

БОЛЬШЕВИК АМУРА

ПОВСЕДНЕВНО ЗАНИМАТЬСЯ ВОПРОСАМИ РАЦИОНАЛИЗАЦИИ И ИЗОБРЕТАТЕЛЬСТВА

Изобретатели, рационализаторы, новаторы советской техники пользуются исключительным вниманием партии, правительства, вождя народов великого Сталина. Рационализаторское движение в нашей стране стало мощным рычагом повышения производительности труда, увеличения заработной платы рабочих, средством облегчения физического труда и заменением его механизацией производственных процессов. Рационализация производства, внедрение крупных и мелких изобретений и усовершенствований дало возможность десяткам и сотням предприятий выполнить и перевыполнить государственные планы.

Это, новое в стахановском движении — рационализация и изобретательство, нашло единодушное одобрение и в среде трудящихся Верхне-Амурского пароходства. В течение трех месяцев в нашем бассейне подано более 1000 рационализаторских предложений с годовой экономией свыше миллиона рублей. Абсолютное большинство из поступивших предложений и изобретений упрощают труд, ускоряют процесс обработки деталей, экономят государственные средства.

Суражевская судоверфь им. Куйбышева ощущала большой недостаток в слесарных пилах и ножовочных полотнах. Токарь-стахановец тов. Ярошук изобрел специальный станок, при помощи которого эти инструменты дешево, качественно и в достаточном количестве будут изготавливаться в механических мастерских верфи. По предложению начальника группы организации труда тов. Калинина ручной способ изготовления нагелей и ершей для судостроения заменен механическим. Это мероприятие позволило в 2 раза увеличить производительность труда и в столько же раз улучшить качество изготавливаемой продукции. При новом судостроении долбежка соответствующих дыр на якушевских работах производилась вручную, при помощи столярной стамески. Такой способ труда давал низкую производительность, качество и малый заработок рабочего. Сейчас по предложению начальника судостроительного цеха тов. Ждакаева долбежка дыр механизирована.

Больших достижений от рационализации производства добилась Благовещенская судоверфь. Там по предложению столяра-стахановца тов. Бухановского построен и эксплуатируется строгательный станок по дереву, дает большую экономии производству. Внедрено в жизнь предложение по устройству переводного крана по подьему тяжестей, внесенное бригадиром стахановской бригады котельщиков тов. Капитоновым. Большую производительность дает станок для гибки

труб и углового железа в холодном виде, изготовленный по предложению тов. Дьяченко. Огромную эффективность в работе на токарном станке дает комбинированный способ подбора резцов, примененный стахановцем многостаночником завода им. Самарина тов. Агапитовым. По нескольким предложениям дали кузнецы завода им. Ленина тг. Жариков, Пятшин, механик парохода «Профинтерн» тов. Резанов, работник планового отдела тов. Савельев. Все предложения этих товарищей рассмотрены, одобрены и внедрены в производство.

Отмечая хорошую работу стахановцев, инженерно-технических работников, активно участвовавших в подаче предложений и составлении стахановских технических планов приказом политотдела и управления пароходства в марте премированы 16 лучших рационализаторов и изобретателей бассейна. Вместе с этим начальники политотдела и управления пароходства в приказе указали всем партийным, комсомольским, профсоюзным руководителям и хозяйственникам добиваться дальнейшего широкого развертывания рационализации и изобретательства. К сожалению, волна этого замечательно го движения постепенно приостановилась. Производственные комиссии по рассмотрению рабочих предложений не собираются, не добиваются быстрого внедрения принятых и одобренных предложений. Поэтому неудивительно, что в последний месяц массовый поток предложений прекратился. Факты безобразного отношения к этому большому государственному делу проходят мимо внимания партийных, комсомольских и профсоюзных руководителей.

Производственная комиссия по рассмотрению и внедрению рационализаторских предложений на Суражевской судоверфи во главе с главным инженером Рехтманом уже больше месяца не заседала. 74 рассмотренных и принятых предложений до сих пор лежат без движения в столе тов. Рехтмана и часть у начальников цехов, 26 предложений совсем не рассмотрены. Равнодушным отношением к вопросу рационализации не заинтересовалась партийная организация, не заслушала председателя комиссии на партийном собрании. Подобные примеры имеют место и на других предприятиях бассейна. В Благовещенском отделении торгречтранса совершенно не уделяется внимания рационализации, с сотрудниками никакой работы не проводится.

Партийные и хозяйственные руководители должны понять, что вопросами рационализации надо заниматься не сезонно и кампанейски, а повседневно. Предложения должны рассматриваться и внедряться в производство в самый короткий срок

Поддерживаем призыв команды „Л. Каганович“

Выполняя исторические решения XVIII съезда партии об окончательной ликвидации всякого отставания речного флота и повышения его роли в обслуживании народного хозяйства, особенно в перевозках массовых грузов, команда парохода «Москва» горячо поддерживает призыв флагманского судна «Л. М. Каганович» и, вызывая на социальное соревнование коллектив парохода «Н. Сибирск», берет на себя следующие обязательства:

1. Работая в навигацию стахановскими методами, выполнить навигационный план на 115 проц.
2. Сэкономить топлива на 10 проц., смазочных и обтирочных материалов на 10 проц.
3. Развернуть соревнование между вахтами и индивидуальное между членами команды.
4. За период навигации не иметь ни одного случая аварий и нарушения трудовой дисциплины.
5. Чтобы сократить простои до минимума, вся команда примет активное участие в погрузке и выгрузке.
6. Развернуть дело рационализации и изобретательства по улучшению эксплуатации флота и успешного проведения судоремонта в зиму 1940-41 г.
7. Бережно относиться ко всему судовому имуществу и инвентарю, ведя решительную борьбу за недопущение случаев утери или порчи.
8. Все судно содержать в образцово чистой чистоте.
9. За период навигации, путем организации технической

учебы на судне, подготовить из числа машинной команды 5 слесарей, из палубной — 6 столяров и судоплотников.

10. Повышать идейно-политический уровень путем глубокого самостоятельного изучения «Краткого курса истории ВКП(б)» и всех решений партии и правительства. Устраивать товарищеские собеседования по изучению истории партии.

11. Организовать культурный отдых на судне, создав для этого кружки самодеятельности, как-то: струнный, хоровой, шахматно-шашечный и др. Недопустим ни одного случая неактивного поведения членов команды на судне, при выходе с судна, на пристанях.

12. Работая на пограничной реке, мы учитываем всю важность оборонной работы. С этой целью развернем подготовку к сдаче норм на значки ВС и ПВХО. Сдадим нормы всей командой на коллективный значок ПВХО. Добьемся, что вся команда будет членами Осоавиахима.

13. Настоящий договор социального соревнования проверять не реже одного раза в месяц.

Команда парохода «Москва» предъявляет требования к руководителям службы эксплуатации, бесперебойно снабжать наше судно возами и не допускать по этой вине простоев.

По поручению команды парохода «Москва»:

капитан ДИДЕНКО,
механик ДОЛГИХ,
председкома БОБРОВ,
комсорг НОВИКОВ.

КАПИТАНЫ СУДОВ ДОЛЖНЫ ОВЛАДЕТЬ СПЕЦИАЛЬНОСТЬЮ ЛОЦМАНА

Если разобрать многие случаи аварий, получающихся при плавании, то большая часть их падает на долю плохого знания рек капитаном или лоцманом, ведущим пароход — на плохое знание специальной лодии.

«Старики»-лоцмана, водившие пароходы по рекам Амур, Зея, Селемдже, Буряя и др., требуют новой смены: людей с хорошей теоретической подготовкой и богатым плавательским опытом работы, людей культурных, которые умели бы не только водить безаварийно пароходы, но и выполнять функции капитана, которые бы на основе большой теоретической подготовки могли во много раз быстрее познать реку, изучая внимательно все ее изменения, получающиеся за определенные промежутки времени — накопить практический опыт работы с тем, чтобы смело водить суда днем и ночью. Таких-то капитанов-лоцманов у нас на Амуре не так много.

До сих пор подготовка лоцманов проходила самотеком, были лоцманы-самоучки, добив

шиеся этой ценной специальности без чьей бы то технической помощи. Сейчас вопрос стоит так, чтобы каждый капитан знал лоцманское дело и был полноценным штурманом.

Наши отделы управления пароходства недооценивают еще организованной подготовки лоцманов, а эту подготовку можно проводить с наименьшими затратами средств, если продумано и добросовестно подойти к этому вопросу и тем самым резко сократить аварии. Наша молодежь, пришедшая на транспорт, давно поставила задачей быть капитанами и лоцманами одновременно, нужно только поддержать ее инициативу и помочь ей в достижении этой цели.

Эти товарищи начинают свою подготовку еще со школы ФЗУ: ходят практикантами, матросами, рулевыми; и здесь, уже они, выполняя школьные задания, знакомятся с общей и специальной лодией, зачерчивают перекаты, изучают правила плавания, судовую практику под контролем судоводителей.



Участник боев с финской бело-гвардейщиной—Герой Советского Союза майор А. И. Крохалев

РАБОТАТЬ БЕЗ АВАРИЙ И ПРОСТОЕВ

Обсудив телеграмму Наркома о борьбе с аварией и простоем оборонного парохода «Л. Каганович», команда парохода «Зенит» взяла обязательство работать в навигацию 1940 г. только по-стахановски, без аварий и простоев, перевыполнить план. Хорошо наладить полит-массовую работу, быть примером в соблюдении трудовой дисциплины. Организовать на судне техучебу и оборонную работу.

Коллектив «Зенита» потребовал от Благовещенской и Средненской пристаней своевременной погрузки и выгрузки судов, избежать простоев, и давать для буксировки баржу грузоподъемностью не менее 300 тонн.

На социалистическое соревнование зенитовцы вызвали команду парохода «Данилин».

С этого и нужно вести организованную подготовку капитана-лоцмана.

Отдел эксплуатации, совместно с отделом кадров, а также и сектором подготовки кадров должны следить за окончившими ФЗУ, даже предложить многим желающим быть капитанами-лоцманами поступить в речной техникум, чтобы, повышая зимой теоретическую подготовку, летом закреплять лоцманско-капитанские навыки на практике, неся уже штатные должности. Отдел кадров вместе с другими отделами должны бороться с летунами и закреплять учащихся за определенными плесами. Школа ФЗУ и техникум должны разъяснять учащимся важность плавания на одном плесе.

Пройдя два этапа обучения — ФЗУ, техникум — учащийся при внимательном контроле обучения со стороны пароходства и его отделов и учебных заведений за 5 лет может быть полноценным штурманом и специалистом своего дела.

В. И. МАСЛОВЕЦ,
зав. учебной частью школы ФЗУ речников.

ИЗВЛЕЧЬ УРОКИ ИЗ АВАРИЙ ПРОШЛОГО ГОДА

В навигацию 1939 года аварийность и простои на речном транспорте являлись одной из основных причин невыполнения плана грузоперевозок.

Из-за слабой трудовой дисциплины на судах, низкой теоретической подготовки значительной части командного и среднего начальствующего состава и самих членов команд — вследствие неправильного управления командного состава, из-за непринятия мер предосторожности и нарушения Правил плавания в навигацию 1939 года в Верхне-Амурском пароходстве было 33 аварийных случая, причинивших ущерб государству в 1320347 рублей.

По причине неудовлетворительного ремонта флота, плохого ухода и наблюдения за механизмами в плавании, например, пароход «Красноармеец» простоял на повторном ремонте 585 часов, этим он причинил убыток в 71576 рублей, «Байдуков» — 336 час., «Колхозник» — 62 часа, с общим убытком в 50311 рублей и т. д.

Немалый ущерб принесло пароходству несоблюдение Правил плавания.

Например, по халатности вахтенного лоцмана Косицына В. Ф. пароход «Профинтерн» выше Куприяновой уклонился влево от судового хода на 120 метров, с полного хода зашел на левую подводную отмель. «Профинтерн» просидел на мели 372 часа, чем принес убыток в 141613 рублей. Пароход «Москва», имея на буксире опытный плот, при проходе В. Черняевского переката по вине лоцмана Гальцева, вследствие неправильной заводки плота на подволье переката, сел сам на мель. Непринятие мер со стороны начальника Верхне-Амурского пароходства тов. Сорокина и начальника отдела эксплуатации тов. Шалацова к ликвидации аварии, «Москва» с плотом простояла на мели 81 сутки, причинив этим убыток более полмиллиона рублей. Аналогичные случаи были с пароходами «Хабаровск», «Ярославль» и др.

Все эти факты говорят за то, что в 1939 году надлежательной борьбы с аварийностью не велось, причины аварии в отдельности не изучались, очаги аварийности не изживались, разбор аварий проводился один-два раза в год. Недостаточно вела борьбу с аварийностью и судовая инспекция, она не добивалась выполнения правил плавания, не проверяла знание их комсоставом судов, не вела по-настоящему борьбы с засорением речных путей за ликвидацию очагов аварийности. В свою очередь хозяйственники Верхне-Амурского пароходства, пользуясь мягкостью инспекции судоходства, зачастую игнорировали и не выполняли законных требований инспекции — этим самым способствовали росту аварийности.

Раз и навсегда в навигацию 1940 года всем этим недостаткам нужно положить конец. За это должны крепко взяться все водники Верхнего Амура — от начальника пароходства, начальника эксплуатации — до капитана, механика судна, их команд.

Нужно сейчас, с открытием навигации, шире развернуть профилактическую и политикомассовую работу, довести до сознания каждого речника приказ Наркома «О борьбе с авариями на речном транспорте» № 76 от 26 мая 1939 г., заняться повышением квалификации команд, устранить все дефекты в судоремонте, дать полное снабжение судам такелажем, противопожарными, спасательными, водоотливными средствами, противоаварийным материалом и т. п. Снабдить каждое судно научной судовой и механико-судовой литературой, организовать учебу на судах. В соответствии с приказом Наркомречфлота № 67 назначить капитанов, механиков, кочегаров-наставников. Поощрять и вознаграждать лучших судоводителей за безаварийную работу и хорошее состояние судна.

Н. А. САЯПИН,
инспектор судоходства Благовещенского участка.



Комсомолка **А. И. Карамеев**, работая на шахте имени Папанинцев (треста «Сталинуголь», Донбасс), совмещает три профессии: вагонщицы, сцепщицы и машинистка конвейера. Норму выполняет на 300 процентов.

СОВЕЩАНИЕ ЖЕНЩИН-АКТИВИСТОК

10 мая в партийном комитете завода им. Ленина состоялось совещание женщин-общественниц. На совещании присутствовал заведующий транспортным отделом краевого комитета ВКП(б) тов. Волков. Собравшиеся заслушали доклад представителя полиотдела Верхне-Амурского пароходства тов. Беляевой об итогах краевого совещания женщин-общественниц железнодорожного и водного транспорта.

Докладчик отметил, что женская работа в нашем бассейне налажена гораздо хуже, чем у железнодорожников. Женсоветы занимают только организацией кружков кройки и шитья, мало применяется женский труд на производстве. Хорошая инициатива, которую проявляют женщины, не находит должной поддержки у руководителей партийных, комсомольских и профсоюзных организаций.

После доклада в прениях выступило 7 женщин. Они подвергли резкой критике работу женсовета и плохое руководство со стороны партийной и профорганизации завода.

Совещание наметило ряд практических мероприятий, направленных на улучшение женской общественной работы.

ЗА РУБЕЖОМ

Сводка верховного командования германской армии

БЕРЛИН, 11 мая. Верховное командование германской армии сообщает, что германская западная армия после перехода голландской, бельгийской и люксембургской границ повсюду отбросила пограничные голландские и бельгийские войска и быстро развивает наступление. В ряде пунктов этих стран высажены десанты с самолетов и сброшены отряды парашютистов.

Германские воздушные силы, совершив первый с начала войны массовый налет на авиабазы врага во Франции, Бельгии и Голландии, бомбардировали 72 аэродрома. Уничтожено от 300 до 400 самолетов, также много

аэродромов и ангаров. Почти все французские авиационные базы в Меце, Нанси, Реймсерамильи, Дижоне, Лионе серьезно повреждены. В воздушных боях сбито 23 самолета противника. 11 германских самолетов сбиты, 15 не вернулись на базы. Два неприятельских парохода потоплены между Калэ и Дюнкером. Германская подводная лодка потопила неприятельскую подводную лодку. Потоплен неприятельский эсминец.

Положение в Норвегии без изменений. В районе Нарвика германские самолеты атаковали английские военные суда. Английский линкор, а также крейсер повреждены. (ТАСС).

НАЛЕТ ГЕРМАНСКОЙ АВИАЦИИ НА АЭРОДРОМЫ ФРАНЦИИ

ЛОНДОН, 11 мая. Министерство информации сообщает, что вчерашний налет германской авиации на аэродромы английских военновоздушных сил во Франции не причинил серьезных

повреждений ни одному аэродрому. В воздушных боях 5 германских самолетов сбиты, 4 других сильно повреждены. Часть личного состава этих 4 самолетов убиты, часть ранена. (ТАСС).

ФРАНЦУЗСКОЕ СООБЩЕНИЕ О ВОЕННЫХ ДЕЙСТВИЯХ

ПАРИЖ, 11 мая. В утреннем официальном сообщении говорится: «В течение ночи продолжалось движение наших войск в Бельгии».

В южной части Люксембурга, несмотря на ожесточенные атаки, противник не продвинулся вперед.

В Эльзасе и Лотарингии не

произошло ничего существенного.

Французские бомбардировщики в течение ночи совершили налеты на большое количество аэродромов противника. Над германской территорией произведено много разведывательных полетов. Все французские самолеты возвратились на базы». (ТАСС).

ВОЕННЫЕ ДЕЙСТВИЯ В ГОЛЛАНДИИ И БЕЛЬГИИ

ЛОНДОН, 11 мая. По сообщению военного министерства, английские авангарды вступили в Бельгию.

Английские авторитетные круги опровергают германские утверждения, что немцами занято 5 бельгийских аэродромов. (ТАСС).

ПАРИЖ, 11 мая. Вчера вечером опубликовано коммюнике: «Выступление германских войск против Голландии, Бельгии и Люксембурга было подготовлено утром 10 мая крупной воздушной атакой. В различных пунктах Бельгии, Голландии высадились многочисленные отряды

противника на самолетах или с помощью парашютов. Местные войска оказали успешное сопротивление. Начавшаяся во второй половине ночи на французской территории воздушная атака противника продолжалась в течение дня. На французской территории сбито 44 германских самолета, англо-французские войска выступили на всем фронте Северного моря до Мозеля и продолжают продвигаться к бельгийской территории. На территории Люксембурга происходили ожесточенные бои. Немцы атакуют позиции вплоть до района Зирка к востоку от Мозеля». (ТАСС).

ГОЛЛАНДСКАЯ ИНДИЯ ОБЪЯВИЛА ВОЙНУ ГЕРМАНИИ

НЬЮ-ЙОРК, 11 мая. По сообщению Ассошиэтед пресс генерал губернатор Голландской Индии объявил, что Голландская Индия находится в состоянии

войны с Германией, подчеркнул, что всякая помощь любых держав, будет отвергнута. Проживающие в стране германские граждане, интернированы. (ТАСС).

В ГОЛЛАНДСКОЙ ВЕСТ-ИНДИИ

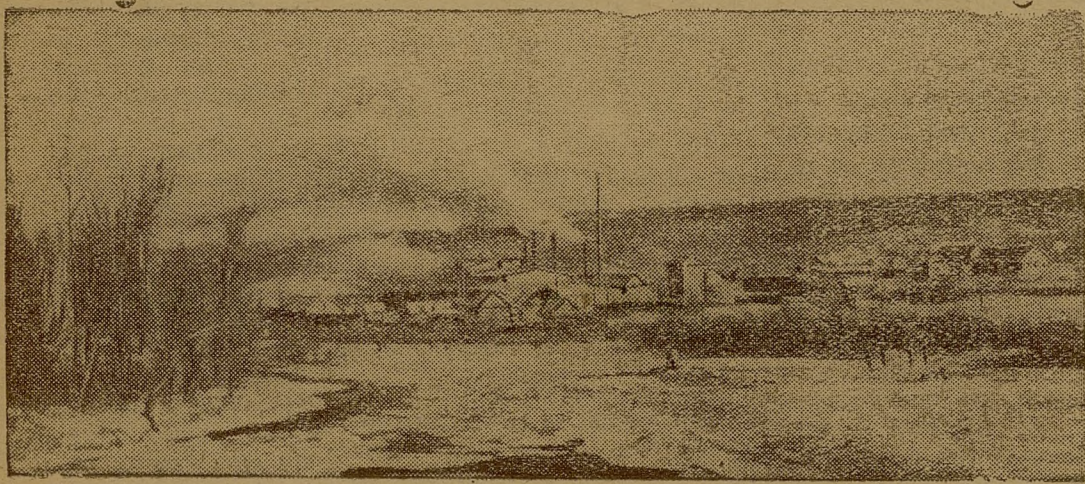
НЬЮ-ЙОРК, 11 мая. По сообщению Ассошиэтед пресс в Арубе (Голландская Вест-Индия) высадились 150 моряков с французского крейсера.

Объявлено, что Кюрасао (две группы голландских островов в Карибском море) находится в состоянии войны с Германией. (ТАСС).

БОМБАРДИРОВКА ШВЕЙЦАРИИ

НЬЮ-ЙОРК, 11 мая. Ассошиэтед пресс сообщает, что вчера на Швейцарию сброшено 27 бомб. Разрушены железнодорожные пути в Делемоне. Железнодорожная станция в Базеле закрыта. Соединение между Германией и Швейцарией прекращено. (ТАСС).

Зам. ответств. редактора
М. РАДЧЕНКО.



Селигдарская электростанция на реке Алдане (Якутская АССР).

(Фото-клише ТАСС).