

12 МАЯ

1940 г.

№ 51 (384)

ЦЕНА 8 коп.

БОЛЫШЕВИК АМУРА

ПРОЛЕТАРИИ ВСЕХ СТРАН, СОЕДИНЯЙТЕСЬ!

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Орган Политотдела
и Баскомреча
Верхне-Амурского
Пароходства

г. Благовещенск

Беспощадно бороться с авариями

Партия, Советское правительство и лично товарищ Сталин уделяют огромное внимание водному транспорту. Государство ежегодно отпускает большие средства на механизацию пристаней и судов, на обновление и техническое оснащение речного флота, посылает на транспорт высококвалифицированных людей: инженеров, техников, механизаторов. В 1939 году решением правительства работникам берегового и плавающего состава почти на 50 процентов увеличена заработная плата. Эта сталинская забота о людях речного транспорта, о их материальных и культурно-бытовых условиях работы и жизни, воодушевили трудящихся Верхне-Амурского пароходства на упорную борьбу с оставанием всех участков своего бассейна.

В прошлую навигацию речники Верхнего Амура, применяя стахановские методы труда, соревнуясь за лучшую работу на транспорте, добились некоторого улучшения в своей работе. Об этом говорят те факты, что в прошлом году 6 буксирных и 8 самоходных судов перевыполнили навигационные планы по грузоперевозкам.

Но наряду с некоторыми сдвигами в сторону улучшения деятельности всего пароходства, речники Амура все же еще далеко не справились с возложенными на них задачами.

Правительственное задание по перевозке грузов в прошлом году по основным измерителям работы флота мы не выполнили. Основной причиной невыполнения плана послужили аварии и непроизводительные простои судов. В течение прошедшей навигации было свыше 100 аварий и происшествий, принесших для пароходства и государства убыток в 1866835 рублей. Большинство из указанных аварий нужно отнести за счет не принятия оперативных мер предосторожности со стороны командиров плавсостава и их помощников, нарушений трудовой дисциплины на судах, плохой работы технических участков пути, невыполнение правил плавания по внутренним водным путям и проч.

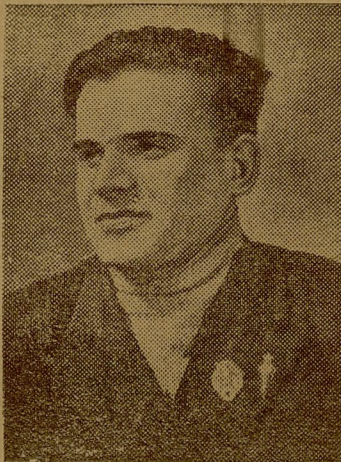
Некоторые капитаны, допустив то или иное нарушение или аварию, пытаются скрыть свою виновность. Так пароход «Харьков» в прошлом году при

заходе в затон Суражеской судоверфи на полном ходу задел за камень и сломал перо руля. Но об этом факте нарушения правил плавания не был даже составлен акт. Подобные примеры можно привести с пароходом «Байдуков» (капитан Лапицкий), «Томск» (капитан Гаврилов). Утопив судовые якоря, капитаны Лапицкий, Гаврилов не составили на это акт и не сообщили в соответствующую службу управления пароходства, чем нарушили 42 параграф правил плавания.

Советское правительство высоко оценило первые успехи в ликвидации отставания водного транспорта. Указом Президиума Верховного Совета награждены орденами и медалями 212 лучших из лучших представителей речного флота. Чтобы с честью оправдать высокую награду партии и правительства, нужно прежде всего ликвидировать аварии и простои флота, превратить всю работу Верхне-Амурского пароходства в рентабельную. Залогом в достижении этой цели является лучшее, по сравнению с прошлыми годами, проведение судоремонта и всеобщий трудовой подъем среди работников берегового и плавающего состава. Но в этом еще не все. Командиры и помощники судов должны с первых же рейсов и до конца навигации вести воспитательную работу с членами судовых команд, вести решительную и непримиримую борьбу с нарушителями трудовой дисциплины, пьяницами и лодырями, лучших, способных людей выдвигать на руководящие посты, помогать им в работе.

Весь успех навигационной деятельности пароходства будет расцениваться с учетом достигнутых результатов по ликвидации аварийности. Дело чести трудящихся Верхне-Амурского пароходства развернуть беспощадную борьбу со всеми нарушителями технических и коммерческих правил эксплуатации флота, с авариями, добиться такого положения, чтобы в навигацию 1940 года наше пароходство полностью реализовало указание товарища Сталина о ликвидации позорного отставания водного транспорта. Нет сомнения, что речники Верхнего Амура этой победы добьются.

Допризывники завода имени Марти (Ленинград) готовятся стать достойными защитниками родины



Допризывник стахановец - свердловский 8-го цеха Е. И. Матвеев имеет пять оборонных значков, он закончил школу летчиков и учится в школе шоферов. (Фото-клише ТАСС).

АКТИВНОСТЬ КОМСОМОЛЬЦЕВ ПРИСТАНИ МАЛИНОВКА

С большим воодушевлением коллектив Малиновской пристани встретил выпуск 14 лотереи Осоавиахима.

Комсомольцы, включившись в активную работу по реализации лотерейных билетов, своим умелым подходом и разъяснением значения Всесоюзной лотереи, за 10 дней реализовали на 900 рублей билетов.

Первыми приобрели билеты: начальник пристани тов. Шейкус — на 100 руб., жена его — на 30 рублей, Селезнев, кандидат ВКП(б) — на 110 рублей, Егоров, шкипер комсомолец — на 45 рублей, Пургин, парторг — на 25 рублей и другие товарищи.

Хорошо работали комсомольцы тт. Калинин и Калинина (домохозяйка).

В нынешнем году оборонная работа на пристани улучшилась. Если в прошлом году не было ни одного значкиста, то сейчас имеются ворошиловские стрелки, значкисты ПВХО и ГСО. Комсомольская и осовиатхимовская организации в дальнейшем свою работу еще более улучшат.

ЛЕБЕДЕВ,
комсорг пристани Малиновка.

У К А З

ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР ОБ УСТАНОВЛЕНИИ ВОИНСКИХ ЗВАНИЙ ВЫСШЕГО КОМАНДНОГО СОСТАВА КРАСНОЙ АРМИИ

Установить следующие воинские звания высшего командного состава Красной армии:

I. Для общевойсковых командиров:

- 1) генерал-майор,
- 2) генерал-лейтенант,
- 3) генерал-полковник,
- 4) генерал армии,
- 5) маршал Советского Союза.

II. Для командиров родов войск:

A. Артиллерия

- 1) генерал-майор артиллерии,
- 2) генерал-лейтенант артиллерии,
- 3) генерал-полковник артиллерии.

Б. Авиация (в том числе морская)

- 1) генерал-майор авиации,
- 2) генерал-лейтенант авиации,
- 3) генерал-полковник авиации.

В. Танковые войска

- 1) генерал-майор танковых войск,
- 2) генерал-лейтенант танковых войск,
- 3) генерал-полковник танковых войск.

Г. Войска связи

- 1) генерал-майор войск связи,
- 2) генерал-лейтенант войск связи,
- 3) генерал-полковник войск связи.

Д. Инженерные войска

- 1) генерал-майор инженерных войск,
- 2) генерал-лейтенант инженерных войск,
- 3) генерал-полковник инженерных войск.

Е. Технические войска

(химические, железнодорожные, автомобильные, топографические)

- 1) генерал-майор технических войск,
- 2) генерал-лейтенант технических войск,
- 3) генерал-полковник технических войск.

III. Для интендантов:

- 1) генерал-майор интендантской службы,
- 2) генерал-лейтенант интендантской службы,
- 3) генерал-полковник интендантской службы.

Председатель Президиума Верховного Совета СССР
М. КАЛИНИН.

Секретарь Президиума Верховного Совета СССР
А. ГОРКИН.

Москва, Кремль. 7 мая, 1940 года.

У К А З

ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР ОБ УСТАНОВЛЕНИИ ВОИНСКИХ ЗВАНИЙ ВЫСШЕГО КОМАНДНОГО СОСТАВА ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТА

Установить следующие воинские звания для высшего командного состава Военно-Морского флота:

I. Для высшего строевого командного состава корабельной службы:

- 1) контр-адмирал,
- 2) вице-адмирал,
- 3) адмирал,
- 4) адмирал флота.

II. Для инженеров корабельной службы:

- 1) младший инженер-лейтенант,
- 2) инженер-лейтенант,
- 3) старший инженер-лейтенант,
- 4) инженер капитан-лейтенант,
- 5) инженер-капитан 3 ранга,
- 6) инженер-капитан 2-го ранга,
- 7) инженер-капитан 1-го ранга,
- 8) инженер-контр-адмирал,
- 9) инженер-вице-адмирал,
- 10) инженер-адмирал.

III. Для высшего командного состава морской авиации:

- 1) генерал-майор авиации,
- 2) генерал-лейтенант авиации,
- 3) генерал-полковник авиации.

IV. Для высшего командного состава береговой службы:

- 1) генерал-майор береговой службы,
- 2) генерал-лейтенант береговой службы,
- 3) генерал-полковник береговой службы.

V. Для высшего командного состава интендантской службы:

- 1) генерал-майор интендантской службы,
- 2) генерал-лейтенант интендантской службы,
- 3) генерал-полковник интендантской службы.

Председатель Президиума Верховного Совета СССР
М. КАЛИНИН.

Секретарь Президиума Верховного Совета СССР
А. ГОРКИН.

Москва, Кремль. 7 мая, 1940 года.

ЗАВТРА — ОТКРЫТИЕ НАВИГАЦИИ

ПАРОХОДЫ „ПРОФИНТЕРН“, „Л. КАГАНОВИЧ“, „С. ОРДЖОНИКИДЗЕ“ ВЫХОДЯТ В ПЕРВЫЙ РЕЙС

Завтра, 13 мая, в нашем пароходстве открывается навигация.

В 12 часов дня пароход «Профинтерн» с грузом в 417 тонн отправляется в первый рейс до Николаевска.

В 14 часов флагман Верхнего Амура «Л. Каганович» пойдет с возом из 4 груженых барж («Албазин», «Тунгузка», халки №№ 171, 173) до Суражевки.

В 16 часов «С. Орджоникидзе», буксирующий баржи «Газимур», «Алмазар» и шаланду № 129 с грузом в 360 тонн, направится в Суражевку.

ОПРАВДАЮ СВОЮ НАГРАДУ

Еще в городе Зея, работая грузчиком на пристани, у меня было большое стремление попасть на пароход и связать свою судьбу с работой транспорта.

Весной 1939 года мое желание удовлетворяется—я поступил на пароход «Профинтерн» матросом. С первых же дней жизни на судне полностью отдал себя любимому делу—делу освоения и получения навыков в судовой жизни.

Во многом этому помогла политическая учеба. Она открыла для меня такие широкие горизонты, о которых я раньше и не мечтал.

Только в стране социализма легко и свободно дышится рабочему человеку, что только у нас под солнцем великой Сталинской Конституции можно полностью развернуть творческие силы и свои возможности.

Выполняя свои обязанности, я честно и добросовестно рабо-

таю, стараясь вложить все, что могу в великий созидательный труд советского народа. Таким путем, путем увеличения производительности и освоения методов работы, я добился звания стахановца.

Чтобы с честью носить это имя—имя стахановца, я начал больше и лучше работать над собой. «Краткий курс истории ВКП(б)» во многом помогает мне в этом. Он стал моей настольной книгой.

Работая на палубе парохода одной из красивейших рек, не хочется уходить с вахты. Труд для меня стал той физической потребностью, которая необходима моему организму.

В навигацию 1940 года я приложу все усилия, чтобы отблагодарить еще раз партию и правительство за мое воспитание и высокую награду—медаль «За трудовое отличие».

ШУЙСКИЙ,
матрос парохода «Профинтерн»

Спасибо родине

На судах Верхне-Амурского пароходства я работаю с 1934 года. Сначала плавал матросом, затем перешел в машинную команду. В настоящее время я являюсь кочегаром 1 класса на пароходе «Профинтерн».

В свободное время в навигацию я отдаю изучению любимой профессии, это позволяет с наибольшей полнотой и эффективностью использовать площадь наработки котла. Правильно и своевременно загружая топку, пароход всегда поддерживаю на ходу.

Все указанные причины и хорошие взаимоотношения коллектива судна позволяют нашему пароходу перевыполнять план перевозок. В этом секрет и высокая заработка, доходящего до 100 рублей в месяц, в этом секрет и правильной борьбы за выполнение правительственных заданий.

На пароходе «Профинтерн», занимаясь в кружке по изучению текущей политики, я осознаю все величие наших

дней, нашей работы, начинаю еще глубже работать над собой и результаты сказываются: в период зимнего судоремонта я в два раза быстрее стал выполнять слесарные работы, даваемые механиком.

Я завел себе систему безукоризненной точности в работе и отличной дисциплины.

Открытие нынешней навигации встречаю особенно радостно. Да и как не радоваться: правительство наградило меня медалью «За трудовое отличие».

Свою награду я считаю общим достижением нашей команды, воспитавшей из меня труженика, способного работать так, как этого требует партия и наше родное Советское правительство.

Спасибо родине, товарищу Сталину за труд, который превращен у нас в дело чести, дело славы, в дело доблести и героизма.

А. МИНИН,
кочегар парохода «Профинтерн».

РАБОТАТЬ ЕЩЕ С БОЛЬШЕЙ ЭНЕРГИЕЙ

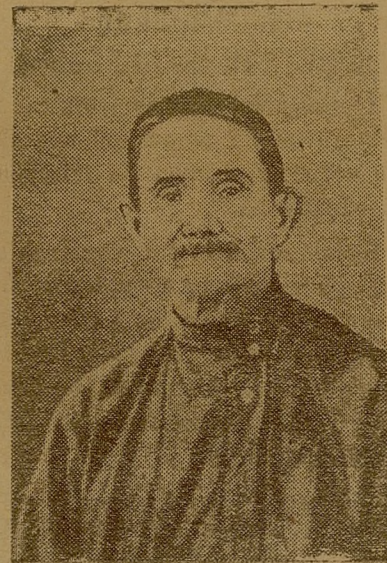
(Из резолюции митинга команды парохода «Балаябин»)

Награждение 212 лучших представителей речного флота орденами и медалями Союза ССР, в число которых вошли четыре от нашего пароходства, воодушевило, как и всех речников, нас, команду парохода «Балаябин», на достижение более высоких образцов производительности труда, стахановское проведение навигации 1940 года.

Несмотря на ряд причин, независящих от нас, к ремонту своего судна приступили с 13 февраля 1940 г., но все же мы не отстали от других команд: по первому распоряжению наш пароход готов выйти в первый стахановский рейс.

Мы все, как один, обязуемся с еще большей энергией, чем в судоремонте, на протяжении всей навигации, оберегать социалистическую собственность, еще больше повысим свою революционную бдительность.

По поручению команды парохода «Балаябин»:
Сычев, Шварцберг, Долин.



Лютиков Илья Савельевич—
фонарщик, стахановец-отличник реки Шилка.

Возможности и резервы лесоучастка

Умлеканский лесозаготовительный участок Верхне-Амурского пароходства во втором квартале 1940 года должен заготовить и вывезти на пристань 6 тысяч кубометров дров. Выполнить это у нас есть все возможности, только надо их использовать.

Первая из них—в 100-процентном использовании автопарка. Автопарк при благоприятной погоде можно использовать на возке дров на пристани Ново-Высокая и Березовка. Дороги на этих пристанях для места заготовки дров в лесу хорошие. Для нормальной работы автомашин нужно своевременно и качественно по заранее составленному графику проводить им ремонт и заготовить необходимое количество горючего.

Вторая—заключается в следующем:

на пристани подучастка Буго имеется речушка, берущая начало из тайги, и если ее очистить от кочек и кустарника, по ней к Буго можно сплавлять дрова-швырок.

Этот вопрос чрезвычайно важный. Он обсуждался работниками лесоучастка, где выяснилось, что за лето можно сплавить до 5 тысяч кубометров леса. Но, начальник участка тов. Кузмиченко боится брать на себя ответственность за проведение этого мероприятия и ждет указаний из лесоконторы.

А ведь использование этой речушки принесет большую экономию средств, сократит количество рабочей силы и пароходство будет обеспечено топливом.

На страницах центральной печати широко обсуждается вопрос о мерах экономии и бережного расходования средств. Неплохо было бы, если на страницах «Большевика Амура» работники лесоучастков серьезно обсудили этот вопрос. Лесоконтора и все ее лесоучастки ежегодно приносят государству

громдные убытки. Надо этому положить конец и добиться рентабельной работы всех без исключения лесозаготовок.

На всех лесоучастках имеются по 1—2—4 автомашины, но все они используются варварски. Для них нет никакой ремонтной базы, гаражей, нет квалифицированного штата. В результате, большинство из них простаивает, переплачиваются огромные средства по их ремонту и содержанию и, как следствие этого, автопарк приносит большие убытки.

Чтобы полностью и рентабельно использовать автопарк, необходимо создать механизированный лесозаготовительный участок, собрать туда все автомашины и организовать ремонтные мастерские.

Знаменитое движение стахановцев-многостаночников и совмещение профессий должно стать достоянием и всех наших лесников. Первые опыты совмещения должностей в порядке уплотнения рабочего дня проведены в Умлеканском лесозаготовительном участке. Совмещена должность кассира с должностью статистика, должность десятника—с должностью кладовщика.

В связи с окончанием сезона лесозаготовок на участке проводится еще ряд мер по сокращению штата обслуживающего персонала, уплотнению рабочего дня и по совмещению профессий.

Одновременно необходимо решить вопрос о сокращении штатов на пристанях, где заготавливаются дрова. Множество пристаней создают массу дополнительных затрат по содержанию зданий, сторожей по охране материалов и т. д. Все это и создает денежные перерасходы.

Задача всех работников лесозаготовок заключается в том, чтобы как можно бережнее и экономнее расходовать государственные средства, добиться рентабельной работы каждого лесозаготовительного участка.

И. ЖУРАВЛЕВ.

Успо оились на достигнутом

Огромную экономию Благочинной судовой комиссии дали внедренные в производство рационализаторские предложения, но беда в том, что руководители судовой комиссии успокоились на достигнутых успехах.

Рабочая масса не знает о результатах даваемых предложениях, внедренных в производство, поэтому новых рациона-

лизаций не поступает.

Кампания прошла, и, вместо того, чтобы закрепить и расширить развернувшееся движение, заводоуправление (директор т. Мирошников, главный инженер т. Ковалев, секретарь партбюро т. Грязнов) прекратили агитацию за массовую рационализацию производства.

Кузнецов.

ОТ РЕДАКЦИИ:

Редакция просит всех авторов, посылающих свои корреспонденции в «Большевик Амура», обязательно указывать для сведения редакции свой подробный адрес, фамилию, имя и отчество (полностью).

Редакция газеты «Большевик Амура».

Зам. ответ. редактора **М. РАДЧЕНКО.**

Первый рейс об'являем стахановским

Панда парохода «Пролетарий» приветствуя 212 лучших стахановцев речного флота, награжденных Указом Президиума Верховного Совета орденами и медалями Союза ССР, отмечает день награды, как день праздника всех речников, и в честь этого берет на себя следующие обязательства:

1. Работать в навигацию 1940 года безаварийно, бережно относиться к судовому инвентарю и имуществу, добиться минимального его износа. Соблюдать чистоту на пароходе.

2. Изжить текучесть команды и поднять трудовую дисциплину на должную высоту.

3. Навигационный план 1940 года выполнить не менее 125 процентов.

4. Добиться экономии топлива и смазочных материалов на 10 процентов.

5. Участвовать в погрузке

топлива и грузов всей командой как палубной, так и машинной.

6. Не допускать в навигацию 1940 года ни одного часа простоя по вине команды.

7. Образцово поставить на пароходе партийно-массовую и культурно-просветительную работу, для чего:

а) 5 раз в месяц производить политинформации о международном и внутреннем положении СССР;

б) не менее 2-х раз в месяц выпускать стенную газету;

в) всем членам команды работать над повышением своего культурного и политического уровня;

г) систематически работать над изучением истории ВКП(б);

е) организовать общеобразовательный кружок и проводить занятия не менее 2-х раз в месяц,

8. Организовать на судне первичную организацию ОСО и кружки ПВХО и ГСО.

9. Организовать кружок по повышению квалификации палубной и машинной команд.

Об'являя первый и последующие за ним рейсы стахановскими, требуем от командования пароходства своевременно обеспечивать возом и полностью использовать тяговую мощность парохода.

По всем вышеуказанным пунктам вызываем на социалистическое соревнование команду парохода «Красная звезда».

По поручению команды парохода «Пролетарий»:
Будаев, Хасанов, Горьев, Золотухин, Ланкин.