

Коллектив судна имел бы за первый рейс еще большие успехи, если бы ему главная диспетчерская пароходства и эксплуатационные участки по настоящему помогли в работе по стахановскому плану.

— За первый рейс, — говорит капитан тов. Цалин, — мы потеряли около семи миллионов тонно-километровой продукции. Так, из Казани до Батраков нефтевоз отправился порожнем. В Батраках около полутора суток простояли в ожидании выгрузки баржи «Индирикка».

11 мая нефтевоз «Академик Губкин» вышел во второй стахановский рейс. Команда судна соревнуется за то, чтобы и этот рейс завершить намного раньше срока.

## СВЯЩЕННЫЙ ДОЛГ КАЖДОГО РЕЧНИКА

В июне 1949 года Совет Министров СССР утвердил Устав о дисциплине работников речного транспорта. С тех пор прошло много времени. Партийные, профсоюзные и комсомольские организации предприятий, эксплуатационных участков и флота проделали некоторую работу по разъяснению речникам огромного политического и хозяйственного значения этого важнейшего документа. На флоте и на берегу прошли партийные, профсоюзные и комсомольские собрания, прочитано много лекций о дисциплине, сделано несколько десятков докладов, проведено сотни бесед и т. д. С большим интересом слушали судоремонтники и работники флота лекции на темы: «Ленин и Сталин о социалистической дисциплине труда», «Государственное значение дисциплины на речном транспорте», «Устав о дисциплине — незыблемый закон речников».

Все эти мероприятия безусловно сыграли большую роль в укреплении трудовой дисциплины среди речников нашего бассейна. Никто не будет отрицать, что подавляющее большинство работников Волжского нефтеналивного пароходства строго соблюдают требования законов, приказов, правил и инструкций, действующих на речном транспорте, точно исполняют возложенные по службе обязанности, проявляют необходимую инициативу, все шире внедряют руслановские и бурлаковские методы труда, горят желанием не только выполнить, но и перевыполнить план нефтеперевозок. Задача состоит в том, чтобы всемерно поддерживать патристическое стремление трудящихся масс, продолжать неустанно разъяснять им Устав о дисциплине, создавая нетерпимые условия тем, кто грубо его нарушает.

Тем не менее систематической и повседневной массово-политической работы вокруг Устава организовано не было, нет ее по-настоящему и сейчас.

В Уставе речников о дисциплине говорится:

**«Трудовая дисциплина на речном транспорте состоит в строгом соблюдении всеми работниками порядка и правил, установленных законами, Постановлениями и распоряжениями Правительства СССР, приказами**

**и инструкциями, беспрекословном, точном и своевременном выполнении приказов и распоряжений своих начальников и имеет целью укрепить в каждом работнике речного транспорта сознательное отношение к труду, как к «делу чести, делу славы, делу доблести и героизма» (Сталин).**

Однако, к сожалению, далеко не на всех судах и предприятиях беспрекословно выполняются эти установленные требования. В прошлую навигацию только в результате того, что некоторые наши работники грубо нарушали Устав о дисциплине, не соблюдали требований и правил технической эксплуатации, мы имели на флоте свыше двухсот аварий, пароходство не выполнило план по тонно-километрам, а государству нанесены большие материальные убытки.

Беспорочное нарушение Устава о дисциплине наблюдается и в нынешнем году. Ничем не может быть оправдан такой, например, возмутительный, если не сказать больше, поступок капитана парохода «Правда» Каткова. Судно 30 апреля было готово к эксплуатации и должно было выйти в этот день из затона имени Бутякова. Но потому, что капитан пьянствовал, выход парохода в плавание был задержан на сутки.

Только отсутствием надлежащей дисциплины и несоблюдением правил плавания можно объяснить и аварии, совершенные на днях нефтевозами «Опора социализма» (капитан Смирнов), «Тельман» (капитан Батраков). Последний был выведен из эксплуатации на несколько дней.

Можно привести десятки различных фактов нарушения дисциплины на флоте и берегу, совершенных уже в этом году.

Особенно неблагоприятно обстоит дело с дисциплиной на заводе имени Ш Интернационала. Здесь наблюдаются случаи невыхода и опозданий на работу и не только со стороны рядовых судоремонтников, но и комсостава. Так, например, мастера сварочного цеха Курочкин и Киреев без причин не вышли на работу 22 марта, за что они получили заслуженные наказания.

Ослабление трудовой дисциплины, особенно в апреле, имеет место и на заводе имени Ленина. Начальник грузтранспорта Комаров 5 апреля

пришел на работу в пьяном виде. С опозданием на час явился ученик токаря Першиков, несколько дней, без причин не выходил на работу слесарь Суслин.

Перед пароходством в 1950 году стоят большие и ответственные задачи. В эту навигацию мы должны перевезти нефтепродуктов значительно больше, чем в прошлом году. Успешное выполнение плана нефтеперевозок во многом зависит от четкой организации работы флота, строгого соблюдения каждым работником Устава о дисциплине.

Борьба за укрепление дисциплины на флоте и предприятиях — важнейшее дело каждого работника пароходства.

Устав о дисциплине широкое право предоставляет командирам транспорта. В нем говорится:

**«Начальник обязан решительно и твердо требовать соблюдения трудовой дисциплины; постоянно воспитывать своих подчиненных в духе неуклонного выполнения всех ее требований, развивать и поддерживать в них сознание служебного долга».**

Только образцовое и безукоризненное несение службы, требовательность к подчиненным помогли знатному капитану, лауреату Сталинской премии тов. Крутову спланировать уважение не только у своих подчиненных, но и у всех речников бассейна. Его замечательный пример широко применяется на Волге.

Высокую требовательность к подчиненным проявляют также и капитаны нефтевозов «Ленинец» — тов. Кириллов, «Валерий Чкалов» — тов. Вахрамов, механики тт. Чеботарев, Яшин и многие другие. Там, где дисциплина на высоте, где бьет ключом жизнь коллектива, успехи в работе незамедлительно сказываются. Десятки коллективов самоходного и несамоходного флота успешно, на больших скоростях доставляют сейчас нефтепродукты промышленным предприятиям нашей страны.

Задача партийных, профсоюзных организаций и каждого командира состоит в том, чтобы неустанно продолжать массово-политическую работу вокруг Устава, довести его до глубокого сознания буквально каждого работника флота и берега.

Четко выполнять Устав о дисциплине — священный долг каждого речника.

**А. СТЕПАНОВ.**

## эксплоучастка

Решающую роль в обеспечении успешного выполнения возросших хозяйственных задач, стоящих перед речниками нашего пароходства, играет хорошо поставленная массово-воспитательная и партийно-политическая работа среди судоремонтников и плавсостава. Партийные, профсоюзные и комсомольские организации эксплуатационных участков и судов призваны мобилизовать свои коллективы на борьбу за досрочное завершение навигационного задания. Заместители же начальников эксплуатационных участков по политчасти обязаны всемерно помогать им в повседневной работе, направлять трудовую и общественную деятельность речников и воспитывать их в коммунистическом духе.

Однако, с этими почетными и ответственными обязанностями совершенно плохо справляется заместитель Астраханского эксплуатационного участка по политчасти тов. Сергеев. Он мало оказывает деловой помощи партийной, профсоюзной и комсомольской организациям в их работе.

Всея деятельность тов. Сергеева проходит самотеком, без какого-либо конкретного и реального плана работы. К тому же он больше всего предпочитает отсиживаться в своем кабинете и «руководить» отсюда. Больше того, он ведет себя высокомерно, проявляет элементы зазнайства и пренебрежительного отношения к людям, оторвался от масс и потерял связь с ними.

Ясно, что такой порочный стиль работы замполита тов. Сергеева ни к чему хорошему привести не может. И поэтому не приходится удивляться, что на Астраханском эксплуатационном участке массово-воспитательная и партийно-политическая работа сильно запущена.

Даже такое важнейшее мероприятие как повседневное разъяснение речникам огромного политического и хозяйственного значения нового Устава о трудовой дисциплине работников речного транспорта здесь проводится от случая к случаю, и то в большей мере, бюрократически, формально. Вот к чему это привело. Группа коммунистов, во главе с бывшим секретарем партийного бюро Хрулевым, устраивала без зазрения совести коллективные пьянки в рабочее время. Так шло продолжительное время, пока не вмешалась эти безобразия коммунисты участка, которые поставили вопрос о роспуске прежнего состава партбюро.

На эксплуатационном участке имеется около 600 человек с низким образованием, но тов. Сергеев пальцем не ударил, чтобы организовать для них кружки по изучению Устава о дисциплине. Руководители, инженерно-технические работники участка, в том числе и сам тов. Сергеев, не выезжают на суда с докладами и лекциями по вопросам дальнейшего укрепления трудовой дисциплины среди работников берега и флота. Только такой беспечностью и беззаботностью можно объяснить тот факт, что за последнее время на участке большое количество людей получили административные взыскания, из которых некоторые даже отдали под суд.

Хозяйственные руководители уча-

стка Цыганов и Жбанков безнаказанно зажимали критику, а Цыганов к тому же стал на путь грубых оскорблений обращающихся к нему не каким-либо вопросам речников и даже распускал ружьи. Однако тов. Сергеев не только спокойно взирал на эти возмутительные случаи, но и потакал и поддерживал Цыганова в совершаемых им проступках. Об этом, например, убедительно говорит такой факт. Однажды коммунист тов. Осокин, инвалид Отечественной войны, обратился к тов. Сергееву с жалобой на Цыганова о том, что последний на его просьбу оказать ему временную материальную помощь ответил: «У меня не сокобес. Идите в эту организацию, а мне на участке нужны здоровые люди». Вместо того, чтобы призвать к порядку распоясавшегося коммуниста Цыганова, тов. Сергеев заявил тов. Осокину, что Цыганов, мол, прав и жаловаться на него нечего.

Партийное просвещение на участке организовано из рук вон плохо. Посещаемость занятий составляет не более 30—40 процентов, а на занятия кружка по изучению биографии В. И. Сталина из 9 слушателей, приходит по 2—3 человека. Только в этом году в политклубе (руководитель тов. Пигин) уже четырежды срывались занятия. И все это мало беспокоит заместителя по политчасти эксплуатационного участка тов. Сергеева. И также безразлично и относится к тому, что на участке из 7 кандидатов в члены ВКП(б) 6 человек имеют просроченный кандидатский стаж от 4 до 5 лет. Не на должном уровне проходят на участке и партийные собрания.

Крайне неудовлетворительно проходит на участке и работа комсомольской организации. В 1949 году было проведено всего лишь 3 комсомольских собрания. Несмотря на то, что на участке имеется более 230 юношей и девушек, однако, для них не создано ни одного политкружка. В школе же рабочей молодежи учится лишь один человек. Вот почему в прошлом году в ряды ВЛКСМ на участке не было принято ни одного человека.

Много лучшего желает на участке и работа профсоюзной организации. У председателя месткома тов. Губинкина еще с прошлого года лежат в шкафу книги, но они почему-то до сих пор не розданы на суда, хотя рейдовый флот не имеет своих библиотек.

Таким работникам как Сергеев, дал очень меткое определение товарищ Маленков в своей речи перед избирателями накануне выборов в Верховный Совет СССР. Он сказал: «...В нашей среде есть такой тип работника, которого в разговорной речи принято называть халтурщиком».

Именно по своей бездеятельности Сергеев и относится к такого рода работникам-халтурщикам. И не случайно поэтому, что во время выборов нового состава партийного бюро Астраханского эксплуатационного участка, коммунисты «прокатили на воронных» замполита Сергеева, заблаговременно его во время тайного голосования.

**С. ВИНОГРАДОВ,  
Е. СИМАКИНА.**

## Фильм об Александре Попове

С 15 мая в легком кинотеатре «Волга» (парк 17 пристани) начнет демонстрироваться новый художественный фильм «Александр Попов».

В этом фильме рассказывается о гениальном русском ученом Александре Степановиче Попове, который первым в мире изобрел радио.

**И. о. ответственного редактора Н. А. БЕЛЯКОВ.**

## ПО РОДНОЙ СТРАНЕ

### Китобойная флотилия «Слава» вернулась в Одессу

**ОДЕССА.** 10 мая в порт вернулась советская китобойная флотилия «Слава». Четвертый рейс закончен с отличными результатами. Выработано жира на 40 процентов больше, чем в предыдущем, третьем рейсе, и почти в три раза больше, чем в первом. Производственный план вы-

полнен на 130 процентов. Китобой дали государству 70 миллионов рублей прибыли.

Наша советская флотилия в этом году добыла на несколько тысяч тонн жира больше, чем норвежские и голландские флотилии, работавшие в том же районе, где и «Слава».

### Дипломный проект знатного машиниста

**ХАРЬКОВ.** Лауреат Сталинской премии, Герой Социалистического Труда известный машинист Николай Александрович Лунина успешно закончил Харьковский институт железнодорожного транспорта. На днях он с отличием защитил дипломный проект на тему «Дено и пути даль-

нейшего улучшения эксплуатации паровозов». В своей работе машинист-новатор творчески разработал и обосновал пути дальнейшего развития лунинского движения на железных дорогах.

Тов. Лунина вручен диплом инженера-механика по паровозам и паровозному хозяйству.

### Кабардинский туф

**НАЛЬЧИК.** Кабардинская АССР располагает огромными залежами туфа — камня вулканического происхождения, который является прекрасным строительным материалом. Как показали испытания, кабардинский туф очень легко поддается обработке, а по своей механической прочности и малой теплопроводности намного превосходит жженный кирпич.

На добыче туфа до сих пор применялись исключительно буровзрывные работы. Теперь сюда прибыла первая туфорезательная машина. В этом году новостройки страны получат кабардинского туфа вдвое больше прошлого года.

В Баксанском и Чегемском ущельях недавно обнаружены большие запасы цветного туфа.

# ЗА СОВЕТСКУЮ НЕФТЬ

ОРГАН УПРАВЛЕНИЯ ПАРОХОДСТВА ВОЛГОТАНКЕР, ПОЛИТОТДЕЛА И БАСЕЙНОВОГО КОМИТЕТА ПРОФСОЮЗА РЕЧНИКОВ

СРЕДА,

17 мая 1950 года.  
№ 58 (1575).

13 год издания  
Цена отдельного номера  
15 коп.

## О созыве Верховного Совета СССР

Президиум Верховного Совета СССР на основании статьи 55 Конституции СССР постановляет:

Созвать первую сессию Верховного Совета Союза Советских Социалистических Республик 12 июня 1950 года в г. Москве.

Председатель Президиума Верховного Совета СССР  
Н. ШВЕРНИН.

Секретарь Президиума Верховного Совета СССР  
Москва, Кремль 13 мая 1950 г.  
А. ГОРКИН.

## Экономить топливо на нефтешлите

Экономия топлива — важнейшая народнохозяйственная задача. С ее выполнением в прошлом году неплохо справились в нашем пароходстве. На нефтешлите было сэкономлено (по нормам на суточную работу) 9.648 тонн горючего. За счет этого государству дано 2 миллиона рублей прибыли.

В этом году, еще до выхода судов в плавание, работники механико-судовой службы пароходства провели ряд организационно-технических мероприятий, направленных на дальнейшую экономию топлива. Это — созыв конференций, на которой знатный механик тов. Чеботарев поделился опытом своей работы, это — инструктаж по применению антинакипина, составлению технических плакатов-наставок по экономии топлива, внедрению на судах новейшей теплотехники и т. д. Однако не следует забывать, что все эти мероприятия — только начало большой творческой работы. Надо добиться еще и того, чтобы машинные команды всех судов из месяца в месяц экономили горючее.

Пример бережливости, заботливого отношения к социалистическому делу показывают московские стахановцы Лидия Коробельникова и Федор Кузнецов. Их патриотический почин нашел горячий отклик и на волжском нефтешлите. Следуя примеру москвичей, наши передовые механики уже с первых дней навигации дают значительную экономию топлива и в то же время обеспечивают работу механизмов на повышенных скоростях.

На пароходе «Академик Губкин», где механиком лауреат Сталинской премии тов. Чеботарев, только за один первый рейс сэкономлено 50 тонн мазута. Его вполне хватит на четверо суток при следовании с большегрузным караваном вверх по Волге. На пароходе «Ягarka» (механик тов. Шиплов) благодаря регулярному применению антинакипина и других мероприятий только в апреле сэкономили 18 тонн топлива. На нефтешлите «Волгопетль» — 6 тонн и т. д.

В борьбе за экономию топлива большая роль принадлежит судовым механикам. Они обязаны быть носи-

телями чувства нового, передового, мобилизуя свои коллективы на это важнейшее дело. К таким, например, относится механик нефтешли «Андрей Жданов» тов. Сафатов. В его адрес немало было сделано справедливых критических упреков о пережоге топлива в прошлую навигацию. Тов. Сафатов извлек уроки из допущенных ошибок и так перестроил свою работу, что с первых дней текущей навигации на судне стали систематически экономить топливо.

В то же время имеются и такие механики, которые безответственно относятся к своим обязанностям, не хотят учиться у передовиков. Возьмем к примеру танкер «Литвин». На этом судне в прошлом году был большой пережог топлива. Механик танкера тов. Сизов, зная, что на судне бездействует приспособление для подачи антинакипина в котлы, ничего в течение всей зимы не сделал для устранения этого недостатка. По этой причине сейчас на судне вовсе не применяется антинакипин, что снова приводит к перерасходу горючего.

Напомним, что в прошлом году насчитывалось немало судов, на которых все время пережигалось топливо. Это — нефтешли «Капитан Галкин», «Черкес», танкеры «Латыш», «Бурят» и другие. Теплотехники и механики-наставники обязаны помочь машинным командам отстающих судов упорядочить теплотехническое хозяйство, научить их, как надо экономно работать. В этом важнейшем деле большую роль должно также сыграть широкое распространение опыта передовых механиков.

Партийные, профсоюзные, комсомольские организации и командиры судов обязаны повседневно заниматься вопросами бережного расходования каждого килограмма топлива, добиться, чтобы замечательный патриотический почин московских стахановцев стал достоянием всех судовых коллективов. Задача состоит в том, чтобы не только выполнять план нефтеперевозок, но и давать значительную экономию топлива на каждом судне нашего пароходства.



### СОБРАНИЕ НА НЕФТЕВОЗЕ

На пароходе «Сурахань» состоялось общее собрание. Капитан тов. Бурицын, говоря о задачах коллектива в навигацию 1950 года, сказал, что судно было выпущено из ремонта на 12 суток позже директивного графика. Это обязывает членов экипажа приложить все силы на успешное выполнение апрельско-майского задания.

На собрании было решено составить стахановский график движения на каждый рейс, смелее использовать тиховоды и воложки. Это даст возможность водить нефтекараны на больших скоростях.

На соревнование вызвана команда парохода «Герой Машанин».

### РУСЛАНОВСКИМИ МЕТОДАМИ

Коллектив теплохода «Сергей Киров» успешно завершил навигацию прошлого года. Кроме выполнения задания было сэкономлено 95 тонн топлива и смазки. По-руслановски трудится экипаж и в этом году. 25 апреля судно покинуло Астраханский рейд, имея на гаке баржи «Аракс» и «Бездна».

Далек и труден рейс от Астрахани до Горького. Подсчитав свои возможности, команда единодушно решила провести его на стахановских скоростях. В плесе Сталинград—Саратов продвижение каравана из-за быстрого течения не превышало плановой скорости. Но зато до Куйбышева кировцы наверстали

Второй год соревнуются между собой команда баржи «Ока» с коллективом баржи «Узбекистан» Амурского пароходства.

Команда передовой баржи «Ока» совершила первый рейс с грузом из Астрахани до Горького. Работая по стахановскому плану, коллектив обеспечил отличный привес на всем пути. Груз доставлен в пункт назначения досрочно и без потерь.

НА СНИМКЕ: знатный шкипер баржи «Ока» К. Д. Ильичев.

Фото Гл. Лыкова.

## Как мы совершали скоростной маршрутный рейс

Рассказ штурмана нефтешли «Память Ларина» В. А. Кондратьева

В первый маршрутный рейс от Астрахани до Горького мы вышли 20 апреля, имея на гаке баржу «Арага». Перед отправкой в путь весь коллектив судна вступил в социалистическое соревнование. Были заключены повахтенные и индивидуальные договоры. Мы решили приложить все усилия, чтобы с честью выполнить взятые обязательства, принятые по стахановскому плану. Развернулась напряженная борьба за перевыполнение скоростей по вахтам за четкую и бесперебойную работу машин, досрочную доставку груза в пункт назначения. После двухдневного безостановочного пути мы прибыли в Горький на 120 часов раньше срока. Задание по технической скорости выполнили на 135,3 процента, нагрузка на одну индикаторную силу превышала норму на 3 тонны.

Успешному продвижению каравана во многом способствовала отличная дисциплина нашего экипажа. Все приказания подчиненными выполнялись точно, беспрекословно, аккуратно и в срок.

Наши судоводители показали свое высокое мастерство. При выходе из Астрахани вода шла валом, на прибыль. Строго следя за ней, мы использовали все тиховоды, воложки, а также ходовые пески, держали буксир оптимальной длины. Помимо

повахтенного вели планирование работы судна по стахановскому плану.

В ходе соревнования все показатели вахт доводились до всеобщего сведения. В этом рейсе победу одержала III вахта, которая проходила под наблюдением капитана тов. Москалева. Ее результат — 139,7 процента. Не на много от нее отстала и первая вахта (штурман Родионов, помощник механика Семенов). Она выполнила план на 136,3 процента.

Нашему успеху в рейсе во многом помогла и отличная работа судовых механизмов, четкое и умелое обслуживание машины. Нижняя команда, следуя почину Владимира Ворошилина, содержит машинное отделение в образцовом порядке. За рейс сэкономлено 40 тонн горючего, за счет его совершили обратный рейс из Горького в Астрахань. По примеру волжского теплохода «Татария» шли с порожней баржей со скоростью товарного поезда — 470 километров в сутки и пришли в Астрахань раньше графика на 35 часов.

На судне регулярно проводятся обмен опытом, техучеба. Например, пом. механика тов. Кондрашин готовит старшего машинщика тов. Москвитина на должность II помощника механика, матроса тов. Шевцова готовят на должность рулевого. Проведено 6 занятий по технической учебе. С палубной командой занимался капитан тов.

Москалев, с нижней — механик тов. Леонтьев. Итак, первый безостановочный рейс успешно завершён.

Но нам хотелось бы рассказать, как нас приняли на Горьковском эксплуатационном участке. С Камского Устья мы радировали в диспетчерский аппарат о том, что идем с повышенной скоростью и просим приготовить все для нашей встречи. С приходом в Горький нефтемашинка находилась еще в затоне. Мы простояли в ожидании ее 10 часов. А когда была приведена, оказалось, что на нефтебазе нет емкости. Мы заявили об этом главному диспетчеру эксплуатационного участка тов. Кучину, он накинулся на нас с бранью и заявил, что мол, мы своим прибытием раньше графика сорвали ему весь распорядок работы. В результате всего наше судно простояло на рейде 38 часов. Наш коллектив надеется, что управление пароходства займется деятельностью диспетчерского аппарата Горьковского эксплуатационного участка, чтобы там обеспечить своевременную обработку нефтекаранов.

Соревнуясь с командой парохода «Кулибин», наш коллектив приложит все усилия к досрочному выполнению апрельско-майского задания, добьется еще лучших успехов в доставке грузов на больших скоростях и раньше срока в места назначения.

## Издание отдельных произведений В. И. Ленина и И. В. Сталина

Государственное издательство политической литературы выпустило в свет 200-тысячным тиражом брошюру: «В. И. Ленин. Удержат ли большевики государственную власть?». Эта статья была написана В. И. Лениным в конце сентября — 1 (14) октября 1917 года и впервые напечатана в октябре 1917 года в № 1—2 большевистского теоретического журнала «Просвещение».

Напечатана брошюра по тексту Сочинений В. И. Ленина, 4 издание, том 26.

Государственным издательством политической литературы выпущена в свет брошюра: «И. Сталин. Национальный вопрос и ленинизм. Ответ товарищам Мешкову, Ковальчуку и другим». Печатается по тексту Сочинений И. В. Сталина, том 11.

Тираж брошюры — 500 тысяч экземпляров.

(К 150-летию со дня смерти)

Исполнилось сто пятьдесят лет со дня смерти Александра Васильевича Суворова. Это имя, близкое каждому советскому человеку, назвал великий Сталин в памятный день 7 ноября 1941 года наряду с другими именами наших великих предков.



Александр Васильевич СУВОРОВ

Суворов стал символом русской военной славы. Битвы, проведенные им, вошли классическими образцами в историю русской и мировой военной науки. Суворовская «Наука побеждать», воплотившая в себе многолетний боевой и жизненный опыт полководца, явилась ярким проявлением военного гения русского народа.

Деятельность Суворова протекла в тяжелую эпоху царского самодержавия, жестокого крепостнического режима. Полководцу пришлось до конца своих дней вести непрерывную упорную борьбу против жестокости царских правителей, против господствовавшей тогда прусской системы воспитания солдата, заключавшейся в бессмысленной муштре и превращавшей человека в слепой механизм. «Русские прусских всегда бивали, что ж тут пережить», — говорил он. Суворов решительно восставал против нововведений императора Павла I, слепо подражавшего прусским образцам и, в частности, восстановившего старую прусскую форму. «Пудра не порош, булки не пушки, косы не тесак, я не немец, а природный русак», — высмеивал полководец затеи императора.

В непрестанной борьбе Суворов создал передовую для того времени систему военного искусства. Суворовская наука, воспитание, традиции сделали из его солдат подлинных чудо-богатырей, не останавливавшихся ни перед какими препятствиями, волевыми, инициативных, сознательных бойцов, беззаветно преданных своей Родине. Русская армия заслуженно завоевала славу лучшей армии мира.

Суворов глубоко ценил замечательные качества, заложенные в русском человеке, — храбрость, выносливость, находчивость, самоотверженность, пламенный патриотизм. Он развивал, культивировал эти качества, добываясь от каждого солдата

ними силами, взял укрепленный турками город Туртукай на берегу Дуная и разгромил турецкие полчища у Козлуджи.

Во второй войне с турками (1787—91 гг.) Суворов совершил новые блестящие подвиги, разгромив врага под Кинбурном, Фокшанами, у реки Рымник. В 1790 году Суворов штурмовал сильно укрепленную, считавшуюся неприступной крепость Измаил. 35-тысячный ее гарнизон, располагавший многочисленной артиллерией, был наголову разгромлен русскими войсками.

Легендарной славой увелчан итальянский поход Суворова. Используя быстроту, стремительность, внезапность удара и отличные боевые качества своих солдат, Суворов в короткий срок — с апреля по август 1799 года — очистил Италию от французов. В жестоких сражениях, из которых наиболее выдающиеся произошли у реки Треббии и города Нови, суворовские чудо-богатыри громили французские войска, до этого одерживавшие победу за победой.

Последним из многочисленных блестящих подвигов, совершенных Суворовым, был переход через Альпы в Швейцарию. Предводимые прославленным полководцем суворовские войска преодолели невероятные трудности, показав еще раз, на какие героические подвиги способен русский солдат. С тяжелыми боями они прошли через Альпы, преодолели обледеневшие неприступные хребты, одержали победу над гораздо более многочисленным противником.

Тяжело больным вернулся Суворов в Петербург, где его ожидала очередная опала царя-самодура. Скончался Суворов 18 мая 1800 года.

Русская армия, русский народ по достоинству оценили дела Суворова и понесли через века его незабываемое имя, умножая славу русского оружия в многочисленных битвах против врагов, не раз посягавших на нашу священную землю.

Советский народ глубоко чтит память Суворова. Славные суворовские традиции унаследовала и развила Советская Армия, верно оберегающая мирный труд и безопасность нашей страны.

М. ИРИНИН.

## Памятник Суворову в Кобрине

В ленинградских мастерских Академии художеств изготовлен бюст А. В. Суворова. Он предназначен для парка в городе Кобрине (Брестская область).

В Кобрине сохранился дом, где в 1797 году жил великий русский полководец. В этом доме останавли-

вался он и в 1800 году, возвращаясь на родину из итальянского похода.

Трудящиеся города свято чтут память А. В. Суворова. В 1946 году после реставрации исторического дома в нем был открыт музей. Му-

зей пользуется большой популярностью, его посещают десятки тысяч трудящихся. Артиллерийский исторический музей передал музею в Кобрине много экспонатов, отражающих жизненный путь великого полководца.

## По суворовским местам

ЛЕНИНГРАД. На предприятиях, в учреждениях и учебных заведениях Ленинграда развернулась подготовка к 150-летию со дня смерти великого русского полководца А. В. Суворова. Организуются экскурсии по суворовским местам Ленинграда, готовятся многочисленные выставки.

Государственный Эрмитаж, располагающий большой коллекцией порт-

ретов А. В. Суворова, издает серию открыток с изображением полководца.

Закончено изготовление мемориальной доски, которая будет установлена на доме № 23 по Крюкову каналу, где умер А. В. Суворов. Доска сделана в форме овала, по краям которого расположены дубовые ветви, орденские ленты и орде-

на. Под барельефом А. В. Суворова золотыми буквами написано: «В этом доме 6 мая 1800 года скончался великий русский полководец генералиссимус Александр Васильевич Суворов».

По сохранившимся чертежам восстановлена усыпальница полководца — бывшая Благовещенская церковь Александро-Невской лавры.

## Беседы о великом русском полководце

Общественность завода имени III Интернационала готовится широко отметить 150-летие со дня смерти великого русского полководца

Александра Васильевича Суворова. Во всех цехах и общежитиях проводятся беседы о жизни и военной деятельности Суворова. В парткаби-

нете делается монтаж, посвященный его памяти, в заводской библиотеке будет организована выставка книг о Суворове.

## Благодарности рабочих

Столовая № 15 УРСа парходства Волготанкер обслуживает воспитанников специального ремесленного училища № 1. В столовой соблюдаются постоянная чистота и порядок. Она располагает достаточным количеством фарфоровой посуды. Пища здесь готовится из свежих и качественных продуктов при высокой калорийности блюд.

Кроме обслуживания учащихся мы готовим питание также и для почного профилактория Баскомреча при заводе имени Урицкого. Рабочие благодарят сотрудников столовой

за отличное обслуживание вкусной пищей.

Установленный производственный план нами из квартала в квартал перевыполняется. На протяжении двух лет наша столовая держит первенство во Всесоюзном соревновании. Нам уже присуждено две денежные премии.

Коллектив взял повышенные обязательства и вызвал на соревнования работников столовой № 4.

А. ПРОВОДИНА,  
директор столовой № 15,  
УРСа Волготанкера.

## Под старую „Дубинушку“

Рабочие вспомогательного цеха завода имени Ленина продолжают трудиться по-старинке, вручную с приливом «Дубинушки».

В этом цехе я работаю очень давно и не один раз ставил вопрос перед директором завода тов. Смирновым и на собраниях о внедрении механизации в нашем цехе. Для доставки тяжестей нам должны были построить две электролебедки, вагонетки на шариковом ходу, установить подъемный кран на причальной платформе. Но до сих пор ничего этого не сделано. В 1949 году было дано распоряжение на поделку электролебедки. За это дело взялся прораб тов. Соловьев. И вот в апре-

ле этого года долгожданная лебедка появилась на территории завода. Когда же стали производить испытания, то оказалось, что у нее неправильно сделан расчет на скорость. И вот стоит она теперь бесполезно на том самом месте, где испытывалась. Прораб тов. Соловьевсылается на работников технического отдела, а последние все сваливают на отдел главного механика.

Пора руководителям завода позаботиться о механизации нашего цеха.

ОСТРЕНИН,  
начальник вспомогательного  
цеха завода имени Ленина.

## Спортивная хроника

Подведены итоги зимней областной спартакиады. Сборная команда ДСО «Водник» заняла 1-е место. Среди новых чемпионов области: по разрядной гимнастике тов. Чернышев (речное училище), по боксу, в полусреднем весе, тов. Богдалов (Волготанкер), в легчайшем весе Симонов (речной порт).

С 5 по 7 мая в Ленинграде проходили соревнования по гимнастике на первенство Центрального совета добровольного спортивного общества «Водник». Команда астраханцев в составе Ковалевой (речной порт), Васильевой (завод имени Урицкого), Зарщикова (завод имени Ленина), Аписимова, Баширова (речное училище) и Нитиревской (ДСО «Водник») заняла 3 место, а Васильева и Ковалева вошли в сборную команду гимнасток центрального совета «Водник» для участия в розыгрыше первенства ВЦСПС.

Состоялась футбольная встреча на первенство города между командами завода имени Ленина и «Спартак». Игра закончилась со счетом 3:1 в пользу заводской команды.

Во Львов на учебно-тренировочный сбор лучших пловцов Российской Федерации выехала чемпионка РСФСР за 1949 год Зинаида Бузина (завод имени Сталина).

Приступила к тренировке гребная секция ДСО «Водник». В ней занимаются 25 человек. Занятие ведет механик завода имени Сталина Николай Кузин, который в прошлых годах в соревнованиях на первенство Советского Союза по гребле занял 3 место по разряду шлюпки-одиночки.

В речном училище закончился квалифицированный шахматный турнир на получение 4 разряда. Победу одержали курсанты Прохоров и Тушаков, поделившие 1 и 2 места.

В низовых физкультурных коллективах ДСО «Водник» началось проведение профсоюзно-комсомольского кросса. В нем принимают участие свыше 700 человек. Сильнейшие бегуны будут выступать от сборной команды общества «Водник» в соревнованиях на первенство области по кроссу, которые начнутся 28 мая.

И. о. ответственного редактора Н. А. БЕЛЯКОВ.

## Продолжается подписка

на 1950 год

НА БАСЕЙНОВУЮ ГАЗЕТУ

„За советскую нефть“

Подписная цена:

На полгода	11 руб. 70 коп.
На три месяца	5 руб. 85 коп.
На один месяц	1 руб. 95 коп.

Подписка принимается в городских (районных) отделениях Союзпечати, отделениях и агентствах связи, а также на предприятиях речного флота Волготанкера общественными уполномоченными по подписке и в редакции газеты «За советскую нефть».

# ЗА СОВЕТСКУЮ НЕФТЬ

ОРГАН УПРАВЛЕНИЯ ПАРОХОДСТВА ВОЛГОТАНКЕР, ПОЛИТОТДЕЛА И БАСЕЙНОВОГО КОМИТЕТА ПРОФСОЮЗА РЕЧНИКОВ

№ 59 (1576) ЧЕТВЕРГ, 18 мая 1950 года. 13 год издания цена 15 коп.

## Решение Советского Правительства о сокращении репарационных платежей Германии

ПРЕДСЕДАТЕЛЮ СОВЕТА МИНИСТРОВ СОЮЗА СОВЕТСКИХ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ РЕСПУБЛИК ГЕНЕРАЛИССИМУСУ И. В. СТАЛИНУ

Москва, Кремль.

Правительство Германской Демократической Республики рассмотрело одиннадцатого мая 1950 г. ходатайство Социалистической единой партии Германии о снижении репарационных поставок Германии. Ходатайство обосновывается тем, «что до сих пор репарационные обязательства выполняются пунктуально и что трудящиеся Германской Демократической Республики всегда считали выполнение репарационных поставок своим долгом».

Правительство Германской Демократической Республики считает предложение Социалистической единой партии Германии своевременным. Политика укрепления демократического строя и мирного хозяйственного строительства, проводимая Временным правительством Германской Демократической Республики, побуждает его просить Правительство Союза Советских Социалистических Республик рассмотреть вопрос о том, считает ли оно возможным и в каком размере снизить репарационных поставок.

С глубоким уважением  
11 мая 1950 г.

О. ГРОТЕВОЛЬ.

## ПРЕМЬЕР-МИНИСТРУ ГЕРМАНСКОЙ ДЕМОКРАТИЧЕСКОЙ РЕСПУБЛИКИ г-ну ОТТО ГРОТЕВОЛЮ

Берлин.

Уважаемый г-н премьер-министр!

Советское Правительство рассмотрело просьбу Правительства Германской Демократической Республики о сокращении суммы, выплачиваемой Германией в счет репараций.

Советское Правительство при этом приняло во внимание, что Германская Демократическая Республика добросовестно и регулярно выполняет свои репарационные обязательства, исчисленные в размере 10 миллиардов долларов, и что к концу 1950 года значительная часть этих обязательств в сумме 3.658 миллионов долларов будет выполнена.

Руководствуясь желанием облегчить усилия германского народа по восстановлению и развитию народного хозяйства Германии и учитывая установившиеся дружественные отношения между Советским Союзом и Германской Демократической Республикой, Советское Правительство, по согласованию с Правительством Польской Республики, приняло решение сократить остающуюся к выплате сумму репарационных платежей на 50 процентов, то-есть до 3.171 миллиона долларов.

В соответствии с заявлением Правительства СССР на Московской сессии Совета Министров Иностранных Дел в марте месяца 1947 года об установлении 20-летнего срока для выплаты репараций, Советское Правительство приняло также решение рассрочить уплату Германией остающейся части репарационных платежей (в сумме 3.171 миллион долларов) на 15 лет, начиная с 1951 года по 1965 год включительно, товарами из текущей продукции.

С глубоким уважением

И. СТАЛИН,

Председатель Совета Министров СССР.

15 мая 1950 г.

## ПРИЕМ И. В. СТАЛИНЫМ г-на ТРЮГВЕ ЛИ

15 мая Председатель Совета Министров СССР И. В. Сталин принял Генерального Секретаря Организации Объединенных Наций г-на Трюгве Ли.

На приеме присутствовали Зам. Председателя Совета Министров СССР В. М. Молотов и Министр Иностранных Дел СССР А. Я. Вышинский.

## Проект памятника Герою Советского Союза Александру Матросову

ВЕЛИКИЕ ЛУКИ. (ТАСС). В городе Великие Луки похоронен Герой Советского Союза Александр Матросов, 23 февраля 1943 года совершивший бессмертный подвиг у деревни Чернушки, Подберезинского района, Великолукской области.

Лауреат Сталинской премии скульптор Е. В. Вучетич изготовил проект постоянного памятника Герою Советского Союза А. Матросову

для установки в городе Великие Луки.

9 мая, в Праздник Победы, состоялся общественный просмотр проекта памятника. А. Матросов изображен в последний момент, перед решающим броском на амбразуру вражеского дзота.

Высота будущего памятника — 8—10 метров.

# Учитесь скоростной обработке флота у диспетчерской смены тов. Шокина

Еще до открытия навигации коллектив Саратовского эксплуатационного участка разработал подробный стахановский план. В нем кроме организационно-технических мероприятий записаны также и повышенные обязательства по выполнению навигационного задания к 25 октября.

В успешном осуществлении этого стахановского плана принадлежит большая роль работникам диспетчерского аппарата участка. Хорошо зная это, диспетчеры смены тов. Шокина составили свой стахановский план и развернули социалистическое соревнование за быстрейшую обработку флота на рейде участка.

Владимир Тимофеевич Шокин, используя свой богатый и многолетний опыт диспетчерской работы, умело руководит деятельностью своих подчиненных, мобилизует их на внедрение новых методов для обеспечения беспрепятственного продвижения караванов в районах участка, их обслуживания на ходу и обработки на рейде. Вот несколько примеров слаженной и четкой работы диспетчерской смены тов. Шокина.

12 мая тов. Шокин получил сведения о проследовании пристани Хвалынский парохом «Игарка» с грузными баржами «Печера» и «Память Урицкого». В это же время поступило распоряжение от главной диспетчерской пароходства о передаче воза буксировщику «Волховстрой» для дальнего маршрута, а парохом «Игарка» отправить вверх по Волге с грузной баржей «Линда». Тов. Шокин заранее выписал план-приказ на новые рейсы обоим нефтевозам, дал задание капитану рейда тов. Павлову на переформировку караванов на рейде. Одновременно по заявке капитана парохода «Игарка», полученной по радио, оформил план-приказ на рейдовые работы — на забор топлива, продовольствия, получение зарплат и буксировку новой баржи. По норме на все эти операции пароходу «Игарка» требовалось затратить 6 часов 15 минут.

Как только нефтевоз «Игарка» проследовал ближайший сигнальный пост—Пристанное, капитан рейда и линейный механик участка выехали на баркасе для встречи каравана. Получив заранее план-приказ, капитан парохода «Игарка» поставил воз на якорь в указанное место на рейде, убрал буксиры, получил топливо и одновременно продовольствие. Затем, забуксировав баржу «Линда», парохом «Игарка» вышел в очередной рейс. На все это было затрачено лишь 3 часа. К тому же надо отметить, что линейный механик за время нахождения нефтевоза «Игарка» на рейде успел осмотреть главную машину и проверить техническое состояние других механизмов на судне. Благодаря такой четкой, продуманной и слаженной работе сквозной диспетчерской смены тов. Шокина, парохом «Игарка» был обработан и отправлен в рейс досрочно на 3 часа 15 минут.

Применяя передовые методы, работники смены также значительно экономят время на учалке, расчалке и отводке барж от причалов во время выкачки. 13 мая на смене диспетчера тов. Шокина парохом «Тарас Шевченко» был запланирован в отправке с порожними баржами «Вязьма», «Кувшинка» и «Сылва» с назначением в Куйбышев. Баржи «Вязьма» и «Кувшинка» стояли на рейде участка в ожидании выкачки баржи «Сылва». Раньше в таких случаях формирование воза производилось следующим образом. После окончания выкачки баржи производилась разборка трубопровода, замер остатка, расчалка, подъем якоря и отводка выгруженной баржи баркасом на рейд. Здесь производилась окончательная ее учалка к другим баржам, и караван отправлялся в рейс.

Дежурный же диспетчер тов. Шокин и капитан рейда тов. Павлов решили сократить время на этих операциях, применив новый метод формирования воза. Как они это сделали? В момент окончания выкачки баржи «Сылва» к ее корме были подведены баржи «Вязьма», «Кувшинка». За время же разборки трубопровода, расчалки и подъема якоря была произведена их учалка за кормовые буксировочные кнехты баржи «Сылва». Парохом «Тарас Шевченко» взял воз на буксир и вышел в очередной рейс. На этом деле было сэкономлено полтора часа. Такое смелое новаторское начинание по скоростному формированию возов на рейде смена тов. Шокина применяет с начала навигации.

Тов. Шокин после отправления каждого каравана сейчас же подготавливает пункты его проследования в границах своего эксплуатационного участка (Хвалынский—Камышин), то есть наносит движение каравана на график. Затем он строго следит за его дальнейшим продвижением, принимает необходимые меры, если караван по какой-либо причине начнет отклоняться от графика. Для этого тов. Шокин умело использует связь с судами по радио.

Смена диспетчера тов. Шокина соревнуется со сменой диспетчера тов. Шевченко, с честью выполняя принятые на себя социалистические обязательства.

Много инициативы и оперативности в своей деятельности проявляет также один из лучших на Саратовском эксплуатационном диспетчер погрузо-разгрузочных работ тов. Гущин. Заранее, до подхода баржи к причалу под выгрузку, он подготавливает емкость на нефтебазе, принимает ее и пломбирует трубопровод. После этого тов. Гущин присутствует при взятии пробы прибывшего нефтепродукта и производит ему анализ. В период же учалки баржи он делает замер груза. Все это позволяет намного экономить навигационное время на обработке барж. В результате такой организации обслуживания барж и стахановской работы коллективов нефтестанций №№ 44, 45 и 371 на смене дис-

петчера тов. Шокина баржа «Бухтарма» была расчалена досрочно на 4 часа и с остатком груза в два раза меньшим против нормы. Баржа «Яуза» также расчалена раньше срока на 5 часов с остатком груза в 29 тонн вместо 70 по норме, а баржа «Бузан» была освобождена от нефтепродуктов досрочно на 11 часов при нормальном остатке груза в ней.

Добросовестно относится к выполнению своего служебного долга и диспетчер погрузо-разгрузочных работ тов. Трофимов. Он взял себе за правило каждый раз въезжать на районные базы для сдачи грузов, аккуратно информировать с липкой диспетчерский аппарат о продвижении нефтекаранавов.

Много полезного делает для ускорения обработки флота и капитан рейда тов. Павлов. Работая первый год, он тем не менее показывает большие организаторские способности в своей деятельности. Тов. Павлов практикует отчалку и подбуксировку барж к идущим везам на ходу. Недавно, например, у парохода «Академик Ольденбург», следовавшего вверх с грузным караваном, баржа «Випера» была отчалена на ходу, без малейшей остановки нефтевоза.

Руководители Саратовского эксплуатационного участка (начальник тов. Зиновьев, зам. по политчасти тов. Русских) уделяют большое внимание лучшей организации эксплуатационной работы и широкому развертыванию социалистического соревнования между диспетчерскими сменами и судовыми коллективами принятого флота. На ежедневных диспетчерских совещаниях разрабатываются конкретные мероприятия по ускорению обработки флота на рейде и продвижению транзитных нефтекаранавов. Старший диспетчер тов. Краснов, на основании протокола диспетчерского совещания, составляет план работы для диспетчерских смен, по которому диспетчеры и организуют всю свою деятельность. Тов. Краснов контролирует затем выполнение намеченных мероприятий, помогает диспетчерам в их полном осуществлении.

Такая слаженная и четкая работа диспетчерского аппарата и особенно смены тов. Шокина способствует командам транзитных судов увеличивать техническую скорость и досрочно доставлять нефтепродукты в пункты назначения, налаживать более ритмичную работу нашего флота по ниткам графика.

Коллективам диспетчерских аппаратов других эксплуатационных участков Волготанкера надо перенять замечательный опыт работы смены диспетчера тов. Шокина, добиваясь значительного сокращения времени на обработке флота на рейдах и помогая коллективам транзитных караванов продвигаться в границах участков на повышенных скоростях.

Д. ЛОФИЦКИЙ,

старший дежурный инженер-диспетчер управления пароходства Волготанкер.

## Соревнование диспетчерских смен с командами нефтестанций

Диспетчеры нефтепункта «Батраки» взяли обязательство по досрочной обработке барж. Впереди — сквозная диспетчерская смена, возглавляемая диспетчером погрузо-разгрузочных работ Леонидом Михайловичем Бутумовым. Его смена, сорев-

нуясь с командами нефтестанций №№ 49 и 134, где механиками тт. Носов и Гужев, раньше срока на 3 часа 45 минут обработала баржу «Косьва».

Хорошо трудится также и сквозная смена, которой руководит дис-

петчер Игнатий Маркелович Порцев. Баржи «Сыслова» и «Енисей» обработаны на 3 часа раньше планового времени.

Н. ФОМИН,

старший капитан рейда Куйбышевского эксплуатационного участка.

# Усиливать и улучшать массовую политическую работу среди населения

☆☆☆

## По составленному плану

В дни подготовки к выборам в Верховный Совет СССР 29 агитаторов партийной организации управления пароходства Волготанкер проводили значительную массово-политическую работу среди населения и в отделах управления. Это во многом способствовало тому, что 12 марта их слушатели первыми пришли на избирательный участок и единодушно отдали свои голоса за кандидатов неуправляемого блока коммунистов и беспартийных.

Чтобы закрепить успехи агитационной работы, достигнутые в период предвыборной кампании, партийное бюро обсудило этот вопрос на своем заседании, а затем на закрытых партсобраниях. Кроме того, каждый месяц на заседаниях бюро заслушиваются 3—4 агитатора о выполнении ими партийного поручения. В результате такого контроля выяснилось, что агитатор тов. Трофимов ослабил свою деятельность, но когда ему было сделано необходимое указание, он стал теперь регулярно

проводить беседы со своими слушателями. После заслушивания на партбюро улучшили свою работу и агитаторы тт. Нефедов, Портняга, Серегин, Хазанов.

Вся деятельность агитаторов здесь проводится по составленному партийным бюро плану. В план апреля и мая, например, включены такие основные темы, как «1 Мая — международный праздник трудящихся», «Советские займы и их значение в неуклонном повышении благосостояния трудящихся СССР», «Народ голосует за мир» и другие. В плане также указана и необходимая литература для подготовки и проведения бесед.

Однако партбюро управления пароходства после выборов в Верховный Совет СССР не провело ни одного семинара с агитаторами, надеясь повидимому на то, что этим делом будет заниматься подотдел.

**А. СТЕПАНОВА.**

## Контролируем деятельность наших агитаторов

В период выборов в Верховный Совет СССР наш агитколлектив проводил большую массово-политическую работу среди населения. Лучшими агитаторами тогда были тт. Мишуков, Горайнова, Федорезова, Лиманский, Топоркова и Шележкова.

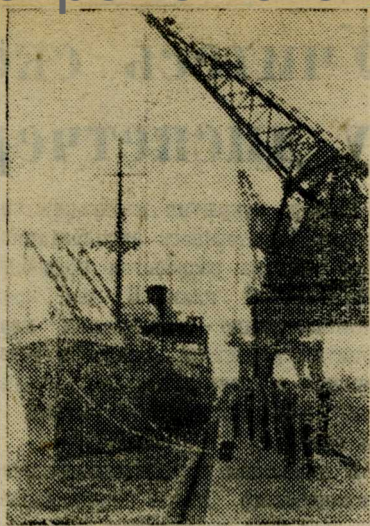
После выборов партийное бюро не ослабило своего внимания деятельности агитаторов. Провело с ними несколько семинаров и обсуждало их работу на партийных собраниях.

Сейчас на закрепленных участках занято 11 агитаторов. Они разъясняют населению политику большевистской партии, советского пра-

вительства, рассказывают о жизни за рубежом и в нашей стране. Однако в последние дни агитаторы тт. Мишнев и Лиманский стали реже бывать у своих слушателей. Им сделано соответствующее указание.

Контроль за деятельностью агитаторов мы осуществляем путем заслушивания их на заседаниях партбюро и проведения с ними индивидуальных бесед. Кроме того, мы завели у себя журнал по учету, агитационно-массовой и политической работы за каждый день.

**П. ПЫСЕНКОВ,**  
секретарь партбюро УРСа  
Волготанкера.



Сталинская область. Теплоход «Пудково» в Ждановском порту с рудой для металлургов Донбасса. Фото П. Башкеля. Пресскляше ТАСС.

## Награждение и премирование работников печати

В связи с Днем печати министр речного флота СССР З. А. Шанков издал приказ о награждении и премировании работников печати, активных работников и редакторов стеновых газет.

Награждено и премировано 87 человек. Знаком «Отличнику социалистического соревнования Министерства речного флота» с выдачей месячного оклада награждены: Иванов А. Н. — редактор газеты Неманского пароходства, Чегодаев П. И. — редактор судовой стеногазеты парохода «Руслан», Коряковский В. П. — редактор стеновой газеты парохода «П. Виноградов» Северного пароходства, Козлова Г. Н. — редактор стеновой газеты парохода «Ленинец» Волготанкера и др.

35 человек награждены Почетной грамотой Министерства речного флота СССР.

Объявлена благодарность с выдачей премии в размере двухнедельного оклада 34 работникам бассейновых газет, активным работникам и редакторам стеновых газет.

# СТЕННАЯ ГАЗЕТА В БОРЬБЕ ЗА ПЛАН НЕФТЕПЕРЕВОЗОК

Еще до начала навигации этого года команда парохода «Самокрытка» разработала свой стахановский план, взяла обязательство — к 10 июня завершить пятилетнее задание, закончить навигационный план к 25 октября на 107,5 процента, сэкономить не менее 60 тонн горючего, смазки, материалов. Заключено социалистическое соревнование с экипажем нефтевоза «Механик Семигласов».

В борьбе за выполнение этих обязательств серьезную помощь речникам оказывает стенная газета «Труд» (редактор Ш. Штурман тов. Кулагин, члены редколлегии тт. Смолдов, Борисов). Уже за несколько часов до выхода в плавание вышел ее первый номер. В передовице капитан парохода тов. Колесов, призывая речников к самоотверженному труду, писал:

— Через несколько часов наше судно выходит в первый рейс навигации завершающего года послевоенной сталинской пятилетки. Мы должны бороться за дальнейший рост производительности труда, широкое распространение руслановского и бурлаковского движения на судне, будем бороться за устранение непроизводительных простоев, аварий, за укрепление трудовой дисциплины, быстрейшую транспортировку грузов в пункты назначения, за выполнение порейсовых и месячных заданий.

Газета не обошла молчанием и вопрос борьбы за ускорение оборачиваемости судна, за четкое и бесперебойное обслуживание машины, за комплексную экономию топлива. Ш. Штурман Кулагин пишет:

— Нужно экономить ходовое время за счет тиховодов и воложек, за счет быстрейшей учалки и расчалки, обеспечивать бесперебойную работу машины. Этим мы ускорим рейсообразот нашего судна.

В своем первом номере газета призвала членов экипажа к четкости и бдительности, как необходимым условиям для успешной работы, поставила задачу перед членами команд о повседневном повышении деловых и политических знаний.

На судне началась трудовая борьба за выполнение принятых обязательств за каждый лишний километр пройденного пути, килограмм горючего. И два первых рейса успешно завершены. К концу второго плавания вышел следующий номер газеты «Труд». В нем рассказано о славном подвиге москвичей — Лидии Коробельниковой и Федора Кузнецова — работать не менее одного дня в месяц на сэкономленном материале. Подведены первые итоги работы, рассказано о механике нефтевоза тов. Павлове и его помощниках тт. Кураеве, Карпове, которые обеспечили четкую и бесперебойную работу машин, сэкономили 20 тонн горючего и способствовали ускорению оборачиваемости судна на 50 часов.

Но газета имеет много существенных недостатков. Член экипажа тов. Осипов в своей заметке о трудовой дисциплине не дает конкретных примеров из жизни экипажа. А, между тем, здесь имелись случаи нарушения Устава. Редколлегия должна больше помещать конкретных статей, направленных на борьбу с нарушениями дисциплины, пропагандировать Устав работников речного транспорта.

Большим недостатком судовой газеты является ее плохое оформление. В ней совершенно нет рисунков, фотографий, зарисовок. Редколлегия мало привлекает молодых членов экипажа для участия в газете, не пишет об их успехах в работе и учебе, о том, как они проводят свой досуг. Она ограничивалась помещением фамилий лучших людей нефтевоза, не рассказав об опыте их стахановского труда. В газете совершенно нет статей о жизни и работе партийной, профсоюзной и комсомольской организаций.

У редколлегии стеновой газеты «Труд» есть все возможности сделать ее настоящим коллективным агитатором, пропагандистом и организатором, если она будет постоянно увеличивать авторский актив, полнее и глубже отражать жизнь и работу своего коллектива.

## КАЖДОМУ РАБОЧЕМУ — ТЕХНИЧЕСКИЕ ЗНАНИЯ

Ценное начинание коллектива Московского инструментального завода

вод — передовое предприятие Сталинского района столицы. Коллектив его завершил задание послевоенной пятилетки еще в ноябре 1949 года и выпускает сейчас продукции вдвое больше, чем в 1940 году.

Московские инструментальщики показывают пример умелой организации и высокой культуры производства. В отличие от предприятий, выпускающих одни и те же изделия, завод производит самую разнообразную продукцию. — от полутораторной трубонарезной головки до инструментов весом всего в несколько граммов.

Рабочим этого завода приходится перенастраивать станки, владеть точным измерительным инструментом, читать чертежи, делать расчеты для определения скорости резания, для подбора шестерен и т. д. Следовательно, каждый рабочий должен быть не только мастером своего дела, но и непрерывно совершенствовать технические знания.

На заводе учатся все. Инженерно-технические работники занимаются в семинарах по специальным программам, слушают курсы лекций, ко-

торые читает их доктор технических наук профессор Г. Н. Грановский.

В свою очередь инженеры и мастера преподают в кружках технического минимума. Посещение их обязательно для всех рабочих, не имеющих среднего технического образования.

В каждом кружке учатся от 8 до 20 человек. Теоретические занятия ведутся применительно к практической работе. Так составляется и программа, включающая, обычно, такие разделы, как металловедение, резку и мерительный инструмент, станки и их наладка, организация стахановского труда и техника безопасности. Большинство занятий проводится непосредственно в цехах, часто с демонстрацией наиболее совершенных приемов организации труда.

300 рабочих учатся сейчас в кружках техминимума. Кроме того, передовики производства обучают рабочих вторым профессиям, передают свой опыт в стахановских школах.

Только за последние четыре месяца государственный экзамен по

техническому минимуму сдало более 100 человек, а с начала послевоенной пятилетки квалификацию повысили почти 500 инструментальщиков.

На заводе созданы также курсы повышения квалификации для электромонтеров, работников инструментальных кладовых, мастеров отдела технического контроля. На этих курсах учатся еще несколько сот человек.

У работников завода очень велика тяга к глубокому техническим знаниям. Учебу в кружках, на курсах и в стахановских школах многие из них считают только первым этапом. Более 80 рабочих, бригадиров и мастеров-практиков без отрыва от производства учатся в созданном на заводе заочном отделении станко-инструментального техникума и в различных институтах.

Слесарь Р. Д. Спасеский стал инженером-технологом. Он говорит:

— Нам, советским рабочим, никак нельзя обходиться без специальных технических знаний. Мы хотим день

это дня работать все лучше и лучше, совершенствовать технику и двигать ее вперед. Такова природа стахановцев. Многие наши передовики производства уже получили среднее техническое образование. Слесарь А. В. Морозов с отличным окончил техникум и сейчас учится в институте. Закачивает техникум фрезеровщик И. Г. Юрьев и токарь С. А. Муравлев, выросшие сейчас до начальников крупных цехов завода. Большую помощь учащимся оказывает заводская техническая библиотека, насчитывающая около 14 тысяч книг. Ее услугами пользуются около 600 рабочих, бригадиров, мастеров, техников, инженеров, представителей всех ведущих профессий. По заявкам своих абонентов библиотека получает необходимые им книги в Государственной библиотеке имени Ленина и в других книгохранилищах столицы.

Массовое повышение технических знаний дает хорошие результаты. По сравнению с довоенным временем производительность труда на заводе выросла почти на 74 процента. Московские инструментальщики значительно перевыполнили программу двух первых месяцев нового года.

**Г. Иванов.**

**И. о. ответственного редактора Н. А. БЕЛЯКОВ.**

# ЗА СОВЕТСКУЮ НЕФТЬ

ОРГАН УПРАВЛЕНИЯ ПАРОХОДСТВА ВОЛГОТАНКЕР, ПОЛИТОТДЕЛА И БАСЕЙНОВОГО КОМИТЕТА ПРОФСОЮЗА РЕЧНИКОВ

№ 60  
(1577)

СУББОТА,  
20 мая 1950 года.

13 год издания  
цена 15 коп.

## Успешно завершить апрельско-майский план перевозок

За последнее время темпы нефтеперевозок в нашем бассейне резко снижены. Графики отправления караванов, особенно с Астраханского рейда, стали часто срываться.

Третья пятидневка мая еще более усугубила отставание в транспортировке горючего. Не улучшилось дело и в прошедшие дни четвертой пятидневки. Сейчас создается тревожное положение с выполнением апрельско-майского плана. В чем же заключаются причины? Прежде всего, в том, что руководители диспетчерского аппарата управления пароходства ослабили свое внимание к работе флота. Больше того, они проявили бесконтрольность в подготовке возов к выходу в рейсы. Диспетчеры спокойно мирятся с тем, что намечаемые суда к плаванию задерживаются то на рейдах эксплуатационных участков, то у причалов судоремонтных предприятий.

По вине главного диспетчера тов. Осипова и его заместителя тов. Невлютова, например, с суточным опозданием было дано указание капитану парохода «Волховстрой» о выключении одного котла для чистки. Эти ответственные товарищи объясняют свою медлительность отсутствием на судне радики, но ведь они имеют у себя баркас, который бы мог доставить распоряжение на нефтевоз о производстве котлоочистки, тем более, что судно это находилось не так уж далеко от управления пароходства.

Проявляют бесконтрольность в своей деятельности главный инженер пароходства тов. Владимиров и начальник отдела промпредприятий тов. Федотов. Они плохо следят за ремонтом судов, намечаемых по графику к отправлению с грузными баржами. Особенно эта бесконтрольность была проявлена в подготовке к плаванию парохода «Ударник Правды».

Еще одиннадцатого мая на диспетчерском совещании начальник пароходства тов. Кучкин дал указание закончить ремонт этого судна и не позже 14 числа отправить его в рейс с нефтекараваном. Но это указание, как говорится, повисло в воздухе. Даже и к середине четвертой пятидневки «Ударник Правды» продолжал ремонтироваться. Дело в том, что объем работ на этом судне определялся трижды. В результате этого нефтевоз «Ударник Правды» вышел в рейс только 19 мая.

У нас много говорят о вредности непроизводительных простоев, кото-

рые приносят серьезный материальный ущерб нашему пароходству, задерживают своевременную доставку нефтепродуктов в пункты назначения. Однако не принимается решительных мер к борьбе с такими простоями. Хуже всех организована работа на Горьковском и Куйбышевском эксплуатационных участках. Здесь сутками простаивают на рейдах нефтевозы и баржи. Это происходит, прежде всего, потому, что руководители Горьковского (начальник тов. Марков, замполит тов. Соколов) и Куйбышевского (начальник тов. Лунин, замполит тов. Бархатов) эксплуатационных, плохо подготовившись к навигации, все еще занимают традиционной «раскачкой». В их работе нет деловой увязки с клиентурой, особенно в обеспечении баз свободной емкостью. На этих участках приняты повышенные обязательства, но если и дальше там будут формально относиться к разрыванию социалистического соревнования, то эти обязательства могут остаться на бумаге.

Работникам управления пароходства Волготанкер надо обратить самое пристальное внимание на деятельность Горьковского и Куйбышевского эксплуатационных и в ближайшие дни организовать на их рейдах четкое и оперативное руководство обработкой флота.

График движения — это незыблемый закон работы нефтяного флота. И там, где его соблюдают, — успех налицо. Об этом подробно рассказывает старший дежурный диспетчер управления пароходства Волготанкер тов. Лофцицкий в своей статье «Учиться скоростной обработке флота у диспетчерской смены тов. Шокина», опубликованной в газете «За советскую нефть» от 18 мая. Диспетчер тов. Шокин не только строго соблюдает график обработки и продвижения судов, но и внедряет в это дело смелое новаторство, применяя новые методы в организации рейдовых работ. Опыт смены диспетчера Владимира Шокина должен стать достоянием всех диспетчеров эксплуатационных участков нашего бассейна.

Еще шире развертывая социалистическое соревнование среди работников берега и флота, равняясь по передовикам навигации, борясь с простоями, авариями и нарушениями трудовой дисциплины, речники нашего пароходства во что бы то ни стало должны успешно завершить выполнение апрельско-майского плана нефтеперевозок.

## Дорогами Суворова

Мы помним дни сурового  
И грозного огня.  
...Дорогами Суворова  
Прошла моя родня.  
Нет, не числом — умением  
К победе путь велик,  
В далекие селения,  
Где нет почти земли.  
А только взрывы адские,  
Как редкость тишина.  
Солдаты сталинградские,  
Как летописцы, нам  
Писали неразборчиво, —

И восхитен земляк,  
И видит в синей ночи он  
Всю пламенность атак,  
Когда ползли сраженные  
На дьявольский заслон,  
Вперед, что в жизнь влюбленные,  
Любой пурге на зло,  
Отчаянно и здорово!  
Весь путь представь, окинь!  
...Дорогами Суворова  
Шагали земляки.

Анатолий Морской.

## СОРЕВНОВАНИЯ, ПЕРЕВЫПОЛНЯЙТЕ ПОРЕЙСОВЫЕ И МЕСЯЧНЫЕ ЗАДАНИЯ!

### Досрочно завершили апрельско-майский план

**БОРТ ТЕПЛОХОДА «КИРОВОГРАД».** (По радио). Одиннадцатого апреля нам вместе с коллективами других судов выпала большая честь первыми открыть навигацию завершающего года послевоенной сталинской пятилетки. Перед выходом в рейс мы взяли обязательство работать по-руслановски, с честью выполнить все намеченные организационно-технические мероприятия в нашем стахановском плане.

Свое слово кировоградцы держат высоко. Апрельско-майское задание нами завершено досрочно на 15 суток.

Сейчас наш коллектив работает в счет июньского плана. Закрепляя свои успехи, мы добьемся новых достижений в борьбе за досрочное выполнение навигационного плана.

**ПОЖАРОВ, капитан теплохода «Кировоград».**

**РЫДЧЕНКО, механик.**

**КОМЕНДАНТСКИЙ, предсуднома.**

**ЧЕПАРИН, комсорг.**

\*\*\*

**КАПИТАНУ ТЕПЛОХОДА «КИРОВОГРАД» ТОВ. ПОЖАРОВУ**

Поздравляю коллектив Вашего теплохода с досрочным выполнением апрельско-майского плана. Желаю Вам дальнейших успехов.

**З. ШАШКОВ,**

**Министр речного флота СССР.**

г. Москва, 16 мая 1950 г.

\*\*\*

**БОРТ ПАРОХОДА «НАРОДОВОЛЕЦ».** (По радио). Радь сообщить, что коллектив нашего нефтевоза добился большой производственной победы. На 16 число апрельско-майское задание нами выполнено на 107 процентов.

Взяли обязательство до конца мая выработать дополнительно один миллион тонно-километровой продукции.

**НОВАЛЕВ, капитан парохода «Народоволец».**

**ПУШКАРЕВ, механик.**

**МУШКАРОВ, предсуднома.**

\*\*\*

**УФА.** (По радио). Экипаж парохода «Ташкент» досрочно на 13 дней завершил выполнение апрельско-майского плана, снабдив необходимым количеством горючего колхозы и совхозы Башкирской области для нужд весенне-посевной кампании.

С начала навигации команда парохода «Ташкент» уже сэкономила 5 тонн топлива. Судно стало на очередную котлоочистку без какого-либо ремонта механизмов.

По-стахановски трудятся на нефтевозе механик тов. Арбузов, масленщик тов. Шаги, помощник механика тов. Хлебников, рулевой тов. Зяблицкий, матрос тов. Королева, третий штурман тов. Беляев, выдвинутый недавно на эту должность из рулевых.

**СИМАНОВ,**

**начальник Уфимского эксплуатационного участка.**

\*\*\*

Значительно раньше срока закончили выполнение апрельско-майского задания коллективы барж «Ока», «Уражумка».

## 50 ЛЕТ НА ВОЛГЕ

Полвека плавает на волжских судах знатный волгарь Алексей Андреевич Трутнев.

С юношеских лет любил он великую русскую реку. Свой трудовой путь тов. Трутнев начал матросом на барже «Зинаида», принадлежавшей обществу Нобель. Талантливый от природы, он быстро прокладывал путь к мастерству, внимательно изучая плесы реки. Но лишь после Великого Октября Алексей Андреевич во всю ширь раскрыл свои природные способности.

В 1925 году Трутнев вступает в ряды славной коммунистической партии. С тех пор вся его жизнь, все его мечты и дела связаны с ней. Будучи шкипером нефтеналивных барж, он широко передает свой опыт молодым речникам, недавно пришедшим на речной транспорт.

Алексей Андреевич не только хороший работник, но и пылкий рационализатор. Начиная с 1935 года он внес ряд ценных предложений, облегчающих труд людей и сокращающих сроки выполнения работ. Например, по его предложению на буксирных кнехтах поставлены гаки.



На баржах приделаны брашпиль, что ускорило работы по подъему якоря на полтора часа.

Честный, самоотверженный труд знатного шкипера не раз отмечался. В 1938 году его награждают «Почетной грамотой Наркомата речного флота», в 1939 году — именными часами. В этом же году Алексея Андреевича Трутнева назначают шкипером-наставником нашего пароходства.

### На 150 процентов

**МОЛОТОВ.** (По радио). Коллектив баржи «Селенга» (шкипер тов. Храпов), работая по стахановскому плану, с честью выполняет свои социалистические обязательства. Успешно завершив рейс Астрахань — Молотов, коллектив добился замечательной победы. К 15 мая выполнено апрельско-майский план на 150 процентов. Речники обещают достигнутые успехи закрепить до конца навигации.

**А. НОРИЦЫН,**

**диспетчер движения Молотовского эксплуатационного участка.**

### Скоростной рейс

Экипаж нефтевоза «Сурахань» (капитан тов. Курицын, механик тов. Широков) успешно берется за выполнение своих стахановских обязательств. Совершая первый дальний рейс с грузной баржей «Кубань», пароход прибыл в Горький раньше срока на 132 часа.

### НА БАРЖЕ «АРАКС»

**КУЙБЫШЕВ.** (По телефону). От нашего спец. корреспондента Николая Михайловича Долгова — старый волгарь, шкипер баржи «Аракс». Только на этом судне он работает двенадцатую навигацию. Николай Михайлович хорошо знает Волгу и порученное ему дело. Не случайно поэтому руководимый им коллектив из года в год перевыполняет задание по нефтеперевозкам.

И эту навигацию команда баржи начала организованно. Составляя стахановский план, она обязалась навигационное задание выполнить к 20 октября, работать без заводских затрат от среднего до среднего ремонта, удлинить срок службы инвентаря и такелажа до 2-х лет. Помимо этого экипаж борется за сокращение времени на уалке, расчалке и выгрузке товаров. Это позволит сэкономить за навигацию 126 часов. На судне организована техническая учеба.

Следя на буксире теплохода «Сергей Киров» до Горького, коллектив баржи «Аракс» обеспечивает отличный правек, ускоряя тем самым продвижение нефтекаравана.

В годы Великой Отечественной войны он не покидает своего поста ни на один час. Еще с большой энергией и настойчивостью выполняет ответственные задания. Советское правительство высоко оценило героический труд советского патриота. За самоотверженную работу в годы войны, за своевременную доставку горючего, столь необходимого тогда для разгрома врага, тов. Трутнев награждается орденом «Знак Почета».

Опытный, инициативный шкипер-наставник, имея большие навыки в эксплуатации нефтеналивных барж, передает свой многолетний опыт и знания молодым кадрам. Многие его ученики сейчас работают шкиперами.

За полвековую безупречную работу на речном транспорте Министр речного флота тов. Шашков награждает Алексея Андреевича Трутнева значком «Отличник соцсоревнования Министерства речного флота СССР» с выдачей месячного оклада.

**А. ДРУЖИНИН,**

**старший инспектор отдела кадров пароходства.**

# Без руля и без ветрил

До каких же пор будет бездействовать Астраханское отделение ВНИТОВТ?

Большие и ответственные задачи возложены на Всесоюзное научно-инженерно-техническое общество водного транспорта (ВНИТОВТ). Оно призвано способствовать дальнейшему техническому прогрессу на флоте и судоремонтных предприятиях, научно обобщать и широко распространять среди работников берега и плавающего состава стахановский опыт, все новое передовое, всемерно будить среди водников творческую рационализаторскую и изобретательскую мысль.

Но Астраханское отделение ВНИТОВТ стоит в стороне от этих важнейших вопросов. Больше того, в 1950 году оно не подало никаких признаков жизни, а его первичные ячейки фактически распались. Если в 1949 году в Астрахани было 250 членов Общества, то сейчас их стало 185. Причем из них только 22 человека платят членские взносы. В этом виноваты прежде всего правление Астраханского отделения ВНИТОВТ и его председатель, главный инженер пароходства Волготанкер тов. Владимиров. Он, ссылаясь на свою занятость, по сути самоустранился от руководства этой общественной организацией.

Астраханское отделение ВНИТОВТ работает, как говорится, без руля и без ветрил. Только в апреле здесь, наконец, был составлен план работы на 1950 год. Поздняя отсылка этого плана в Москву привела к тому, что Астраханское отделение осталось без финансирования намеченных к проведению мероприятий (издание бюллетеней и брошюр, чтение лекций, организация выставок и т. д.). Кстати отметим, что начальник планового отдела пароходства тов. Коновалов и главный бухгалтер тов. Коган с пренебрежением относятся к ВНИТОВТу. Они не раз заявляли секретарю отделения ВНИТОВТ тов. Калинин, что данная организация, мол, является кормушкой для определенных лиц, поэтому для нее и не нужно изыскивать денежные средства.

В январе, феврале и марте прав-

ление Астраханского отделения ВНИТОВТ вовсе не имело тематических планов. Лишь на апрель был составлен такой план. Но все его пункты остались невыполненными. Тогда правление решило... «выполнение апрельского плана, перенести на май». Но и в текущем месяце ничего не делается. Видимо майский план будут вынуждены перенести на июнь. Смешно, но факт! Такая запущенность в планировании объясняется еще и тем, что в Астраханском отделении ВНИТОВТ за один только последний год сменилось четыре ученых секретаря.

Стоит ли после всего этого удивляться, что Астраханское отделение и особенно его речная секция, плетется в хвосте событий, предавая забвению такие актуальнейшие вопросы, как дальнейшее развитие на флоте бурлаковского и руслановского движения. Передовые методы по уходу за судовыми механизмами и в эксплуатации флота еще не нашли освещения в «Технической странице» отделения ВНИТОВТ в газете «За советскую нефть». Оно вовсе не занимается обобщением работы знатных бурлаковцев и руслановцев волжского нефтяного флота.

Бездейственность правления Астраханского отделения не могла не привести к развалу работы низовых ячеек ВНИТОВТ. Возьмем к примеру завод имени Сталина. Ячейка этого предприятия во Всесоюзном соревновании за 1948 год завоевала третье место. Это, видимо, вскружило головы отдельным работникам. Когда же председатель ячейки тов. Скоробогатов стал секретарем партбюро завода, то работа ВНИТОВТ на предприятии вовсе прекратилась. Это тем более непростительно, что председателем ячейки является руководитель заводской парторганизации, который и должен возглавить здесь работу Научно-инженерно-технического общества. На этом же заводе работает начальником конструкторского бюро тов. Улитин. Хотя он и является членом правления Астраханского отделения, но на предприятии палец о палец не уда-

рил, чтобы оживить деятельность местной ячейки ВНИТОВТ.

Не лучше обстоит дело и на заводе имени Ленина. Там председателем оргбюро ячейки ВНИТОВТ является начальник инструментального цеха тов. Павлов. Он не только не организует работу на предприятии, но вот уже в течение двух месяцев не представляет правлению отделения плана деятельности ячейки.

На заводе имени Ш Интернационала, в связи с переходом тов. Иванникова на работу в управление пароходства, местная ячейка осталась без председателя. Об этом известно секретарю партбюро тов. Гитовой и директору завода тов. Проскурякову, но они ничего не делают чтобы оживить на своем предприятии работу ячейки ВНИТОВТ и избрать ее председателя.

Что говорить о заводах, когда в управлении пароходства, под боком у тов. Владимирова ячейка ВНИТОВТ прекратила свое существование. Вот уже в течение целого года здесь не могут переизбрать председателя, бывшего из Астрахани на учебу. Проявляет бездейственность и секретарь этой ячейки тов. Истомина, являющийся заместителем начальника механико-судовой службы. Развал ячейки ВНИТОВТ управления пароходства является тем более непростительным, что здесь работает большое количество инженеров и техников, способных возглавить деятельность этой общественной организации.

В развале работы речной секции Астраханского отделения ВНИТОВТ во многом повинны руководители предприятий, секретари партбюро и председатели завкомов. Они почему-то продолжают стоять в стороне, ничего не предпринимая по налаживанию деятельности местных ячеек.

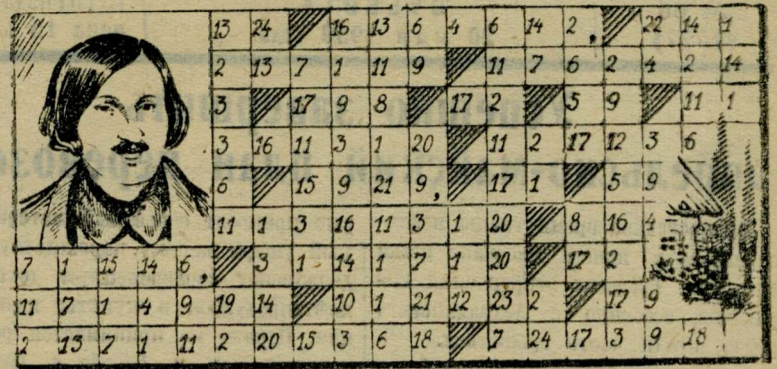
Правление Астраханского отделения ВНИТОВТ и его председатель тов. Владимиров обязаны решительно перестроить свою работу и в самое ближайшее время оживить деятельность ячеек на местах.

**В. ОРЛОВА.**



## КРИПТОГРАММА

Составил С. Егоров.



Найдите слова, значения которых указаны ниже, и разместите составляющие их буквы в клетках криптограммы (соответственно номерам).

- I. 13, 6, 20. — Повесть из цикла «Миргород».
- II. 8, 6, 23, 3, 9. — Имя слуги городничего в комедии «Ревизор».
- III. 11, 1, 4, 3, 1, 21, 2, 15, 6, 17. — Герой комедии «Женитьба».
- IV. 7, 2, 13, 6, 5, 1, 7. — Бессмертная комедия Н. В. Гоголя.
- V. 11, 21, 19, 23, 3, 6, 17. — Персонаж из поэмы «Мертвые души».
- VI. 3, 1, 7, 1, 10, 1, 22, 3, 9. — Персонаж из поэмы «Мертвые души».
- VII. 10, 24, 21, 12. — Рассказ о действительном происшествии.
- VIII. 15, 13, 9, 18, 9. — Персонаж из комедии «Женитьба».
- IX. 13, 9, 3, 16, 21, 9. — Имя сына Солохи из повести Гоголя.
- X. 14, 9, 7, 9, 15. — Имя героя повести Гоголя.

Если слова будут найдены правильно, то Вы прочтете в криптограмме высказывание Н. В. Гоголя.

Прессклише ТАСС.

Ответы на криптограмму, помещенную в № 44 (от 16 апреля) нашей газеты. I. Хорошо. II. МЮД. III. Комсомольская. IV. Прозаседавшиеся. V. Присыпкин. VI. Уидертон. VII. Багдади. VIII. Журнал.

«Я планов наших люблю громаде, размаха шаги саженьи.

Я радуюсь маршу которым идем, в работу и сраженья».

## Письма в редакцию

### Почему мы простояли 25 часов на Горьковском эксплуатационном участке

На совещании партийно-хозяйственного актива речников нашего пароходства было принято обязательство навигационный план выполнить к 25 октября. Коллектив теплохода «Смоленск» тоже взял за основу это обязательство и прилагает все усилия, чтобы сдержать свое слово с честью. Однако в своей работе мы с первых же дней навигации встречаем много помех.

На Горьковском эксплуатационном участке не подготовились к встрече первых караванов. Наш теплоход, например, пришел сюда первым. Мы опередили график на 81 час. Но здесь нас ожидала длительная задержка. Наш

караван никто не встретил, и мы не знали куда ставить баржу. Зная, что обычно баржи ставят на Бурнаковке, мы решили идти туда. Но здесь не оказалось ни одной нефтестанции. В ожидании причала мы простояли здесь бесполезно 8 часов. Затем получили распоряжение производить рейдовые работы.

Так, в результате плохой организации диспетчерской и руководства на Горьковском участке, мы потеряли 25 часов дорогого времени, а после нас направили порожнем в Камское Устье.

**А. БЕЛОВ,**  
штурман теплохода «Смоленск».

### Готовить штурманов из рулевых

Речные училища ежегодно выпускают молодых специалистов, которые приходят на суда третьими штурманами. Они имеют малый опыт в судовождении и требуют практического навыка в работе. В то же время рулевые, плавая по 5—10 навигаций, накопили большой практический опыт в судовождении.

При соответствующей переподготовке рулевые могли бы стать не-

плохими штурманами. По моему мнению, надо при речных училищах создать специальные отделения по переподготовке рулевых на штурманов. Хорошо было бы, если летом рулевых использовали дублерами штурманов. Этим самым наше пароходство не будет ощущать недостатка в штурманском составе.

**А. НИСЕЛЕВ,** рулевой.

### НА СУДНЕ НЕТ ИНСТРУМЕНТА

Команда теплохода «Академик Павлов», работая по методу Бурлакова, взяла на себя обязательство все мелкие работы произвести во время навигации. Но о таких судах у нас в пароходстве плохо заботятся. На материальном складе нет никакого инструмента и краски. Давно

пор, начальнику заготовочной тов. Лезнову побеспокоиться о том, чтобы снабдить суда, работающие бурлаковскими методами, всем необходимым.

**М. ШИМУРАНОВ,**  
старший рулевой теплохода «Академик Павлов».

**И. о. ответственного редактора Н. А. БЕЛЯКОВ.**

## ПО РОДНОЙ СТРАНЕ

### ЭЛЕКТРОБАКЕНЫ НА ВОЛГЕ

**ГОРЬКИЙ.** Бакенщик издавна имел дело только с керосиновыми лампами; с наступлением темноты он садился в лодку, плыл по реке и зажигал лампы на бакенах. В этом году на Волге впервые вводятся электробакены. На каждом таком бакене ставится миниатюрная турбина с динамомашинной. Эта крошечная гидроэлектростанция будет при-

ведиться в движение течением воды. Всего в ближайшее время только на горьковском участке будет установлено 250 электробакенов.

Бакенщики прошли специальные курсы по уходу за электрооборудованием. В их распоряжение выделено 17 моторных лодок, что даст возможность улучшить наблюдение за бакенами.

### В ГОРОДЕ НЕФТЯНИКОВ

**БОРИСЛАВ.** Большие изменения произошли за послевоенные годы в советском Бориславе. Восстановлены и оснащены новой техникой нефтяные промысла, озокеритные шахты и другие предприятия. Много сделано для благоустройства города и рабочих поселков.

С наступлением весны в Бориславе вновь развернулись большие работы. На улице имени Карла Маркса воздвигается четырехэтажное здание

Дворца культуры нефтяников. Идет строительство коттеджей в рабочем поселке имени Ивана Франко.

Бориславцы еще в прошлом году заложили парк культуры и отдыха. Сейчас здесь высаживается тысяча фруктовых и декоративных деревьев. Идет посадка деревьев и в детском парке. Силами общественности оборудуются несколько скверов, производится ремонт дорог.

### 30 ТЫСЯЧ КУРОРТНИКОВ

**ОДЕССА.** Под Одессой, на берегу моря, расположены десять профсоюзных здравниц: шесть санаториев и

четыре дома отдыха. В течение года в них побывают 30 тысяч курортников.

### ХРАНИТЕЛЬ НАРОДНЫХ СКАЗАНИЙ

**КРАСНОЯРСК.** В колхозе имени Молотова Ширинского района проживает известный хакасский хайджи — певец народных сказаний С. П. Кадыйшев. Хакасский научно-исследовательский институт языка, литературы и истории записал от него свыше 30 национальных сказаний и сказок.

Своей монументальностью и красотой особенно выделяются хакасский эпос «Хулатай» и «Немой Ханмерген».

«Хулатай» переведен на русский язык и в этом году будет издан отдельной книгой.

### ГОРОД-САД

**ПРЖЕВАЛЬСК** (Киргизская ССР). (ТАСС). На юго-восточном берегу Иссык-Куля раскинулся город-сад, носящий имя великого русского путешественника Пржевальского. Фруктовые сады и ягодники в колхозах и опытных учреждениях занимают более 600 гектаров. Тысячу гектаров фруктовых насаждений имеют горожане на приусадебных участках.

# ЗА СОВЕТСКУЮ НЕФТЬ

ОРГАН УПРАВЛЕНИЯ ПАРОХОДСТВА ВОЛГОТАНКЕР, ПОЛИТОТДЕЛА И БАСЕЙНОВОГО КОМИТЕТА ПРОФСОЮЗА РЕЧНИКОВ

№ 61 ВОСКРЕСЕНЬЕ. 13 год издания  
(1578) 21 мая 1950 года. цена 15 коп.

## Красный уголок — центр политико-воспитательной работы на судне

С пятнадцатого мая начался Всесоюзный смотр работы судовых красных уголков и культбаз на речном транспорте СССР. Это мероприятие имеет большое политическое значение. Оно, прежде всего, направлено на дальнейшее расширение и улучшение политико-воспитательной и культурно-массовой работы среди команд судов.

Сегодня в нашей газете опубликованы условия проведения этого смотра. В них конкретно излагается, какую работу должны провести руководители красных уголков, культбаз совместно со своим активом в течение пяти с половиной месяцев смотровой кампании. Если эти условия будут полностью выполнены, то красные уголки и культбазы сыграют свою роль в деле воспитания работников флота и в мобилизации их на выполнение и перевыполнение государственного плана перевозок.

На большинстве самоходных и несамоходных судов нашего пароходства имеются красные уголки. Они являются единственным центром проведения всей политико-массовой и культурно-воспитательной работы на флоте. В них после вахт собираются люди, чтобы послушать радиопередачи из Москвы, почитать свежие газеты и журналы, послушать лекцию и беседу агитаторов, посмотреть выступление кружков художественной самодеятельности, поиграть в шашки и домино, получить новую книгу из судовой библиотечки. Вот сколько имеется в распоряжении красных уголков средств и форм для проведения плодотворной и полезной работы среди речников.

Однако нельзя сказать, что хорошо справляются с этими задачами все красные уголки на наших судах. У нас есть такие нефтевозы, где красные уголки выглядят очень неуютно. А нередко командиры судов используют помещения красных уголков под разные хозяйственные нужды. Превращают их в склады для продуктов и разного инвентаря. А профсоюзные и партийные организации, к сожалению, не пресекают этого и не принимают мер к налаживанию работы судовых красных уголков.

В прошлом году Астраханская культбаза (заведующая тов. Загородских), участвуя во Всесоюзном смотре работы судовых уголков и культбаз, получила третью премию. Но те некоторые успехи, которые были достигнуты тогда, не явились подспорьем для еще большего улучшения деятельности Астраханской культбазы.

Капитаны нефтевозов, шкиперы барж и нефтестанций справедливо

упрекают работников Астраханской культбазы в том, что они плохо снабжают флот газетами, журналами, плакатами, новинками политической, художественной и технической литературы. Работники культбазы — редкие гости на транзитном флоте. Они большее время отсиживаются в помещении и ждут когда к ним придут люди с судов. Работникам культбазы, прежде всего, надо бывать самим на пароходах, баржах, нефтестанциях и там, на месте, обслуживать судовые команды.

Вчера из Астрахани вышел в первый рейс до Куйбышева агитпароход «Сталинец» политотдела пароходства Волго-Астраханского бассейнового комитета профсоюза рабочих речного транспорта. Выход этого агитпарохода — большое событие в нашем бассейне. Он обслуживает в пути следования транзитные суда, идущие с нефтекараванами в верховья Волги, бакенщиков, работников берега и флота эксплуатационных участков. Речники будут слушать лекции и доклады о борьбе большевистской партии, правительства и всего советского народа за мир во всем мире, о дальнейшем развитии руслановского и бурлаковского движения на речном транспорте и на другие темы, просматривать советские художественные фильмы. Здесь команды судов могут получить свежие газеты, журналы, консультацию по разным вопросам, и если потребуется, необходимую медицинскую помощь.

Все судовые красные уголки и культбазы должны быть включены во Всесоюзный смотр и коренным образом поднять уровень всей политико-воспитательной и культурно-массовой работы. В этом деле ведущим судами уголками и культбазами обязаны помочь партийные и профсоюзные организации.

Вся многогранная деятельность красных уголков и культбаз должна быть направлена на воспитание у речников чувства живого патриотизма к своей Родине, безграничной любви и преданности большевистской партии и великому вождю товарищу Сталину.

Задача работников красных уголков, культбаз также состоит еще и в том, что они обязаны при помощи многочисленных форм политико-воспитательной и культурно-массовой работы укреплять на речном флоте трудовую дисциплину, шире развертывать социалистическое соревнование, внедрять руслановские и бурлаковские методы и тем самым способствовать успешному и досрочному выполнению навигационного плана по нефтеперевозкам.

### На пять суток раньше срока

**БОРТ ПАРОХОДА «ПОЛТАВА».** (По радио). Соревнуясь за досрочное завершение апрельско-майского плана перевозок, команда судна добилась хорошей производственной

победы. Скоростной рейс Астрахань—Щербаков закончен на пять суток раньше срока.

В. ЗОРКИН, капитан.

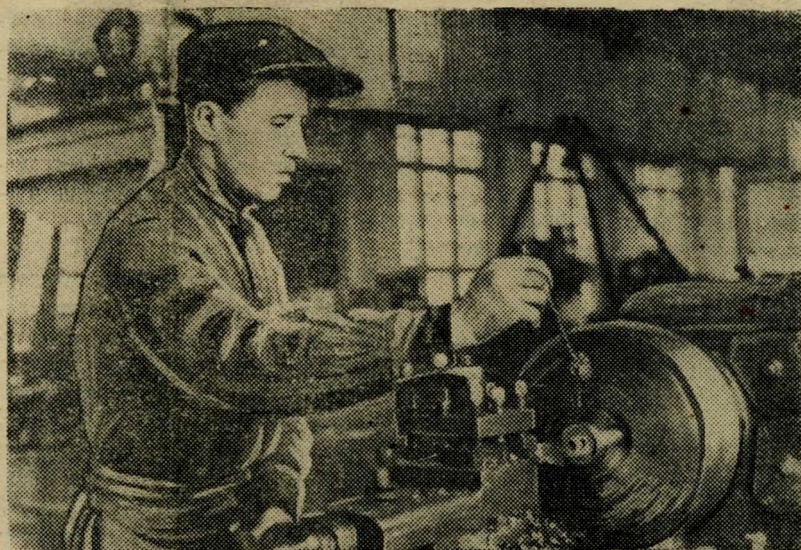
## Верховного Совета СССР новыми успехами на нефтеште и предприятиях!

### Стахановская вахта

Стахановцы механического завода имени 30 годовщины Октябрьской революции соревнуются в честь предстоящей сессии Верховного Совета СССР. Слесари тт. Назаров, Белоусов, Мизов сейчас занимаются ремонтом заводского оборудования. Встав на стахановскую вахту, они ежедневно перевыполняют нормы в полтора—два раза.

Пример высокой производительности труда показывает фрезеровщик

тов. Рогожин. На обработке шатунов для двигателей «Болиндер» он дает до 200 процентов ежедневно. Самоотверженно трудится медник тов. Батулин. Сейчас он заканчивает мелкие работы по подготовке к сдаче в эксплуатацию нефтестанции «Галля» и выполняет нормы на 150—160 процентов. Стахановцы механического цеха завода изготовляют продукцию только отличного и хорошего качества.



Токарь-скоростник завода им. 30 годовщины Октябрьской революции Б. Беломойкин досрочно завершил пятилетнее задание. Включившись в соревнование в честь сессии Верховного Совета СССР, он ежедневно перевыполняет свои нормы.

НА СНИМКЕ: токарь Б. Беломойкин за работой.

Фото Гл. Лыскова.

### На повышенных скоростях

**БОРТ ТЕПЛОХОДА «АКАДЕМИК ПАВЛОВ».** (По радио). Команда соревнуется за достойную встречу первой сессии Верховного Совета СССР. Взято повышенное обязательство по досрочной доставке груза в пункт назначения.

Работая на повышенных скоростях, Саратов проследовали на 8 часов раньше указанного срока в план-приказе.

И. ДОБИЛОВ, капитан.

### Обязательство выполнено

**БОРТ ТЕПЛОХОДА «ВЛАДИВОСТОК».** (По радио). Выход в очередной стахановский рейс с грузом до Батраков, коллектив брал обязательство прибыть в пункт назначения досрочно на 40 часов.

Слово свое экипаж сдержал. Груз в Батраки доставлен на 50 часов раньше срока. Это результат работы судна по стахановскому плану. Хорошо потрудились в этом рейсе машинная команда, которую возглавляет механик тов. Орлов. Она обеспечила бесперебойную работу главной машины и всех механизмов.

Сейчас стремление всего коллектива направлено на досрочное завершение апрельско-майского плана перевозок.

КОНДРАТЬЕВ, капитан.

150 ЛЕТ СО ДНЯ СМЕРТИ А. В. СУВОРОВА

## Торжественное заседание в Центральном театре Красной Армии

18 мая, в Центральном театре Красной Армии состоялось торжественное заседание, посвященное памяти великого русского полководца А. В. Суворова.

Слово для доклада было представлено генералу армии В. В. Курасову.

Охарактеризовав жизненный путь и полководческую деятельность А. В. Суворова, докладчик отметил, что военное искусство Суворова — глубоко национально. Оно было отражением высоких моральных и боевых качеств русской армии и русского народа. Своей полковод-

ческой деятельностью Суворов поднял русское военное искусство на большую высоту.

Участники заседания с большим воодушевлением приняли приветствие величайшему полководцу всех времен и народов Генералиссимусу Советского Союза И. В. Сталину.

## Закладка памятника А. В. Суворову в Москве

18 мая в Москве состоялась торжественная закладка памятника великому русскому полководцу, пламенному патриоту Родины Александру Васильевичу Суворову.

...Площадь Коммуны, утопающая в зелени лип и ярких цветах, украшенная флагами, она сегодня выглядит особенно величаво. На колоннаде монументального здания Центрального театра Красной Армии — огромный портрет Суворова. В центре большой клумбы высятся глыба гранита, покрытая покрывалом.

К 17 часам на площади выстроились квадраты войск. У места закладки памятника застыл почетный караул. Рядом — знамена частей, награжденных за разные подвиги в дни Великой Отечественной войны орденами Суворова. Здесь же выстроились юные суворовцы, воспитанники Калининского и Тульского суворовских училищ. А у театра Красной Армии собрались делегации трудящихся районов столицы.

На трибуну поднимаются члены Всесоюзного Комитета по проведению 150-летия со дня смерти А. В. Суворова. Председатель исполкома Московского Совета депутатов трудящихся тов. Ясенов открывает митинг. Первое слово предоставляется председателю Всесоюзного Комитета по проведению 150-летия со дня смерти А. В. Суворова Маршалу Советского Союза В. Д. Соколовскому. Он говорит, что по постановлению Советского Правительства в столице нашей Родины — Москве, здесь, на площади Коммуны, будет воздвигнут памятник великому сыну русского народа, одному из наиболее замечательных полководцев — Александру Васильевичу Суворову. Этот памятник явится признанием его выдающихся заслуг перед нашей Родиной. Он явится выражением нашего глубокого уважения к его светлой памяти.

Свою речь маршал Соколовский заканчивает здравницей в честь величайшего полководца всех времен и народов Генералиссимуса Совет-

ского Союза товарища И. В. Сталина.

Окончив речь, маршал Соколовский вместе с председателем исполкома Московского Совета тов. Ясеновым спускается с трибуны и, подойдя к гранитной глыбе, снимают с нее чехол. Присутствующим открывается золотая надпись на камне: «Здесь будет сооружен памятник великому русскому полководцу Александру Васильевичу Суворову. Заложен 18 мая 1950 года». В этот момент оркестр исполняет гимн Советского Союза, а воздух сотрясает артиллерийский салют; войска берут оружие на караул.

По окончании митинга над площадью вновь звучит Гимн Советского Союза. Затем войска под старинные марши суворовских полков — Суздальского, Ладожского и Измайловского — проходят торжественным маршем перед местом закладки памятника. Стройными шеренгами идут потомки суворовских чудо-богатырей — чехотинцы, артиллеристы, танкисты, летчики, пограничники, юные суворовцы.

(ТАСС).

## красных уголков и культбаз

По решению ЦК профсоюза рабочих речного транспорта с 15 мая по 1 ноября 1950 года проводится Всесоюзный смотр судовых красных уголков и культбаз. Цель смотра — дальнейшее развитие политико-воспитательной и культурно-массовой работы среди команд судов и повышение идейно-политического уровня всей работы судовых красных уголков и культбаз.

Работники судовых красных уголков, включившиеся в этот смотр, должны:

Иметь ежемесячный календарный план работы, утвержденный судовым комитетом.

Создать актив из членов команды судна для работы в красном уголке.

Красный уголок должен быть хорошо и культурно оборудован и оформлен (портретами вождей, лозунгами и др.).

Проводить в красном уголке ежемесячно не менее 4-х лекций и докладов по вопросам: внутреннего и международного положения СССР, учения Ленина—Сталина о социалистической дисциплине труда; Устава о дисциплине рабочих и служащих на речном транспорте, о новых стахановских методах эксплуатации флота, судовождения (руслановском, бурлаковском движении, о достижениях новаторов-речников лауреатов Сталинской премии), строительства нового флота и коренных усовершенствований в работе речного транспорта.

Организовать обмен опытом работы, ежемесячно проводить стахановские вечера с докладами и сообщениями лучших людей о методах их работы.

Организовать политическую и производственно-техническую наглядную агитацию, отражающую политику партии и правительства, и производственную конкретную работу судна.

Иметь на судне доску показателей и Доску почета. Показывать стахановский план судна и его выполнение, работу передовых людей, их достижения.

Широко пропагандировать достижения новаторов-речников лауреатов Сталинской премии капитанов товарищей П. С. Букаева, М. Я. Брюхова, П. П. Крутова, Н. В. Мошкина, П. А. Гурина, В. Н. Евдокимова, механиков В. И. Бурлакова, И. М. Плеханова, В. П. Сорокина и др.

Выпускать не реже двух раз в месяц стенную газету, лучшие стенгазеты представить на бассейновый смотр.

Иметь художественную самодеятельность (драматический, хоровой и др. кружки), силами которой подготовить не менее двух программ за навигацию.

Иметь в красном уголке библиотеку-передвижку и подшивку центральной и бассейновой газет.

Библиотеку-передвижку обменивать за навигацию не менее трех раз.

Все члены команды должны быть читателями библиотеки. На каждого читателя выдавать в месяц не менее двух книг.

Провести за навигацию читательскую конференцию и литературный вечер по лучшим произведениям советской литературы и русской классики.

В конечных пунктах стоянки судов проводить культпоходы коллектива судна на кинофильмы, демонстрирующиеся в речных клубах.

Вести дневник учета всей работы красного уголка.

Для судовых красных уголков, выполнивших условия смотра, установлено 25 премий, из них 5 первых, 10 вторых и 10 третьих.

1-я премия — грамота ЦК профсоюза, гармонь, гитара, две балалайки.

2-я премия — грамота ЦК профсоюза, гармонь.

3-я премия — грамота ЦК профсоюза, гитара, две балалайки.

При получении первой премии заведующий красным уголком награждается грамотой ЦК профсоюза и денежной премией в размере 300 рублей, заведующий библиотекой-передвижкой — грамотой ЦК и денежной премией — 200 рублей.

При получении второй премии заведующий красным уголком награждается грамотой ЦК профсоюза и денежной премией в размере 250 рублей, заведующий библиотекой-передвижкой — грамотой ЦК профсоюза и денежной премией в размере 150 рублей.

При получении третьей премии заведующий красным уголком награждается грамотой ЦК профсоюза и денежной премией в размере 150 рублей, заведующий библиотекой-передвижкой — грамотой ЦК профсоюза и деньгами в сумме 100 рублей.

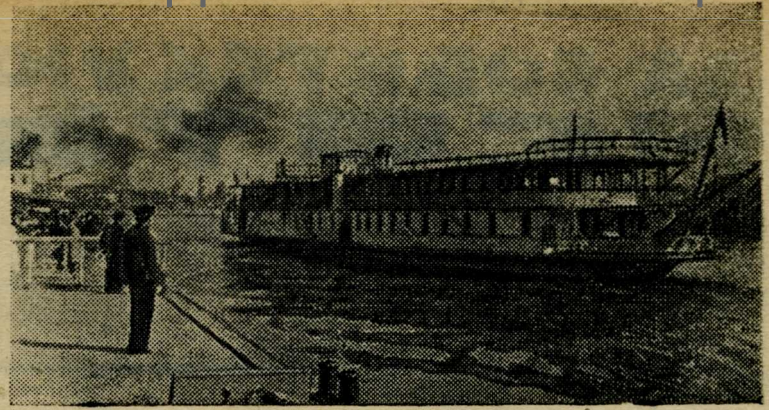
Для лучших судовых стеновых газет установлено 10 премий — грамота ЦК профсоюза и денежная премия в размере 300 рублей.

\*\*\*

На днях президиум Астраханского бассейнового комитета профсоюза рабочих речного транспорта, в соответствии с решением ЦК профсоюза речников, обязал судовые профсоюзные организации широко обсудить условия смотра среди заведывающих красными уголками, судовых библиотекарей и культактива.

Для руководства смотром утверждена бассейновая смотровая комиссия в составе семи человек, под председательством — председателя бассейнового комитета профсоюза речников тов. Севринова Д. Я.

Задача судовых организаций, партийных, профсоюзных и комсомольских развернуть борьбу за коренное улучшение работы красных уголков и библиотек, полностью поставить их работу на дальнейший подъем социалистической культуры и на досрочное выполнение навигационного плана к 25 октября.



Москва. У пристани речного вокзала Московского пароходства пассажирский пароход «Мичурин», прибывший из Касимова.  
Фото С. Преображенского Пресскляше ТАСС.

### ПИСЬМА В РЕДАКЦИЮ

#### Баржи отправляют с недогрузом

Баржа «Черемшан» вместе с другими баржами шла за нефтевозом «Никита Хрущев». Выходя в плавание, наш коллектив взял обязательство обеспечить образцовый праваж. Свое слово мы сдержали с честью. Хороший праваж способствовал тому, что наш караван пришел в Куйбышев на 70 часов раньше срока.

Но в нашей работе есть помехи. Диспетчерский аппарат пароходства

часто провожает суда с недогрузом. Наша баржа, например, вышла из Астрахани на осадке на 260 сантиметров. До Сталинграда мы шли с недогрузом. В Сталинграде нас тоже не загрузили. Таким образом, баржа «Черемшан» потеряла до пункта назначения 2 тысячи тонно-километров.

КОТЛОВ.

пом. шкипера баржи «Черемшан».

#### Снабжают недоброкачественными продуктами

На пловлавку «Снабженец» возложена обязанность обеспечивать команды судов, отходящих в рейс с Астраханского рейда, свежими продуктами питания. Но этого не делается. Хлеб, например, здесь де-

жит по несколько дней, а когда попадет к покупателю, то он оказывается непригодным к употреблению.

Н. ЧЕРНЫШЕВ.

### ПО СЛЕДАМ ВАШИХ ВЫСТУПЛЕНИЙ

#### „Нет товаров широкого потребления“

Под таким заголовком 19 апреля было помещено письмо диспетчеров погрузо-разгрузочных работ Астраханского эксплуатационного треста Трифонова и Афанасьева. В нем они критиковали работников Трусковского ОРСа пароходства Волготанкер за плохое снабжение жителей поселка

завода имени III Интернационала товарами широкого потребления.

Проверкой установлено, что все указанные в письме факты подтвердились. Сейчас магазины имеют в достаточном количестве конфеты, рыбу, хлеб и другие продукты питания.

## КИНО

### ВЕЛИКИЙ РУССКИЙ УЧЕНЫЙ

Пятьдесят пять лет назад, 7 мая 1895 года, в ученых кругах Петербурга произошло событие, которому весь мир обязан существованием радио. В этот день великий русский ученый Александр Степанович Попов выступил с докладом на заседании Русского физико-химического общества, озаглавленном «Об отношении металлических порошков к электрическим колебаниям», и продемонстрировал первый в мире радиоприемник. Это было началом новой эпохи в науке и технике.

Фильм «Александр Попов»<sup>1</sup> показывает нашего гениального соотечественника, пламенного патриота не только деятелем передовой науки, но и мужественным борцом за прогресс и свободу.

Перед глазами зрителя проходят волнующие сцены из жизни этого «скромного» и выдающегося человека.

Вот он за работой в лаборатории Бронштадской электроинной школы. И рядом — его замечательный помощник Петр Николаевич Рыбкин. С трепетом начинают они опыты по передаче сигнала на расстояние. Они даже присаживаются на

<sup>1</sup> Киностудия «Ленфильм». Сценарий А. Разумовского. Постановка Г. Раппопорта, В. Эйсымонта. Операторы А. Назаров, Е. Шапиро.

минутку по старинному русскому обычаю — «перед большой дорогой». И действительно, они прокладывают невиданную дотле дорогу, дорогу для звука, невидимый путь, который ныне соединяет друг с другом самые отдаленные точки земного шара.

Они все увеличивают и увеличивают расстояние между передатчиком и приемником. Наконец, они выносят аппаратуру в сад. И вдруг неудача — сигнал не передается. Оказывается поле электромагнитных волн от проволоки, запутавшейся во влажных кустах, заметно ослабляется. Ученые задумываются. И Попов понял — нужно поднять проволоку. Но как? В это время за оградой сада проходит продавец разноцветных детских шаров. Попов покупает их все, и вскоре зачарованные ребятки наблюдают, как пестрая связка шаров улетает все выше и выше в небо. Она поднимает за собой и проволоку. Так родилась первая в мире антенна.

В марте 1896 года Попов докладывает ученым о своих новых достижениях. Он демонстрирует радиопередачу текста. Передовые люди науки, собравшиеся в стенах Петербургского университета, по достоинству оценивают огромный вклад Попова в русскую науку. И среди

них гигант научной мысли Д. И. Менделеев, знаменитый адмирал С. О. Макаров.

Исключительное значение продемонстрированных приборов понимает и присутствовавший на заседании представитель британской электрической компании инженер Лемке. Но если русские ученые искренне радуются торжеству науки, то Лемке мечтает использовать русское изобретение для британской компании. Он предлагает русскому ученому торговую сделку. Попова оскорбляют коммерческие планы Лемке. Возмущенный, он резко говорит англичанину: «Мой труд, господин Лемке, принадлежит моей стране». Таково лицо верного сына русского народа, ученого, заинтересованного в благе своей отчизны, всецело отдающего ей свои знания и талант.

Лемке находит другого «ученого», с готовностью идущего на соглашение с ним. Это — шарлатан и плагиатор итальянец Маркони, украинский изобретение Попова.

Английский журнал печатает статью об «изобретении» Маркони. С негодованием узнают русские ученые о краже отечественного изобретения. Но трудно Попову бороться со своим врагом. Лондонское акционерное общество, которому Маркони продал свое «изобретение», обладает

большими средствами. Оно рекламирует свои аппараты. А Попов не находит поддержки у реакционного правительства, не считает нужным выделить средства для его работы и предпочитающего покупать приемники у Англии.

Однако сама жизнь заставляет вспомнить о Попове и просить его о помощи. Новый корабль сел на камни Гогланда. Необходимо было наладить постоянную связь с берегом, чтобы оказать ему помощь. В зимних условиях это можно было сделать только при помощи радиосвязи. И Попов налаживает эту связь. С большой силой показан в фильме эпизод спасения 27 рыбаков, унесенных на льдине в открытое море и потерявших надежду на избавление от гибели. Радио помогло вернуть их к жизни.

Попов стал известен всему миру. И опять англичане пытаются подкупить русского ученого. Маркони приехал в Петербург, предложив русскому флоту свои «усовершенствованные» аппараты. Морское министерство поручает Попову ознакомиться с ними. Прибыв с этой целью на английский корабль, Попов обнаруживает, что они повторяют его собственную схему. Маркони старается путем уговоров и подкупа втянуть Попова в свое акционерное общество. Но что общего у преданного своей Родине патриота с продажным мерзавцем? Не прощаясь с ним, Попов удаляется с корабля.

Лживым, обманным путем пытались капиталисты присвоить русское изобретение. И в настоящее время радио используется ими для лжи и обмана трудящихся, служит орудием клеветы на Советский Союз, орудием пропаганды новой войны. Наше же, советское радио, изобретенное передовым русским ученым, шлет в мир слова большевистской правды, зовет к борьбе за мир, демократию и социализм.

Царское правительство всячески тормозило научную работу великого ученого. А. С. Попову приходилось растрчивать силы на борьбу с представителями монархической власти.

1905 год. Министр внутренних дел Дурново требует от директора электротехнического института А. С. Попова исключить за революционную деятельность его лучших учеников. Но тверд ответ Попова: «...исключить завтрашний день русской науки? Не могу... отказываюсь». И больной, обессиленный он идет к своим друзьям — ученым и ученикам. Он завещает им продолжать его работу, стремиться к свободному творческому труду во имя отечества. Так кончается фильм.

Прекрасный фильм вызывает у зрителей чувство гордости за достижения русской науки, за ученых-патриотов нашей Родины, борющихся и борющихся сейчас за ее процветание и могущество.

О. Михайлова.

И. о. ответственного редактора  
Н. А. БЕЛЯКОВ.

# ЗА СОВЕТСКУЮ НЕФТЬ

ОРГАН УПРАВЛЕНИЯ ПАРОХОДСТВА ВОЛГОТАНКЕР, ПОЛИТОТДЕЛА И БАСЕЙНОВОГО КОМИТЕТА ПРОФСОЮЗА РЕЧНИКОВ

№ 63 (1580) ПЯТНИЦА, 26 мая 1950 года. 13 год издания цена 15 коп.

## Решительно перестроить работу Горьковского эксплуатанта

Горьковский эксплуатационный участок — один из крупнейших в нашем бассейне. По объему погрузки, разгрузки, отправления караванов и по количеству обрабатываемого транзитного флота он занимает большой удельный вес в общем плане нефтеперевозок пароходства Волготанкер.

Горьковский эксплуатант — это серьезное связующее звено в сложной системе огромного волжского нефтеконвейера. Стоит только этому звену сделать даже незначительные перебои в своей деятельности, как сразу же нарушается весь график работы флота и ломается ритм перевозок. Эта простая истина давно известна нашим речникам, и особенно руководителям Горьковского эксплуатанта — начальнику тов. Маркову, его заместителю по политчасти тов. Соколову, секретарю парторганизации тов. Логинову и председателю местного тов. Тюрину. И все же они из рук вон плохо подготовили свой участок к навигации и неорганизованно начали ее. Сейчас рейд превратился в место систематических непроизводительных простоев тяги и тоннажа. Буксирные суда и баржи бесполезно терпят здесь по несколько суток драгоценного времени.

А между тем горьковские эксплуатационники, вызывая на социалистическое соревнование коллектив Астраханского эксплуатанта, взяли на себя ряд повышенных обязательств, в том числе «обработку судов, как на причалах, так и на рейде производить только в срок и досрочно», «экономить время на обработке флота на рейде против плана по тяге на 8 и по тоннажу на 10 процентов». На самом же деле на Горьковском эксплуатанте не только не борются за сокращение времени на обработке флота, но наоборот чрезмерно увеличивают его. И поэтому не случайно, судоводители жалуются в управление пароходства, в политотдел, Баскомреч и в редакцию газеты «За советскую нефть» на некудышнюю работу Горьковского эксплуатанта. Даже пришедший на рейд первый нефтекара-

ван простоял в ожидании разгрузки и отправления в обратный рейс 25 часов.

Работники Горьковского эксплуатанта боятся успехов команд руслановских судов. Они недовольны тем, что нефтевозы опережают графики движения и приходят к ним на рейд значительно раньше срока. Чего стоит только один такой факт, рассказанный недавно в нашей газете штурманом нефтевоза «Память Ларина» тов. Кондратьевым. Дело в том, что команда этого парохода, работая руслановскими методами, доставила свой нефтекараван в Горький досрочно на 120 часов. Вместо того, чтобы поздравить коллектив с таким замечательным стахановским успехом, главный диспетчер Горьковского эксплуатанта тов. Кучин накинулся с бранью на судоводителей этого нефтевоза, заявив им, что, мол, они своим прибытием раньше графика сорвали ему весь распорядок на рейде. Вот как здесь «приветливо» встречают коллективы передовых судов и «помогают» им в работе.

Несмотря на многочисленные сигналы, напечатанные в бассейновой газете, об исключительно неудовлетворительной деятельности Горьковского эксплуатанта, положение там до сих пор не улучшилось. Руководители участка гг. Марков, Соколов, Логинов и Тюрин делают вид, что справедливая критика серьезных недостатков в работе участка, их вовсе не касается. Они не только не принимают решительных мер к улучшению своей организационной деятельности, но и упорно не желают отвечать газете на публикуемые материалы по их адресу.

Отмалчиваются и в управлении пароходства Волготанкер. Со стороны его работников пока что не предпринимается чего-либо для быстрой перестройки всей деятельности Горьковского эксплуатационного участка.

Сам по себе напрашивается вопрос: до каких же пор так плохо будет работать Горьковский эксплуатант и когда же там прекратятся большие непроизводительные простои нефтефлота?

## Новый блестящий успех советского шахматного искусства

40 дней в напряженной борьбе переходил в Будапеште турнир 10 сильнейших гроссмейстеров.

Турнир закончился новой блестящей победой советских шахматистов, воспитанных на лучших традициях отечественной школы шахматного искусства. Первое и второе места завоевали молодые советские гроссмейстеры И. Болеславский (Свердловск) и Д. Бронштейн (Москва), набравшие по 12 очков из 18 возможных.

Гроссмейстер Болеславский очень ровно провел весь турнир. Он — большой знаток дебютной теории, одинаково хорошо разыгрывающий все стадии шахматной партии. Это искусство позволило ему пройти турнир без поражений.

Блестящий финиш (7 очков из 9) продемонстрировал в Будапеште Бронштейн, что позволило ему в последнем туре догнать Болеславского.

Гроссмейстер П. Керес долгое время успешно конкурировал с лидером турнира Болеславским. Однако во второй половине соревнования, после жестокого разгрома во встрече с Котовым, он явно сдал и вынужден был довольствоваться четвертым местом, набрав 9,5 очка.

Между победителями турнира — гроссмейстерами Бронштейном и Болеславским в течение ближайших трех месяцев должен быть разыгран матч. Один из них получит право на встречу с Ботвинником в 1951 году.

## ПРЕДСЕДАТЕЛЮ СОВЕТА МИНИСТРОВ СОЮЗА СОВЕТСКИХ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ РЕСПУБЛИК Генералиссимусу И. В. СТАЛИНУ

Глубокоуважаемый Генералиссимус Сталин, Настоящим подтверждаю получение и содержание Вашего письма от 15 мая 1950 года о сокращении суммы, выплачиваемой Германией в счет репараций.

От имени Временного Правительства Германской Демократической Республики выражаю Правительству Союза Советских Социалистических Республик благодарность немецкого народа за решение сократить наполовину остающуюся сумму немецких репарационных обязательств и значительно облегчить ее выплату путем рассрочки уплаты на 15 лет.

Это великодушный и полный доверия шаг ускорит развитие нашей экономической и культурной жизни, а также дальнейшее улучшение условий жизни нашего населения. Решение Советского Правительства воодушевляет Германскую Демократическую Республику и все прогрессивные силы всего немецкого народа и обязывает их усилить свою борьбу за единую демократи-

ческую и миролюбивую Германию и со всей решимостью борется на стороне миролюбивых народов под руководством великого Советского Союза за обеспечение и сохранение мира во всем мире.

В связи с решением Советского Правительства я сделал на заседании Временной Народной Палаты Германской Демократической Республики 17 мая 1950 года от имени Правительства заявление, текст которого прилагается. При обсуждении этого вопроса все фракции Временной Народной Палаты присоединились к заявлению Правительства и выразили свою радость и благодарность по поводу решения Советского Правительства. Обсуждение закончилось единогласным принятием совместно предложенного всеми фракциями решения, текст которого я позволю себе приложить.

С глубоким уважением.

О. ГРОТЕВОЛЬ.

## С КАЖДЫМ ДНЕМ УСИЛИВАТЬ ТЕМПЫ НЕФТЕПЕРЕВОЗОК

В честь сессии Верховного Совета СССР

### С повышенной нагрузкой

**БОРТ ПАРОХОДА «ПАМЯТЬ ЛАРИНА».** (По радио). На судне широко развернуто социалистическое соревнование в честь предстоящей сессии Верховного Совета СССР. Команда борется за досрочное завершение апрельско-майского задания.

Очередной рейс Астрахань — Саратов закончен на 29 часов раньше срока. Главная машина работала безотказно, несмотря на повышенную нагрузку.

Первенство в соревновании среди членов команды завоевала вахта штурмана тов. Климанова, выполнившая свое рейсовое задание на 121,7 процента.

КАРТУНОВ, капитан.

### Со скоростью товарного поезда

**СТАЛИНГРАД.** (По радио). Коллектив танкера «Латыш» настойчиво борется за выполнение своих обязательств по досрочному завершению навигационного плана перевозок. Судно совершило 10 скоростных рейсов с горючим для сельскохозяйственных районов Астраханской и Сталинградской областей.

Работая по стахановскому плану, команда добилась хорошей производственной победы. Апрельско-майский план перевозок выполнен досрочно 23 мая на 107 процентов.

На днях танкер закончил очередной рейс до Сталинграда. Груз сюда был доставлен со скоростью, превышающей скорость товарного поезда.

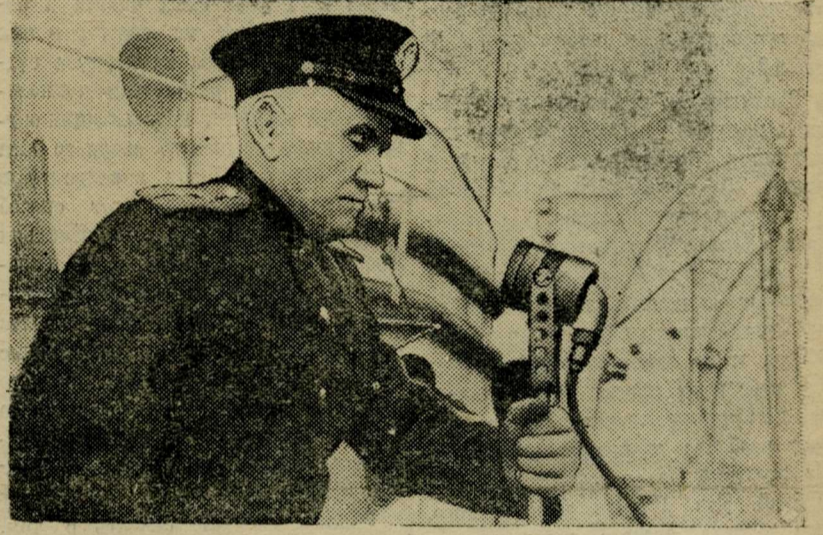
Коллектив, соревнуясь за достойную встречу предстоящей сессии Верховного Совета СССР, дал слово горючее в пункты назначения доставлять только раньше срока и без потерь.

БАТОВ, капитан, ЗАБУРУНОВ, механик, ВАСИЛЬЕВ, парторг.

### Вызываю на соревнование радистку парохода „Академик Губкин“ тов. Петрунину

**БОРТ ПАРОХОДА «КОЛЛЕКТИВИЗАЦИЯ».** (По радио). В ответ на призыв Аркадия Рубцева я вляюсь в социалистическое соревнование судовых радистов.

Беру на себя следующие повышенные обязательства: держать четкую и бесперебойную



Экипаж комсомольско-молодежного теплохода «Кировград» первым среди речников нашего бассейна ратерговал о досрочном завершении апрельско-майского плана нефтеперевозок.

На днях теплоход совершил очередной рейс из Астрахани до Ульяновска. Груз в пункт назначения был доставлен на 83 часа раньше срока.

На нефтевозе хорошо организовано социалистическое соревнование, смело применяются передовые методы в эксплуатации судна.

НА СНИМКЕ: капитан комсомольско-молодежного нефтевоза «Кировград» В. П. Пожаров передает по микрофону распоряжение на буксируемую баржу.

Фото Гл. Лыскова.

### С большегрузными караванами

Нефтевоз «Циолковский» совершает второй рейс вверх по Волге. На раке — большегрузный караван из четырех барж. Несмотря на повышенную нагрузку он продвигается на повышенных скоростях, опережая график. Коллектив судна, возглавляемый знатным капитаном, лауреатом Сталинской премии тов. Крутовым, борется за то, чтобы уже с приходом в Камское Устье перевыполнить апрельско-майский план.

Изо дня в день набирает темпы и команда парохода «Ленинец», где капитаном тов. Кириллов. На плесе Астрахань — Куйбышев сэкономлено 20 ходовых часов.

Успешно также совершает второй рейс пароход «Микоян» (капитан тов. Морозов). Соревнуясь в честь предстоящей сессии Верховного Совета СССР, экипаж судна обязался выполнить апрельско-майский план с превышением на 9 процентов.

### НАШИ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА

Вступая в навигацию текущего года, команда танкера «Бригадир» взяла на себя повышенные обязательства. Решено бесперебойно снабжать транзитные суда топливом, смазочным материалом, продуктами питания. Путем тщательного ухода за камероном добиться повышения его

производительности до 70 тонн в час вместо 50 тонн по норме. Луницко-киселевскими методами по верхней палубе мы отработаем 800 человеко-часов, по машинному отделению — 500 часов.

Мельников, капитан танкера «Бригадир».

связь со всеми береговыми и судовыми рациями нашего пароходства; содержать радиостанцию в отличном техническом состоянии; оказывать практическую помощь молодым радистам; систематически повышать свои специальные и политические знания.

Вызываю на социалистическое соревнование в течение всей навигации радистку нефтевоза «Академик Губкин» тов. Петрунину.

А. ПОПОВА, радистка парохода «Коллективизация».

**и изобретателей на экономию материалов, средств и на досрочное выполнение производственных планов.**

**Создать нормальные условия для заводских рационализаторов**

С начала текущего года от рабочих, инженерно-технических работников судоремонтных предприятий и организаций нашего бассейна поступило 171 рационализаторское предложение. Из них техническими советами на местах принято 108, внедрено 70. Экономия от них составила 608.840 рублей.

Число рационализаторов все возрастает. С начала этого года 46 рабочих, инженеров, техников впервые подали свои предложения. Рационализаторы своим активным участием вносят все новые и новые вклады в усовершенствование производства.

Сменный мастер токарного цеха завода имени Ленина тов. Банатов предложил приспособление для шлифовки поршней типа 18-Д. Его внедрением достигается быстрота установки поршней на место и высокое качество их обработки. Кроме того, экономический эффект этого усовершенствования составляет около 6.000 рублей.

Заслуживает внимания предложение молодого рационализатора котельщика судоремонтного завода имени 30 годовщины Октябрьской революции тов. Раимова. На пароходе «Доктор Пирогов» при помощи домкратов, талей и примитивных распорок он выправил считавшийся меродным кронштейн, не разбирая обноса и не заменяя коробку. Всю эту работу он провел на месте тогда, как предусматривались его полная разборка и выправка в цехе. На это намечалось затратить 7.156 рублей. Тов. Раимов добился того, что затрата средств выразилась в сумме 1.536 рублей. Кроме того, он сэкономил много материала.

На заводе имени III Интернационала начальник технического отдела

тов. Пронин, главный технолог тов. Баранова, главный инженер тов. Сенниковский, старший инспектор речного регистра тов. Дринков предложили способ ремонта паровых котлов без выемки их из корпуса судна.

В практике процесс ремонта котлов обычно сопровождается чрезвычайно трудоемкой работой, связанной с выемкой котлов из корпуса на берег. Для постановки заплат в нижней части бочек котлов предвзительно производится демонтаж буксирного устройства, дымников и дымовой трубы, снятие и постановка котлового барабана, снятие изоляции котлов.

Этими рационализаторами был предложен другой, оригинальный метод ремонта, исключаяющий все перечисленные работы, а следовательно и удешевляющий весь процесс ремонта. Он заключается в вырезке всех дефектных частей и постановке заплат на сварке встык (не вынимая котел из корпуса судна). Авторами разработан технологический процесс, позволяющий осуществление стыкового сварного шва с заклепочным швом внахлестку в сферических стенках. Этот способ был применен на пароходе «Емельян Ярославский». Паровые котлы (правый и левый) имели большие дефекты в нижней части бочек котлов (разъедание коррозией, разрушение головок заклепок фальца заднего днища и другие). Судно принято Речным Регистром. Экономия от внедрения предложения составила свыше 36.000 руб.

Однако следует сказать о том, что руководители отдельных предприятий недостаточно еще занимаются созданием условий для развертывания рационализаторской работы. На судоремонтном заводе имени

III Интернационала (директор тов. Прескураков, председатель заводского комитета профсоюза тов. Жемерев) много рабочих, инженерно-технических работников внесли ценные предложения, которые уже внедрены и дают немалую пользу производству. Однако здесь до сих пор нет кабинета изобретателей и рационализаторов. Правда, в заводском клубе отведено помещение под технический кабинет, но оно не оборудовано и в нем по существу не проводится повседневной работы.

В прошлом году в коллективном договоре было записано, что «администрация и завком обязуются организовать технический кабинет при клубе завода». Это обязательство оказалось невыполненным. Записано оно и в коллективном договоре на 1950 год и тоже не выполняется. Позволительно спросить у гг. Прескуракова и Жемерова, думают ли они выполнять принятые обязательства по коллективному договору и когда?

Десятый съезд профессиональных союзов СССР по отчетному докладу о работе ВЦСПС в своем постановлении отметил, что «Профсоюзные организации должны всемерно содействовать повышению квалификации инженерно-технических работников, добиваться улучшения работы технических кабинетов, расширения технических библиотек, проводить научно-технические конференции, улучшить работу по дальнейшему развитию массовой изобретательства и рационализации и т. д.»

Задача профсоюзных организаций неуклонно выполнять это указание съезда.

Больше внимания рационализаторам и изобретателям!

**М. ЛЮБИМОВА, С. ВЕДЕНИН.**



Мастеру Московской судостроительной верфи Михаилу Афанасьевичу Горетову за участие в разработке и внедрении в производство новых типов речных судов присуждена Сталинская премия. НА СНИМКЕ: лауреат Сталинской премии М. А. Горетов проверяет мотор на речном судне. Фото С. Преображенского. Прессклише ТАСС.

**лекции и кинокартины для речников**

Агитпароход «Сталинец» на пути из Астрахани до Сталинграда обслужил несколько караванов. На пароходе «Ударник «Правды», баржах «Онега» и «Печора» прочитана лекция о международном положении, оказана помощь партийной и профсоюзной организациям в составлении планов работы. Демонстрировался фильм «Кубанские казаки».

На пароходе «Степан Разин» и «Валерий Чкалов» также прочитана лекция о международном положении. Речники этих караванов просмотрели фильмы «У них есть Родина» и «Кубанские казаки».

Всего в пути следования до Сталинграда обслужено 100 человек. **М. ДАНИЛОВ.** (По телефону от нашего спец. корреспондента).

**Футбольные встречи**

Успешно выступает в розыгрыше первенства города по футболу (по второй группе) команда завода имени III Интернационала. Ею проведено 6 встреч, 5 из них заводские футболисты выиграли и одну закончили ничью.

Состоявшаяся на-днях игра с футболистами завода имени Урицкого прошла при явном преимуществе команды завода имени III Интернационала и закончилась победой последней со счетом 4:1.

**Механизированный учет**

В Киевском, Днепропетровском и Херсонском портах, в порту имени Ленина, на Киевском и Запорожском судоремонтных заводах, в Заготснабконтуре и контуре транзитного флота организованы механизированные машинно-счетные бюро.

**Хор водников**

Большой популярностью среди речников и местного населения г. Павловска, Воронежской области, пользуется хор русской песни Павловских судоремонтных мастерских. В его репертуаре — популярные русские народные песни и песни советских композиторов. В составе хора 40 человек, это в большинстве своем рабочие-судоремонтники. В числе их слесарь т. Лазаревский, электросварщики тт. Слюсарев, Удовченко и другие.

**Стенная газета стахановского коллектива**

Коллектив нефтевоза «Кулибин» досрочно завершил апрельско-майский план. В этом успехе немалую роль сыграла судовая стенная газета «Вымпел», в которой участвуют все члены экипажа.

Редактором «Вымпела» является механик член ВКП(б) тов. Земцов. Он так организует работу редколлегии. За несколько дней до выпуска очередного номера тов. Земцов собирает всех членов редколлегии. На небольшом совещании обсуждается план газеты. Затем даются поручения отдельным членам коллектива написать ту или иную заметку. Когда весь материал собран, редколлегия снова обсуждает готовившийся номер.

Газета «Вымпел» всегда красочно оформлена и имеет хорошее содержание. На ее страницах отражаются производственные успехи, ставятся задачи, описываются лучшие примеры отдельных членов коллектива, бичуются нерадивые.

Второй номер газеты, например, посвящен задачам коллектива в завершении пятилетнего плана к 10 июня.

В передовой «С честью сдержим слово» капитан судна тов. Чесноков отмечает положительные результаты работы команды. Вместе с тем он обращает внимание на те резервы, которые еще имеются на судне, призывает полностью использовать их и добиться еще лучших успехов.

В своей статье секретарь судовой парторганизации тов. Строчилов вскрывает недостатки в партийно-массовой работе и ищет о долге коммунистов и комсомольцев систематически помогать командованию в мобилизации речников на досрочное выполнение пятилетнего плана. Масленщик тов. Кошечев и кочегар тов. Вахитов делятся на страницах газеты опытом отличного ухода за котлами.

Заслуживает внимания заметка рулевого комсомольца тов. Теньгушева «Только один позади». В ней автор критикует кочегара тов. Кузина. Коллектив парохода изъявил желание помочь команде буксируемой баржи поднять якорь, Кузин в этой работе не захотел принять участия. В результате этой критики Кузин понял свою ошибку.

Редколлегия не ограничивается выпуском только очередных номеров стенгазеты. Ею выпускаются также «Боевые листки» и «Молнии».

За хорошее руководство работой редколлегии стенной газеты «Вымпел» редактор коммунист тов. Земцов в День печати — 5 мая награжден Почетной грамотой Министерства речного флота СССР. **А. ПЕТРОВ.**

**ПРОДОЛЖАЕТСЯ ПОДПИСКА НА ГАЗЕТУ „ЗА СОВ. НЕФТЬ“ на июнь и последующие месяцы этого года.**

**Подписная цена:**  
 На 1 мес. — 1 руб. 95 коп.  
 На 3 мес. — 5 руб. 85 коп.  
 На 6 мес. — 11 руб. 70 коп.

Подписка принимается на предприятиях, эксплуатационных участках общественными уполномоченными при фабзавкомах и парторганизациях, на культазах, а также в редакции газеты «За советскую нефть».

**И. о. ответственного редактора Н. А. БЕЛЯКОВ.**

**Предложения рабочих внедрены в производство**

За четыре месяца этого года рабочими, техниками, инженерами судоремонтного завода имени Сталина внесено 40 рационализаторских предложений. 23 из них уже внедрено в производство. Они дадут экономический эффект 210 тысяч рублей в год.

Начальник модельно-литейного цеха тов. Таранов внес ряд предложе-

ний по изменению технологии формовки и отливки деталей. Завод от этого получит прибыль в 11.262 тысячи рублей. По предложению инженера тов. Полковникова изменена и упрощена конструкция привода переборочных клинкетов на баржах. Экономия от этого предложения определена в 38.609 рублей.

Всем известно имя стахановца-

скеростника токаря тов. Ложкина. Он изобрел приспособление для обработки деталей к двигателям «Боллиндер», что дает государству 2.250 рублей прибыли. Представляют большой интерес рационализаторские предложения начальника инструментального цеха тов. Типаева, ускоряющие обработку и сборку деталей к двигателям «Боллиндер».

**ПО БАССЕЙНАМ СТРАНЫ**

**Навигация на Енисее**

**КРАСНОЯРСК.** Из Красноярского залива все суда ушли в плавание. Одним из первых отправился комфортабельный пассажирский теплоход «Носиф Сталин».

Вот уже 12 лет командует им бывший матрос, ныне имеющий звание «Лучший капитан Министерства речного флота СССР», депутат Верховного Совета СССР Иван Гурьянович Лобастов. Депутат тов. Лобастов

в период навигации будет поддерживать связь со своими избирателями. Он непосредственно на теплоходе организует прием избирателей.

Теплоход «Иван Земнухов», управляемый 26-летним капитаном, лауреатом Сталинской премии Владимиром Сербаевым, и другие суда Енисейского бассейна взяли обязательство в течение каждого месяца один сутки плавать на экономленном топливе.

**Первый пароход из Ленинграда**

На-днях в Петрозаводск прибыл из Ленинграда грузо-пассажирский пароход «Володарский». Судном командует ветеран речного транспорта депутат Верховного Совета СССР Иван Васильевич Мошников. Этим рейсом начинается регулярное сооб-

щение между Ленинградом и Медвежьегорском.

Речники пристани Медвежьегорск в отстроенном зимой здании заново оборудовали вокзал, в котором имеется зал ожидания, комната матери и ребенка, медицинский пункт.

# ЗА СОВЕТСКУЮ НЕФТЬ

ОРГАН УПРАВЛЕНИЯ ПАРОХОДСТВА ВОЛГОТАНКЕР, ПОЛИТОТДЕЛА И БАСЕЙНОВОГО КОМИТЕТА ПРОФСОЮЗА РЕЧНИКОВ

№ 64 (1581) ВОСКРЕСЕНЬЕ, 28 мая 1950 года. 13 год издания цена 15 коп.

## Решающая пятидневка в завершении апрельско-майского задания

Идет последняя пятидневка текущего месяца. Она является решающей в успешном завершении апрельско-майского плана. В эти оставшиеся дни потребуются напряженные усилия всех работников берега и флота.

Как никогда все звенья волжского нефтеевнейера должны действовать слаженно и бесперебойно, как хороший часовой механизм. Каждую минуту навигационного времени надо использовать сполна в работе флота и эксплуатационных участков. Только при этом условии мы можем добиться большой трудовой победы в борьбе за досрочное выполнение навигационного плана.

Учитывая все наши большие резервы в улучшении эксплуатации нефтеевнейера, в развертывании руслановского и бурлаковского движения, Министр речного флота СССР тов. Шашков дал нам повышенное задание — в последнюю пятидневку мая дополнительно выработать не менее 150 миллионов тонно-километровой продукции.

Нет сомнения, что у нас имеются все возможности с честью претворить в жизнь это задание Министра, тем более, что уже часть нефтевозов и барж перевыполнили свои апрельско-майские планы. Передавая опыт и равняясь по этим передовикам социалистического соревнования, речники нашего бассейна стараются водить караваны на повышенных скоростях, значительно опережая графики движения.

Но, к сожалению, нельзя еще признать удовлетворительным оперативное руководство работой нефтеевнейера со стороны главной диспетчерской пароходства и некоторых эксплуатационных участков.

В публикуемом сегодня материале о деятельности Астраханского эксплуатационного участка приводятся возмутительные факты пренебрежительного отношения к строгому соблюдению графиков формирования и отправления нефтекараванов. Здесь с легкостью и ловкостью фокусников важнейший документ, которым является график, превращают в фильминку граммоту. А от этого нарушается вся ритмичная работа на Астраханском эксплуатационном участке. Рождаются большие и непроизводительные простои тяги и тоннажа, происходит ничем не обоснованная перестановка судов из одного воя в другой.

## Рейсы пловучего санатория — парохода „Горьковская коммуна“

24 мая из Москвы прибыл в Астрахань первым рейсом пловучий санаторий ЦК профсоюза рабочих речного транспорта — пароход «Горьковская коммуна». На следующий же день он отправился в обратный путь, приняв на борт по маршруту Астрахань — Москва — Астрахань 19 рабочих и служащих с предприятий и организаций нашего бассейна. Среди отдыхающих маляры судоремонтного завода имени III Интернационала тт. Акаева и Имангу-

Исключительно тяжелое положение создалось сейчас с рейдовым маневровым флотом. За последние дни на участке скопилось много судов, а производить их обработку буквально нечем. Руководители предприятий, особенно завода имени Ленина (директор тов. Смирнов, главный инженер тов. Потапов) не считают с интересами работников плавостава, стремящихся перевыполнить апрельско-майское задание. На этом заводе задерживаются в ремонте нефтевозы «Кронштадт», «Уралнефть», перегружатель № 3 и баркас «Азербайджанец». Эти суда крайне нужны для нефтеперевозок, и они во что бы то ни стало должны быть выданы в сроки, назначенные начальником пароходства на последнем диспетчерском совещании.

Вот что, например, произошло на Астраханском рейде из-за отсутствия достаточного количества баркасов с баржой «Шилка». Она простояла много времени в ожидании подвозки к причалу для погрузки. Его вполне хватило бы, чтобы полностью загрузить баржу. Но этого не случилось. Вместо 26 мая баржа «Шилка» ушла в рейс не за пароходом «Москва», как планировалось, а лишь утром 27 числа за теплоходом «А. Андреев». Из-за нехватки же баркасов непроизводительно простоял шесть часов пароход «А. Жданов» с тремя баржами, гружеными сырой нефтью.

Последние дни мая — это самый ответственный период всей борьбы речников за успешное выполнение апрельско-майского плана.

Все силы, все средства и возможности должны быть направлены сейчас на всемерное увеличение темпов нефтеперевозок. Каждый лишний километр пройденного пути, каждая перевезенная тонна груза сверх плана явятся серьезным вкладом в решение важнейшей хозяйственной задачи, которая стоит сейчас перед всеми работниками берега и флота нашего пароходства. Эта задача — успешно завершить апрельско-майский план.

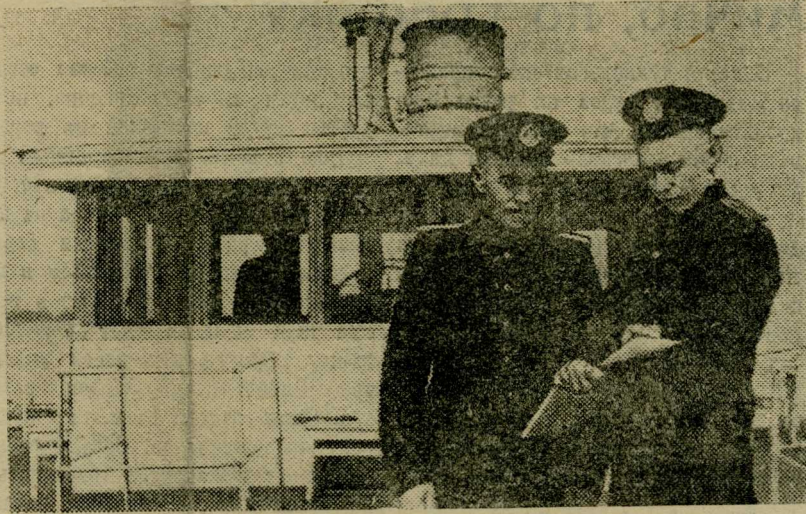
Дело нашей части выполнить задание Министра речного флота СССР тов. Шашкова, — до конца месяца дополнительно выработать не менее 150 миллионов тонно-километровой продукции.

лева, матчовик узла связи тов. Петров и другие.

Всего за навигацию на «Горьковской коммуна» проведут свой отдых 114 астраханских речников.

Отдыхающие москвичи, горьковчане и другие за время нахождения в Астрахани побывали в обсерватории, познакомились с достопримечательностями города. Коллектив художественной самодеятельности Астраханского речного порта 24 мая на борту судна дал большой концерт.

## БЫШЕ ЗНАТЬ СОРЫШОВЫХ речников за досрочное выполнение навигационного плана нефтеперевозок!



На передовом нефтевозе «Механик Семигласов» широко развернуто соревнование среди вахт.

НА СНИМКЕ (слева направо): штурманы А. И. Саратовкин и В. А. Телков подводят итоги работы вахт.

Фото Гл. Лыскова.

В ответ на призыв коллектива судоверфи им. С. М. Кирова

## Встают на стахановские вахты

26 мая в обеденный перерыв на заводе имени Сталина состоялся митинг, посвященный обращению коллектива судоверфи имени С. М. Кирова о досрочном выполнении плана первого полугодия.

Первым на трибуну поднимается электросварщик — стахановец котельно-сварочного цеха тов. Савельев.

— Коллектив судоверфи имени С. М. Кирова, — говорит он, — проявил ценную инициативу. Мы горячо поддерживаем этот почин и обязуемся июньскую программу по строительству моторных лодок закончить за 25 дней и за счет экономленного материала дополнительно сделать три корпуса этих лодок. Наш коллектив в честь предстоящей сессии Верховного Совета СССР встает на стахановскую вахту.

Затем берет слово знатный строитель — стахановец тов. Афанасьев.

— В ответ на призыв кировцев, — заявил он, — я решил ежедневно перевыполнять сменные задания в два с половиной — три раза, досрочно обработать валовые подшипники, бутели и эксцентрики на пароходах «Медик» и «20 лет Ок-

тября». Поддерживая инициативу московских стахановцев Лидии Карабельниковой и Федора Кузнецова, обязуюсь 5 дней в месяц работать на экономленных смазке и обтирочных материалах.

На митинге, под единодушное одобрение присутствующих были приняты социалистические обязательства: производственный план по кузнечному, механическому, электротехническому, модельно-литейному и судостроительному цехам завершить к 25 июня, план этого месяца по строительству моторных лодок закончить за 25 дней, сэкономить за полугодие 16,5 тонны чугуна, 24 тонны листовой стали, 32 тонны цокочной стали, 30 кубометров лесоматериалов. Внедрить в производство точечную сварку под слоем флюса, с применением ее в судостроении, вихревую нарезку резьб на крепежных изделиях. Освоить до 25 июня машину для непрерывного литья, смонтировать одну опытную установку выключения холостого сварочного трансформатора. От внедрения рационализаторских предложений сэкономить 185 тысяч рублей.

## Годовой план ко Дню Сталинской Конституции

Обращение коллектива судоверфи имени С. М. Кирова нашло горячий отклик среди судоремонтников завода имени 30 годовщины Октябрьской революции. Здесь состоялось многолюдное собрание, посвященное призыву строителей рыболовецких судов.

На трибуне — слесарь-стахановец тов. Белоусов. Он сказал:

— Мы, судоремонтники, должны активно поддержать патристический призыв кировцев. Я лично беру на себя повышенное обязательство: на 10 дней раньше срока отремонтировать лесораму и четыре деревообделочных станка.

На собрании выступили также начальник модельно-литейного цеха тов. Капранов, мастер кузнечного цеха тов. Арсентьев, начальник котельно-сварочного цеха тов. Конечнов.

Новыми успехами в труде судоремонтники обязались ознаменовать

открытие предстоящей сессии Верховного Совета СССР. Решено к 12 июня досрочно установить 450 метров привального бруса на барже «Полярная звезда» и нефтестанции № 28, а также на месяц раньше графика закончить капитальный ремонт заводской бани.

Работа по методу знатных московских стахановцев Лидии Карабельниковой и Федора Кузнецова, коллективы заготовительных цехов будут соревноваться за то, чтобы за счет экономленных материалов дать в этом году на 4 тысячи рублей дополнительной продукции. Котельщики из сбереженных материалов оборудуют три тамбура для цехов и сэкономят 15 тысяч рублей.

На собрании было единодушно решено в целом по предприятию выислнить годовой производственный план ко Дню Сталинской Конституции — 5 декабря.

## Завершили апрельско-майское задание

Экипаж парохода «Игарка» (капитан тов. Ахметшин, механик тов. Шишлов), следуя примеру руслановцев, перед открытием навигации разработал стахановский план. В нем записаны организационно-технические мероприятия и социалистические обязательства по обеспечению досрочного завершения навигационного задания.

Первый рейс с баржой «Юза» на завозу горючего районным базам Астраханской и Сталинградской областей протекал при нагрузке в два раза меньшей против плана. Много эксплуатационного времени было потеряно на маневрах, учалочных и расчалочных операциях. А между тем пароход «Игарка» не планировался на такой вид работы. Но в связи с отсутствием маломощной тяги главная диспетчерская пароходства вынуждена была послать этот нефтевоз на выполнение этого ответственного задания, с которым коллектив судна с честью справился.

Включившись в соревнования и честь предстоящей сессии Верховного Совета СССР, команда «Игарки» свой рейс из Саратова с грузежной баржой «Линда» до Кинешмы объявила стахановским. Работая на больших скоростях, нефтевоз прибыл в пункт назначения раньше срока на 69 часов. 24 мая апрельско-майское задание было завершено на 105,3 процента.

Д. ЛОФИЦКИЙ, шеф парохода «Игарка».

**БОРТ ПАРОХОДА «КУЗНЕЦ-СТРОЙ».** (По радио). В результате широко развернутого социалистического соревнования коллектив нашего судна 25 мая выполнил апрельско-майский план на 100 процентов. Не снижая темпов, продолжим работать за счет обязательств по стахановскому плану.

Команда баржи «Уржумка», включаясь в социалистическое соревнование речников, брала обязательство досрочно завершить апрельско-майский план. Слово сдержано. Задание этого периода навигации было завершено 13 мая.

Взято новое обязательство — закончить навигационный план к 25 октября.

ПУГИН, профорг баржи «Уржумка».

## Наши успехи

**БОРТ ПАРОХОДА «МИКОЯН».** (По радио). Выходя в плавание, наш коллектив брал обязательство работать только на повышенных скоростях. Слово мы свое с честью сдерживаем. В первый рейс с большегрузным караваном мы пришли в Горький на 43 часа раньше срока. На 10 мая нами сделано 54 миллиона тонно-километров.

Также успешно закончен и второй рейс. Путь от Горького и до Астрахани мы закончили на 12 часов раньше срока.

Выходя в третий рейс с большегрузным караваном, коллектив взял обязательство прибыть в Батраки на 8 часов раньше срока, апрельско-майский план завершить на 102 процента.

МОРОЗОВ, капитан парохода «Микоян».

# Что мешает коллективу Астраханского эксплуатационного участка работать ритмично, по графику

На состоявшемся в начале апреля бассейновом совещании партийно-хозяйственного актива нашего пароходства были приняты социалистические обязательства на навигацию 1950 года. В них в одном из пунктов сказано: «Обеспечить ритмичную работу флота строго по графикам, добиться безусловного выполнения декадных и суточных планов погрузки и выгрузки судов, а также формирования и отправления везов».

На примере работы Астраханского эксплуатационного участка покажем, как же выполняется этот пункт социалистических обязательств?

## Графики и действительность

Работники Астраханского эксплуатационного участка не без удивления заявляют: — В начале навигации главная диспетчерская пароходства давала нам на пятидневку графики и требовала безусловного их выполнения. Но прошло немного времени, и в управлении пароходства постепенно начали забывать о графиках, а если их и составляют, то формально. Таким образом эти важные документы превращаются в пустой клочок бумаги.

И это верно. Возьмем к примеру пятую пятидневку мая. Отдел движения пароходства на эту пятидневку вовсе не дал эксплуатационному участку графика по отправлению нефтекараванов. А ограничился лишь указаниями, в какой день и какие баржи надо грузить. Но и этот, с позволения сказать, график оказался нереальным. Так, баржи «Енисей» и «Мезень» главной диспетчерской были запланированы под налив на 25 мая. На самом же деле «Енисей» в этот день находился выше Сталинграда, «Мезень» пришла в Астрахань 26 числа.

В главной диспетчерской пароходства пошли по линии наименьшего сопротивления. Здесь, решили давать эксплуатационному участку не пятидневные, а суточные графики. Желая, видимо, сделать их более реальными.

Отсутствие пятидневного графика по отправлению, — говорит заместитель начальника эксплуатационного участка тов. Жбанков, — не дает нам возможности заранее планировать работу на рейде как по погрузке барж, так и по формированию нефтекараванов. Короче говоря, мы живем лишь сегодняшним днем.

Та же пятая пятидневка мая показала, что и суточные графики составляются в главной диспетчерской поверхностно, без согласования с другими отделами управления пароходства. 21 мая, например, планировался к отправке нефтевоз «Канитан» с баржей «Запад». На самом же деле этот теплоход только 23 числа спустился с дока. Грузовая баржа «Запад» тем временем трое суток ожидала тягу. 24 мая была также сорвана и отправка мощного парохода «Волгопетель».

В карте технологического процесса обработки судов на рейде предусматривается, что мощные нефтевозы серии «Москва» должны находиться в Астрахани 17 часов 30 минут. Однако, этих норм не соблюдают ни на эксплуатационном участке, ни в главной диспетчерской. Достаточно сказать, что пароход «Андрей Жданов» пробыл на рейде полтора суток. Придя в Астрахань утром 24 мая, нефтевоз 6 часов простоял за мостом в ожидании рейдового баркаса для проводки доставленных барж с сырой нефтью. Затем судно задержалось у завода имени Ленина под профилактикой и в ожидании веза, который не был своевременно подготовлен эксплуатационным. Наконец, 25 мая не был по графику отправлен в рейс и пароход «Волховстрой».

## Простаивает и тоннаж

Баржа «Альфа» возвратилась в Астрахань 21 мая, а вышла в рейс лишь 25 числа. Кто же виноват в таком продолжительном простое судна? Эта баржа в первый рейс была отправлена с грузом II-го разряда, хотя ей положено перевозить горючее III-го разряда. Во второй же рейс решили отправить «Альфу» с грузом III-го разряда. Для этого судно произвели зачистку, на что потребовалось более суток. Но все же баржа «Альфа» была отправлена с нефтепродуктами II-го разряда. Оказывается главная диспетчерская не договорилась с клиентом о наличии груза III-го разряда, которого в эти дни на складах не было. Спрашивается, зачем же нужно было производить зачистку и обрекать баржу на длительный простой?

Порочное планирование и отсутствие твердого графика — это и приводит к большим простоям тоннажа. В пятой пятидневке мая, например, грузовые баржи «Цора» и «Сысоль» простояли на рейде в ожидании тяги более двух суток, в то время, как нефтевозы ожидали тоннаж.

В главной диспетчерской многие простои судов не прочь отнестись за счет клиентуры. Правда, она в этом также повинна. Но работники отдела движения вряд ли могут спрятать концы в воду. Ведь никто иной, а именно они виноваты в неравномерном спуске тоннажа в Астрахань. 24 мая на рейде сразу скопились баржи «Великая», «Черемшан», «Зая», «Пингега», «Шилка» под один и тот же сорт горючего, налив которого производится только у одного причала. По этой причине суда подолгу простаивают в ожидании погрузки.

## История с баркасом „Азербайджанец“

История с этим баркасом весьма поучительна. Его ремонт стал целой проблемой, которую до-сего времени никак не могут решить. Известно

что «Азербайджанец» работал осенью в льдах и был, конечно, позже других судов поставлен на ремонт.

Еще в конце марта главный инженер эксплуатационного участка тов. Пигин дал заявку заводу имени Ленина на производство работ. 5 апреля баркас подняли в док и продержали в нем до последних дней. Вот уже в течение двух месяцев идет переписка между главным инженером участка тов. Пигиным, директором завода тов. Смирновым и главным инженером пароходства тов. Владимировым. О ремонте этого судна говорилось и на техническом совете при начальнике пароходства. Срок выхода в плавание баркаса устанавливался 28 апреля. Затем дали новый срок — 22 мая. Но судно стоит у завода имени Ленина и сейчас.

По заявлению тов. Пигина на ремонт баркаса требовалось не больше 20 суток. Но у тов. Владимирова, видимо, не хватило власти, чтобы заставить директора завода имени Ленина в срок отремонтировать баркас и за счет его пополнить рейдовую тягу. Поэтому на рейдовые работы зачастую приходится отвлекать транзитную тягу и сдерживать тем самым оборачиваемость нефтефлота.

\*\*\*

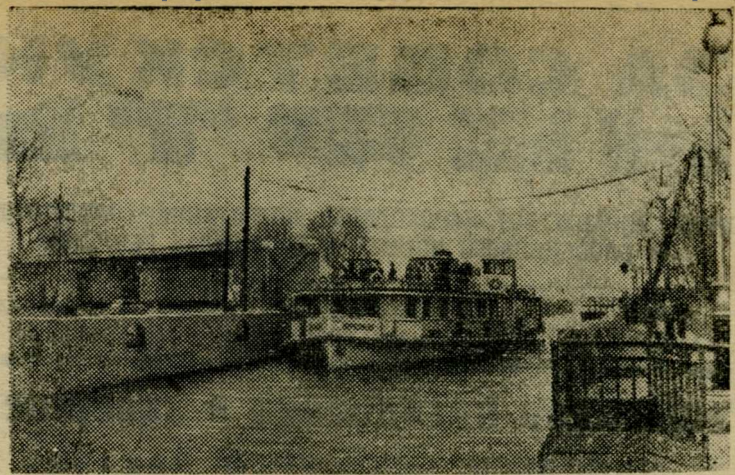
Все эти факты и цифры показывают, что работники отдела движения пароходства (главный диспетчер тов. Осипов), руководители эксплуатационного участка и завода имени Ленина забыли о принятых обязательствах на бассейновом совещании партийно-хозяйственного актива.

Еще в начале навигации на Астраханском эксплуатационном участке был составлен стахановский план, направленный на досрочную обработку флота на рейде. Но проверкой взятых обязательств никто не занимается. Кроме того, стахановский план эксплуатационного участка не увязан с работой отдела движения пароходства, что подтверждают факты и цифры, взятые нами за пятую пятидневку мая.

Напомним, что с начала навигации на Астраханском рейде сверхплановые простои барж составили свыше 600 тысяч тоннаж-суток, в том числе в ожидании тяги — 266 тысяч. За это же время сверх норм нефтевозы простояли более 25 тысяч кило-суток, в том числе в ожидании везов — 13 тысяч.

Это — результат бесплановости, отсутствия ритмичности в работе флота. Руководители отдела движения пароходства и Астраханского эксплуатационного участка должны проникнуться чувством еще большей ответственности за порученную работу и не на словах, а на деле выполнять социалистические обязательства, принятые на бассейновом совещании партийно-хозяйственного актива речников нашего пароходства.

В. ОРЛОВА,  
Г. ЛЫСКОВ.



Украинская ССР. Навигация на Днепре. Пароход «Комсомолец», следующий из Киева в Херсон, проходит через Днепровский плёз. Фото А. Красовского. Прессклише ТАСС.

## В политотделе пароходства Волготанкер

На днях политотдел нашего пароходства заслушал доклад заместителя начальника Астраханского эксплуатационного участка тов. Сергеева о состоянии политико-массовой работы и обсудил статью, опубликованную в газете «За советскую нефть» от 14 мая «Халтурщик с Астраханского эксплуатационного участка».

В своем постановлении политотдел отмечает ряд серьезных недостатков в деятельности тов. Сергеева и считает правильной напечатанную статью в газете «За советскую нефть» «Халтурщик с Астраханского эксплуатационного участка».

За неудовлетворительную постановку политико-массовой работы на Астраханском эксплуатационном участке заместителю начальника по политчасти тов. Сергееву объявлен выговор. Политотдел обязал его:

Устранить отмеченные недостатки в работе и добиться улучшения постановки политико-массовой работы среди коллектива эксплуатационного участка.

Повседневно оказывать помощь в деятельности партийной организации участка. Широко развернуть критику и самокритику, мобилизуя коммунистов на устранение вскрытых недостатков. Организовать повседневной контроль за выполнением партийных решений. Оказать помощь партийному бюро в улучшении воспитательной работы с молодыми коммунистами и кандидатами в члены ВКП(б), в подготовке и проведении партийных собраний на участке.

Всю партийно-политическую работу подчинить воспитанию речников в духе советского патриотизма и укрепления сознательной трудовой дисциплины. Систематически проводить лекции, доклады, беседы по разъяснению и изучению нового Устава о дисциплине работников речного транспорта, привлекая к этому делу партийно-хозяйственный актив и инженерно-технических работников.

Усилить руководство агитаторами, чаще проводить с ними семинары,

снабжая их необходимой литературой и наглядными пособиями. Обобщать и распространять опыт работы лучших агитаторов.

Устранить недостатки в сети партийного просвещения. Добиться аккуратной посещаемости слушателями занятий кружков и политшкол. Больше оказывать деловой помощи пропагандистам в их работе. Обеспечить успешное окончание учебного года в системе партийного и комсомольского просвещения.

Решительно вести борьбу с аварийностью на флоте. Каждый случай аварии обсуждать на партийных, профсоюзных и комсомольских собраниях, создавая нетерпимое общественное мнение вокруг нарушителей Устава о дисциплине, аварийщиков и расхитителей социалистической собственности.

Добиться повышения четкости и оперативности в работе всех звеньев участка, не допуская нарушений графика отправления караванов.

Шире развернуть социалистическое соревнование на эксплуатационном участке и судах за досрочное выполнение плана перевозок в 1950 году. Обеспечить систематическую проверку выполнения взятых обязательств, ежемесячно и еженедельно подводить и обсуждать на собраниях итоги социалистического соревнования. Всемерно распространять опыт работы лучших речников-стахановцев.

Усилить внимание и помощь профсоюзной организации, активизировать ее работу по выполнению решений X съезда профсоюзов СССР. Добиться улучшения культурно-массовой работы и бытовых условий речников, вовлекая работников участка в члены профсоюза.

Обратить особое внимание на дальнейшее повышение уровня внутрисююзной работы комсомольской организации, оказывая ей повседневную практическую помощь в претворении в жизнь решения XI съезда ВЛКСМ.

## Парткабинет на заводе

На заводе имени Ленина вновь организуется парткабинет. Сейчас заканчивается его оборудование. Получена библиотека политической и художественной литературы. В нее

входят труды классиков марксизма-ленинизма. Составлен план работы парткабинета. Намечается проведение лекций, консультаций и семинаров с агитаторами.

И. в. ответственного редактора Н. А. БЕЛЯКОВ.

## Впереди вахта штурмана тов. Назарова

**БОРТ ТЕПЛОХОДА «КАПИТАН».** (По радио). Борясь за выполнение апрельско-майского плана, все вахты активно участвуют в социалистическом соревновании. Черный Яр

продолжали на 8 часов раньше графика. Первенство в соревновании завоевали вахты штурмана комсорта судна тов. Назарова и пом. меха-

ника тов. Наумцева, выполнившие вахтенные задания на 126 процентов.

ДЕНИСОВ,

капитан теплохода «Капитан».

# ЗА СОВЕТСКУЮ НЕФТЬ

ОРГАН УПРАВЛЕНИЯ ПАРОХОДСТВА ВОЛГОТАНКЕР, ПОЛИТОТДЕЛА И БАСЕЙНОВОГО КОМИТЕТА ПРОФСОЮЗА РЕЧНИКОВ

## ВСЕМЕРНО УКРЕПЛЯТЬ ТРУДОВУЮ ДИСЦИПЛИНУ

Социалистическая дисциплина составляет у нас основу социалистического труда. Поэтому организованность и слаженность всех звеньев производства, в особенности на транспорте, имеет первостепенное значение. Транспорт относится к тем звеньям народного хозяйства, где особенно важна четкая деятельность каждого винтика, каждого работника. Вот почему наша партия, Ленин и Сталин всегда придавали исключительное значение всемерному укреплению дисциплины на транспорте.

Устав о дисциплине работников речного транспорта СССР, введенный в действие летом прошлого года, исходит из ленинско-сталинских положений о дисциплине на транспорте. Устав говорит:

«Речной транспорт — важная часть единого социалистического хозяйства Союза ССР, от правильной и бесперебойной работы которой зависит успешный ход социалистического строительства, правильное функционирование всего народного хозяйства, культурное развитие и обороноспособность Союза ССР.

Всякое нарушение работниками речного транспорта своих обязанностей влечет за собой угрозу для жизни перевозимых речным транспортом людей, для своевременной и аккуратной доставки грузов социалистической промышленности и сельского хозяйства, для сохранности доверенной транспорту социалистической собственности и для обороноспособности Союза ССР».

Новый Устав сыграл немалую роль в укреплении речного транспорта, в повышении ответственности его работников за порученное им дело. Но было бы неправильно закрывать глаза на то, что далеко еще не во всех пароходствах дисциплина поднята на должную высоту, что далеко не везде наведен настоящий большевистский порядок.

Известно, что в результате слабости дисциплины на ряде участков речного транспорта, расхлябанности отдельных его работников в прошлую навигацию были допущены серьезные аварии, большие простои судов, штурмовщина в организации движения флота и другие недостатки, чем был нанесен государству немалый материальный ущерб. Следует подчеркнуть, что и в межнавигационный период хозяйственные руководители, политорганы, партийные и профсоюзные организации не использовали Устав о дисциплине — этот мощный рычаг дальнейшего подъема речного транспорта, как для своевременного окончания ремонта флота, так и для своевременного ввода его в эксплуатацию. В результате до сих пор почти в каждом пароходстве находится в ремонте ряд судов, которые

должны были давно уже плавать, перевозить грузы, необходимые народному хозяйству. Особенно это сказалось на задержке в ремонте технического флота, что, в свою очередь, отражается на создании безаварийного и глубоководного пути и служит серьезным препятствием в работе транспортного флота.

Нынешняя навигация также показывает, что в ряде бассейнов с дисциплиной труда, в особенности среди плавсостава, дело обстоит далеко не благополучно. И управления пароходств и политотделы знали, что значительная часть плавсостава обновилась, что на суда пришли молодые кадры, не знакомые еще с условиями работы на речном транспорте. Казалось бы, что среди этой части плавсостава надо было развернуть последовательную политико-воспитательную работу, в первую очередь разъяснить всем новичкам значение Устава о дисциплине на речном транспорте. Однако сведения, поступающие с мест, говорят о том, что товарищам, впервые пришедшим на флот, Устав не вручен, а основными положениями Устава они не ознакомлены. Даже на таком передовом судне, каким является велжский теплоход «Татария», новым членам команды до последнего времени Устав не вручали.

Вручение Устава — не простая формальность. Дело заключается не только в том, чтобы получить расписку о вручении Устава. Нужно добиваться знания и понимания каждым речником основных положений Устава и строгого соблюдения его в практической работе.

Повседневная пропаганда Устава о дисциплине должна вестись не только с вновь прибывшими на работу молодыми речниками, но и со всеми работниками флота и берега. Это — первейшая, кровная обязанность хозяйственных руководителей коллторганов, партийных и профсоюзных организаций.

Со всеми нарушениями Устава о дисциплине должна вестись неослабная борьба. Даже малейшие факты расхлябанности, разболтанности, недобросовестного выполнения приказов и распоряжений, халтурного отношения к делу должны решительно осуждаться, а нарушителей Устава нужно привлекать к строгой ответственности.

Выявившиеся уже теперь факты грубого нарушения трудовой дисциплины свидетельствуют о том, что должной борьбы за строжайший большевистский порядок у нас еще нет. Об этом можно судить хотя бы и по тому, что за первые месяцы работы речного транспорта в нынешнюю навигацию количество аварий по сравнению с тем же периодом прошлого года отнюдь не уменьшилось. Основной причиной высокой аварийности на флоте попреж-

нему являются недисциплинированность и расхлябанность отдельных командиров флота.

Важнейшая задача в деле укрепления дисциплины на транспорте состоит в том, чтобы не оставлять без внимания даже малейшее проявление недисциплинированности, воспитывать широкие массы речников в духе непримиримости ко всем недостаткам, сурово бичевать разгильдяев и дезорганизаторов производства.

Устав обязывает нас не только точно исполнять возложенные по службе обязанности, но и проявлять необходимую инициативу. Социалистическая дисциплина труда является важнейшим условием для широкого проявления массами их творческой инициативы. И это вполне понятно: стахановцы, новаторы производства не мирятся с разболтанностью, с расхлябанностью, с косностью, с рутинной, со всем тем, что тормозит наше движение вперед. Социалистическая дисциплина труда имеет своей целью укрепить в каждом работнике сознательное отношение к труду, как к делу чести, делу славы, делу доблести и геройства.

Долг руководителей, партийных и хозяйственных, состоит в том, чтобы поддерживать все новое, прогрессивное, всячески способствовать развитию на флоте передовых методов. Эта поддержка должна носить конкретный, деловой характер.

Разве не ясно, какой огромный резерв улучшения работы речного транспорта, увеличения перевозок, повышения рентабельности речного транспорта заложен в железной дисциплине, в организованной и слаженной работе всех его звеньев. **Использовать этот резерв, подтянуть все участки речного транспорта — одна из решающих, главных задач министерства и всех его линейных органов, боевая задача политорганов, партийных, профсоюзных и комсомольских организаций.**

Пример высокочувствительного отношения к выполнению своих служебных обязанностей должны показывать коммунисты и комсомольцы, работники флота и берега. Они должны быть подлинными вожаками масс, вожаками социалистического соревнования.

Борьба за всемерное укрепление трудовой дисциплины на речном транспорте — дело первостепенной важности. Это не преходящая кампания. Вопросы всемерного укрепления дисциплины среди работников флота и берега необходимо заниматься повседневно. В этом — залог успешного выполнения и перевыполнения речным транспортом навигационного плана 1950 года, досрочного выполнения и перевыполнения поставленной сталинской пятилетки.

(Из передовой статьи газ. «Речной транспорт» от 28 мая).

## СТАХАНОВСКИЕ ШКОЛЫ ЭКОНОМИИ СЫРЬЯ

**РИГА.** (ТАСС). На трикотажной фабрике «Мара» проведены первые занятия в стахановских школах комплексной экономии сырья. Такие школы созданы во всех основных цехах предприятия.

Последний день апреля фабрика

целиком работала на сбереженном сырье и выпустила тысячи трикотажных изделий отличного качества. Майский график работы составлен с таким расчетом, чтобы в течение месяца снова добиться комплексной экономии пряжи, полотна, ниток, топлива и других материалов

в размере не менее суточной нормы. На занятиях школ — непосредственно у машин и закройных столов знатные стахановцы рассказывают о своих приемах работы, дающих возможность сберегать сырье и обеспечивающих отличное качество вязки и крашения изделий.

СРЕДА.

31 мая 1950 года.

№ 65 (1582).

13 год издания

Цена отдельного номера

15 коп.

## СОРЕВНОВАНИЕ РЕЧНИКОВ В ЧЕСТИ СЕССИИ ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР

Коллектив парохода «Самокритика» досрочно завершил пятилетний план по нефтеперевозкам

**БОРТ ПАРОХОДА «САМОКРИТИКА».** (По радио). Перед выходом в плавание коллектив судна брал на себя обязательство — выполнить пятилетний план перевозок к 10 июня. Слово свое команда сдержала с честью. Пятилетний план нефтеперевозки завершён досрочно 26 мая.

Следуя с баржой «Самарка» из Астрахани в Камское Устье, прибыли на 21 час раньше срока.

Успех команды решила работа по стахановскому плану и широко развернувшееся социалистическое соревнование среди членов экипажа судна.

**А. КОЛЕСОВ,** капитан парохода «Самокритика».

## Астраханские эксплуатационники досрочно завершили апрельско-майское задание

Соревнуясь за досрочное завершение навигационного плана по нефтеперевозкам, коллектив Астраханского эксплуатационного участка добился хорошей производственной победы. 28 мая эксплуатационники закончили выполнение апрельско-майского плана по грузообороту на 101,9 процента и по отправлению — на 103,6 процента.

Образцы самоотверженного труда в досрочном завершении апрельско-майского задания показали сквозная диспетчерская смена диспетчера тов. Мармилова, коллективы нефтепере-

качественных станций № 131 (шкипер тов. Задоркин, механик тов. Гвоздиков), № 136 (шкипер тов. Казаков, механик тов. Куварин), зачисленных станций №№ 301, 35.

Среди рейдовых баркасов лучших результатов в обработке флота на рейде добились команды баркасов «Победа», «Герой». По-стахановски трудились женские бригады цеха по зачистке судов.

**А. ЖБАНКОВ,**

зам. начальника Астраханского эксплуатационного участка.

## Наш трудовой рапорт

**БОРТ ПАРОХОДА «В. ЧКАЛОВ».** (По радио). Коллектив нашего комсомольско-молодежного судна соревнуется за достойную встречу первой сессии Верховного Совета СССР. Среди вахт идет напряженная борьба за лучшие показатели в работе. Применяя передовые методы в судовождении и эксплуатации судовых

механизмов, команда с начала навигации сэкономила 138 часов ходового времени и сэкономила 70 тонн топлива. Мы с радостью рапортуем о досрочном завершении апрельско-майского задания.

**И. ВАХРАМОВ,** капитан,  
**Д. ШЕЛЕПАЕВ,** механик.

## Сверх месячного плана

Хорошо трудится в эту навигацию коллектив мощного нефтевоза «Ленинец» (капитан тов. Кириллов, механик тов. Яшин). Включившись в социалистическое соревнование за достойную встречу предстоящей сессии Верховного Совета СССР, команда ознаменовала эти дни досрочной

доставкой нефтепродуктов в пункт назначения. 28 мая экипаж рапортовал о завершении апрельско-майского плана перевозок. По приходу в Астрахань с двумя груженными баржами из Саратова команда дала еще 15 процентов сверх месячного задания.

## На 3 дня раньше срока

**БОРТ ТАНКЕРА «ПЕЧЕНЕГ».** (По радио). Работая по завозу горючего для сельскохозяйственных районов Поволжья и Вятки, коллектив успешно справляется со своими заданиями.

В результате социалистического соревнования среди членов команды апрельско-майский план нами выполнен 28 мая.

**НИСЕЛЕВ,** капитан,  
**КУСНОВ,** механик,  
**ГРЮШИН,** комсорг,  
**ЯБЛОНСКИЙ,** председателем.

## ХОРОШИЕ УСПЕХИ

**БОРТ ПАРОХОДА «КАПИТАН».** (По радио). Соревнуясь в честь сессии Верховного Совета СССР, команда добилась хороших производствен-

ных успехов. Апрельско-майское задание нами выполнено досрочно.

**ДЕНИСОВ,** капитан.

## Экономлено 15 тонн топлива

**БОРТ ТЕПЛОХОДА «КРАСНОЕ СОРМОВО».** (По радио). Коллектив нашего судна 26 мая выполнил апрельско-майский план. Экономлено 15 тонн топлива, на котором проработаем 5 суток. Мы взяли обязательство сделать сверх плана 3 миллиона тонно-километров.

Лучших результатов в борьбе за досрочное завершение задания добились штурман тов. Мошкин, помощник механика тов. Уткин, радист электрик тов. Меклерис и другие.

**БОЧКАРЕВ,**  
капитан теплохода  
«Красное Сормово».

„Техника во главе с людьми, овладевшими техникой, может и должна дать чудеса“.

И. СТАЛИН.

Страница издается при участии Астраханского отделения ВНИТОВТ и редакцией газеты „За советскую нефть“.

## Потери электроэнергии и борьба с ними на судоремонтных заводах

Настоящая статья ставит своей целью осветить состояние технического использования электрооборудования, причины потерь энергии, вытекаемые при его эксплуатации, а также методы борьбы с ними на судоремонтных заводах нашего пароходства.

### 1. Электрический привод станочного парка заводов

Технологический процесс на станках отличается неравномерностью, прерывностью и крайним разнообразием. Это отражается и на режиме потребления электроэнергии. В связи с такой неравномерностью работы станков, их средняя мощность бывает небольшой (5—6 квт) и поэтому борьба за экономию электроэнергии значительно затрудняется.

В первую очередь следует обратить внимание на нерациональную механическую обработку грубых поковок, с которых снимается много металла. Кроме того, для одних и тех же операций применяются различные процессы резания. Например, сверловка отверстий в деталях осуществляется на токарном и сверлильном станках, строжка — на строгальных, фрезерных. И в зависимости от этого сильно колеблется удельный расход электроэнергии.

По данным последних исследований, если принять за единицу удельный расход электроэнергии для токарного станка, то для других станков следует ввести такие коэффициенты: для строгального — 1,5, сверлильного — 2, фрезерного — 3—3,5, шлифовального — 25—30. Характерно, что удельный расход электроэнергии тем выше, чем мельче стружка. При составлении технологического процесса обработки металлов и в целях экономии электроэнергии следует учитывать и энергетический фактор.

Поэтому обработку плоских поверхностей на фрезерных станках следует исключить из технологии заводов, так как при работе на этих станках электроэнергия расходуется вдвое больше, чем на строгальных.

При разработке технологии на заводах технологами должны учитываться следующие энергетические факты:

1. При увеличении подачи на станках удельный расход энергии уменьшается. Например, при увеличении подачи на станке с 0,2 до 3-х мм удельный расход энергии уменьшается вдвое. Для машинно-поделочной стали он падает в этом случае с 83 до 42,7 квт·часов на тонну обработанного металла, а с учетом КПД станка и мотора со 120 до 60 квт·часов. Для хромоникелевой стали эти величины соответственно увеличиваются в 1,5 раза, то есть от сети забирается на тонну металла вместо 180 всего лишь 90 квт·часов. Следует ввести правило, что при максимальной производительности станка будет минимальный удельный расход электроэнергии. Поэтому скоростное резание вносит экономию электроэнергии кроме прочих экономических факторов.

2. Для характеристики этого важного мероприятия ниже приводятся таблицы зависимости показателей скорости резания, веса снимаемой стружки и удельного расхода электроэнергии от подачи при глубине резания в 10 мм.

ТАБЛИЦА № 1  
(для машинно-поделочной стали)

Подача в мм. на 1 оборот	Вес снятого металла в тн/час	Расход электроэнергии квч/тн.	Скорость резания метров/минуту
0,5	0,085	65	35
1,5	0,13	50	18
2,5	0,16	40	13
3,0	0,17	35	11,5

ТАБЛИЦА № 2  
(для хромоникелевой стали)

Подача в мм. на 1 оборот	Вес снятого металла в тн/час	Расход электроэнергии квч/тн.	Скорость резания метров/минуту
0,5	0,03	100	15
1,5	0,05	75	8,5
2,5	0,07	65	5,5
3,0	0,06	60	5,0

3. Влияние загрузки станков резко сказывается на удельном расходе электроэнергии. Для полной характеристики этого ниже приводится таблица № 3 зависимости изменения удельных норм расхода электроэнергии от коэффициента загрузки рабочей машины.

ТАБЛИЦА № 3

Коэффициент загрузки в % (КН)	Коэффициент использования рабоч. маш. КТ	%/о увеличения удельных норм расход. электр. энерг. квт·часов
10	1	200
	0,5	320
	1	140
30	0,5	190
	1	118
50	0,5	145
	1	105
70	0,5	128
	1	100
100	0,5	118

Здесь 1) коэффициент загрузки КН в проц. от полной нагрузки;

2) Коэффициент использования по времени вращающейся рабочей машины  $K_T = \frac{T_m}{T_m + T_x}$ , где  $T_m$  — машинное время и  $T_x$  — время холостой работы.

Замена электродвигателей большей мощности на двигатели малой мощности, не уменьшая при этом возможностей максимального использования приводного станка. В этой части характерны следующие данные, полученные путем исследований.

Коэффициент нагрузки двигателя в %/о	Удельный расход электроэнергии в %/о от номинального
10	220
30	135
50	112
80	103
100	100

При коэффициенте загрузки оборудования по времени меньше, чем единица, что наиболее характерно для работы наших заводов, эти величины удельных расходов будут больше, примерно в 1,5 раза.

Однако кроме этого большие потери электроэнергии возникают еще от холостых ходов станков и машин. Причем основным источником больших потерь в машинах и станках

является их дефектное техническое состояние. В результате этого резко понижается производительность и качество работы машин и станков. Ниже приводится таблица зависимости мощности холостого хода, потребляемой из электросети для токарно-винторезного станка типа ДИП-200 от скорости шпинделя с электродвигателем мощностью в 4,7 квт.

Обороты в минуту	Мощность холостого хода в квт. от сети	Мощность холостого хода квт. на валу двиг.
12	0,75	0,4
19	0,8	0,5
30	0,81	0,5
60	0,85	0,5
96	0,9	0,55
150	1,05	0,65
190	1,0	0,6
300	1,3	1,0
600	3,0	2,25

В результате длительного исследования и детальных расчетов были определены для цеховых условий (за

- 1) токарно-винторезных станков ДИП-200 . . . 0,6 — 0,65 квт.
- 2) вертикально-сверлильные типа 2125 . . . 0,12 — 0,3 квт.
- 3) радиально-сверлильные типа 2А56 . . . 0,4 — 0,45 квт.
- 4) расточные типа 263 . . . : 1,2 — 1,25 квт.
- 5) зуборезные типа 5БЗ2 . . . : 0,45 — 0,5 квт.

Этими данными и следует руководствоваться при сравнении потерь холостого хода для станков на наших заводах.

Для массового и систематического контроля потерь холостого хода станков в цехах довольно эффективным является метод определения времени самоторможения (свободного выбега) станков, предложенного кан-

вычетом потерь в двигателях) и установлены следующие потери для станков:

- ДИП-200 . . . 0,6 — 0,65 квт.
- 2125 . . . 0,12 — 0,3 квт.
- 2А56 . . . 0,4 — 0,45 квт.
- : 1,2 — 1,25 квт.
- : 0,45 — 0,5 квт.

дидатом технических наук инженером Л. В. Литваком.

Еще к эффективным методам борьбы за экономию электроэнергии при холостых ходах оборудования следует отнести применение ограничителей холостого хода, отключающих станок при холостой работе. Однако этот метод применения на заводах не нашел ввиду отсутствия соответствующих ограничителей.

### II. Электрокрановое и электротяговое оборудование

Сюда относятся электрическое оборудование всех кранов (мостовых и порталных) на заводах, а также тяговых лебедок и самоходных тележек на слипе.

Здесь экономия электроэнергии достигается главным образом методами организационного порядка. Доминирующее значение имеет уменьшение холостых пробегов оборудования и сокращение пути перемеще-

ния крановых механизмов путем введения твердого порядка и обслуживания рабочих мест подъемными устройствами. Резко увеличивает удельный расход электроэнергии перекосы подкрановых, рельсовых путей, что в свою очередь увеличивает мощность, идущую на передвижение моста, тележки, лебедки. Поэтому здесь должен быть установлен систематический контроль за состоянием путевого хозяйства.

### III. Электрическая сварка

Удельный расход электроэнергии при производстве электросварочных работ характеризуется следующими данными исследования:

Метод сварки

Метод сварки	квт. час/кгр.
1. Многопостовая сварка на постоянном токе	8 — 9
2. Однопостовая сварка на постоянном токе	5,0 — 6,5
3. Многопостовая сварка на постоянном токе низкого напряжения	5,0 — 5,5
4. Однопостовая сварка на однофазном переменном токе	3,5 — 3,8
5. Однопостовая сварка трехфазным током	2,65 — 3,0
6. Многопостовая сварка на переменном токе	2,5 — 2,8

Из этой таблицы видно, что наиболее экономичным является метод многопостовой сварки на переменном токе, дающий экономию электроэнергии в отличие от существующего метода на судоремонтных заводах в 1,5 раза.

Этот метод в будущем найдет на наших заводах самое широкое применение. В частности следует разработать схему многопостовой сварки на переменном токе для дока завода имени Ленина и внедрить ее в ближайшее время.

В деле экономии электроэнергии решающее значение имеет правильный выбор электрооборудования и рационализация электрического режима.

Наиболее актуальным в электродуговой сварке является снижение напряжений холостых ходов с применением качественных электродов, причем при силах тока 200 и более ампер напряжение холостого хода трансформаторов может быть снижено до 40 вольт и ниже, что в свою очередь уменьшает расход материалов на их изготовление и значительно улучшает технико-экономические показатели.

Современные отечественные сварные трансформаторы при нормальном режиме имеют косинус «ФН» = 0,4—0,45, а в случае ра-

боты трансформатора на холостом ходу косинус «ФН» снижается до 0,1—0,15. Из внешней характеристики сварочного трансформатора видно, что максимальная его отдача получается при косинусе «ФН» = 0,767. При частых и значительных простоях косинус «ФН» уменьшается, что резко увеличивает потребление тока и удельный расход электроэнергии.

Несмотря на то, что до войны проблемой отключения сварочных трансформаторов при холостых ходах занимались очень много, были разработаны схемы, однако, до сих пор практически этот вопрос не решен. Поэтому все внимание эксплуатационного персонала должно быть уделено систематическим наблюдениям за оборудованием.

Для возможности применения на наших заводах многопостовой сварки переменного тока следует рекомендовать использование обычных силовых трансформаторов (типа от ТМ—50/6—50 ква до ТМ—560/6—560 ква). Рабочие токи, мощность и число постов от этих трансформаторов для сварки приводятся на таблицах №№ 1 и 2.

С. ВОЛЫНСКИЙ,

инженер отдела промпредприятия пароходства Волготанкер, член ВНИТОВТа.

(Продолжение в следующем номере технической страницы).

И. о. ответственного редактора Н. А. БЕЛЯКОВ.