

# БОЛЬШЕВИК АМУРА

Орган Политотдела  
и Баскомреча  
Верхне-Амурского  
Пароходства

Благовещенск

16 МАЯ

1940 г.

№ 53 (386)

ЦЕНА 8 коп.

## У К А З

### ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВНОГО СОВЕТА РСФСР О СОЗЫВЕ ТРЕТЬЕЙ СЕССИИ ВЕРХОВНОГО СОВЕТА РСФСР

Созвать Третью Сессию Верховного Совета Российской Советской Федеративной Социалистической Республики 28 мая с. г. в гор. Москве.

Председатель Президиума Верховного Совета РСФСР  
А. БАДАЕВ.

И. О. секретаря Президиума Верховного Совета  
П. БАХМУРОВ.

13 мая 1940 г. г. Москва.

## График—железный закон движения флота

На главных реках Верхне-Амурского бассейна—Амуре и Зее открылась навигация. Струдовым подъемом и бодрым настроением речники отправились в первые стахановские рейсы. В своих договорах на социалистическое соревнование судовые команды взяли на себя конкретные обязательства—работать в этом году без аварий и простоев, решительно покончить с убыточностью, сделать свое пароходство рентабельным и с честью выполнить правительственное задание по перевозке массовых грузов, особенно перевалочных.

Выполнить эти обязательства—дело чести всех речников Амура. Однако, уже первые дни навигации показали плохие результаты. Абсолютное большинство судов ушло в рейсы с большим опозданием, нарушили график движения флота. Это повторение прошлогодних ошибок, полученное главным образом по вине командиров судов и руководителей управления пароходства. К примеру взять пассажирский пароход «Профинтерн» (капитан Обливанцев, помполит Рухлинский). Это судно еще в начале апреля было полностью укомплектовано командой, но за 2 часа до планового отхода в рейс выяснилось, что чуть ли не половина команды не имеет пограничных пропусков. Этот характерный пример говорит за то, насколько безответственно и несерьезно капитан Обливанцев и его помощники готовились к навигации. Хуже того, командир этого судна необдуманно и незаконно ставил вопрос перед начальником пристани тов. Шунтиковой, чтобы она дала ему однородный груз до Николаевска, «иначе я не пойду в рейс»,—заявил Обливанцев. И требование Обливанцева было удовлетворено. Характерно также отметить, что все явно незаконные действия капитана настойчиво поддерживает помполит Рухлинский.

Комсомольско-молодежный пароход «Харьков» по графику должен был уйти в рейс до Кумары 14 мая в 14 часов. Фактически он ушел с опозданием на 6 часов. Причиной нарушения графика послужила несвоевременная выдача денег команде баржи «Ситха», которая должна была следовать на буксире у

«Харькова». С опозданием отправился в рейс пароход «Зенит». При буксировке им баржи-бензиновозки № 1 оказалось, что на судне нет аккумуляторных фонарей, зарядку которых должен производить завод им. Ленина. Из-за неисправности парозмерительных приборов с 2-х часовым опозданием отшвартовался пароход «С. Орджоникидзе». Гораздо неприятнее обстоит картина с ремонтом грузо-пассажирского парохода «Балыбин» приемочной комиссией это судно ставилось на вторичный ремонт.

Однако, эти плачевные результаты первых дней навигации еще не заставили поднять всю общественность на борьбу с рогатками, стоящими на пути упорной стахановской работы. Равнодушные директора заводов имени Ленина тов. Новикова, прикрытие процентными цифрами несколько не оправдывает того факта, что несколько судов из-за неразворотливости заводских руководителей, не могут своевременно выйти в плавание. Простой и аварии флота в прошлом году явились основным источником невыполнения государственного плана по грузоперевозкам. Из перечисленных фактов видно, что прошлогодние ошибки отдельные люди допускают еще и сейчас.

Позднее освобождение рек от льда намного сократило эксплуатационный период. Но это обстоятельство не дает никаких скидок. Объем задания по перевозке грузов в нынешнем году, и особенно в мае, значительно больше, чем в прошлую навигацию.

Почетная задача речников Амура—во что бы то ни стало с честью выполнить и перевыполнить майский и навигационный план. Пути и возможности к этому есть. Основа этих неиспользованных резервов—четкая организованность и деловая слаженность действий всех береговых и судовых коллективов. Своевременная погрузка и выгрузка судов, доставка продуктов питания, экономия каждой минуты эксплуатационного времени и высокая трудовая дисциплина—вот в чем кроется залог успеха выполнения плана, достижения рентабельной работы каждого судна и в целом пароходства.

## ХРОНИКА ПЕРВЫХ ДНЕЙ НАВИГАЦИИ

### «КРАСНОАРМЕЕЦ» ПРИБЫЛ В СУРАЖЕВКУ

В час тридцать 14 мая грузо-пассажирский пароход «Красноармеец» отшвартовался от Благовещенских причалов. На борту судна 130 тонн груза. Вчера в 16 часов «Красноармеец» успешно прибыл в Суражевку. Груз доставлен своевременно и в полной сохранности.

### В ПЕРВЫЙ СТАХАНОВСКИЙ РЕЙС

Позавчера из Благовещенска до пристани Ленинск отправился буксирный пароход «Пролетарий». На буксире у него баржа «Колумбия», углярка 197 и халка 163.

15 мая «Пролетарий» успешно прибыл на пристань Ново-Петровск. Взяв на буксир баржу № 83, отправился дальше к пункту назначения. Этот рейс экипаж «Пролетария» объявил стахановским.

### СУДА ПОГРУЖЕНЫ ДОСРОЧНО

Утром 13 мая стахановская бригада грузчиков Благовещенской пристани, которой руководит тов. Остапчук получила задание погрузить баржи «Тунгуска» и «Албазин». Срок работы очень сжатый. Не теряя времени, грузчики приступили к делу. К часу дня погрузка судов была закончена, задание выполнено досрочно на 1 час.

В этот день бригада тов. Остапчука дневную программу выполнила на 233,6 проц.

### В ПОГРУЗКЕ УЧАСТВОВАЛА ВСЯ КОМАНДА

Борт парохода «Профинтерн», 14 мая (по радио).

Выполняя с первого дня социалистический договор коллектив «Профинтерна» по-стахановски погрузил в Калинин 140 тонн груза за 3 часа. В погрузке принял участие весь состав команды.

### РУХЛИНСКИЙ,

помполит парохода «Профинтерн»

### ПРИБЫЛ ПЕРВЫЙ ПАССАЖИРСКИЙ ПАРОХОД

14 мая, в 13 часов 15 минут к Благовещенской пристани пришвартовался первый пассажирский пароход «Дзержинский». Он привез из Хабаровска 235 тонн посевного материала, 5 тонн такелажа и пассажиров. На судне выпущен первый номер стенной газеты, развернуто индивидуальное и междувахтенное соревнование. Во всех

погрузках и выгрузках коллектив, во главе комсомольской и профсоюзной организациями, принимал активное участие. Между вахтами проводилась читка газет и художественной литературы.

После перестановки шпиль «Дзержинский» идет до Николаевска.

### ЗАВТРА «КОМСОМОЛЬСК» ВЫХОДИТ В РЕЙС

С большим нетерпением команда парохода «Комсомольск» ждет дня выхода в рейс. Судно сейчас в основном готово к плаванию, не закончена только модернизация. На помощь комсомольчанам вышла бригада слесарей завода им. Ленина, которой руководит знатный стахановец—кадровый рабочий завода тов. Мамаев. Благодаря опытной расстановке рабочей силы, умелому подбору инструмента и материала, бригада добилась блестящих результатов в своей работе. Дневные производственные задания она выполняет на 300-400 проц.

Особенно высоким мастерством труда выделяются стахановцы—ученики тов. Мамаева—слесари тт. Косицын, Косарев, Коломицын. Они ежедневно дают по 200-300 проц. сверх установленной нормы выработки.

Сейчас на судне установка машины и колес закончены. 17 мая «Комсомольск» выходит из затора.

### КУЛЬТУРНОЕ СУДНО

13 мая. Долго ждал этого дня, дня выхода в стахановское плавание, экипаж флагмана Верхнего Амура «Л. Каганович».

На палубе, в машинном отделении, под веселый разговор, оживленно заканчиваются последние приготовления.

Культурно выглядит пароход—кругом порядок, чистота, опрятность. В кубриках койки заправлены чистым бельем, на стенах—плакаты, портреты вождей; в лунголке—висит свежий номер газеты, шашки шахматы, домино, библиотека, музыкальные инструменты... Весело и интересно будет проводить свой досуг в плавании команда!

Подготовительные работы закончены. Последний свисток... и медленно заворачиваются колеса

С развивающимся на мачте вымпелом Наркома речного флота «Л. Каганович», ведя на буксире воз из двух барж и двух халок, с грузом в 560 тонн, направился в Суражевку.

### «КОЛУМБ» УШЕЛ С ОПОЗДАНИЕМ

14 мая в 20 часов из Хабаровска в Благовещенск прибыл грузо-пассажирский пароход «Колумб». Он доставил груз и пассажиров. Вчера «Колумб» отправился в обратный рейс, взяв на себя 400 тонн груза и пассажиров.

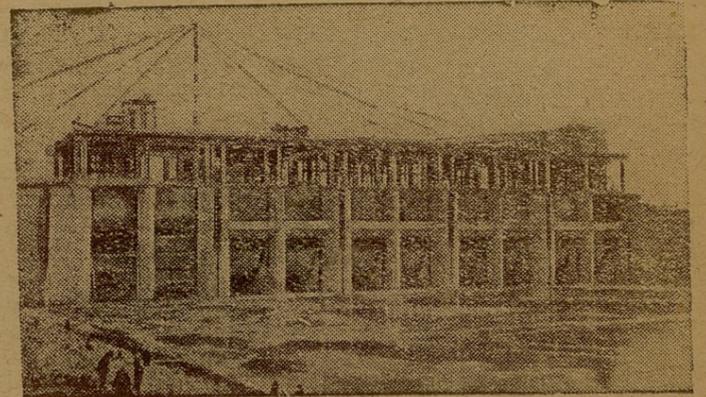
Стравка судна по вине руководителей Благовещенской пристани и вокзала, неподготовивших своевременно грузов и грузчиков, задержана на 2 часа.

### РЕМОНТИРОВАЛИ ПАРОХОД НА ПЛЕСЕ

В связи с преждевременным ходом шуги в зиму 1939-40 г. пароход «Сучан» вынужден был зазимовать на плесе. Ремонт машинных механизмов и корпуса судна производился в тяжелых зимних условиях.

Отстояв судно от весеннего ледохода, экипаж «Сучана» готов выполнить любое задание. Сейчас он на пристани Калинин ожидает угля с «Пролетария». После бункеровки топлива «Сучан» придет в Благовещенск.

К весеннему паводку на Рыбинском гидроузле полностью закончено для пуска воды строительство железобетонной плотины № 2. 9 апреля Волга впервые была пущена через железобетонные сооружения по новому руслу.



НА СНИМКЕ: железобетонная плотина № 2.  
(Фото-клише ТАСС)

## ОБСТАНОВОЧНЫЕ КАТЕРА ОСТАВИЛИ ЗАТОНЫ

В 1939 году обстановочные катера были намного задержаны в ремонте и вышли с затона с большим опозданием. В следствие этого, транспортный флот Верхне-Амурского пароходства в первые дни навигации работал на ощупь, с большой недогрузкой.

Учитывая серьезные ошибки прошлого года, работники 2 технического участка пути в прошедший зимний период приложили все свои силы к досрочному и качественному окончанию ремонта путеобстановочного флота.

Взятое обязательство — первыми открыть навигацию, путейцы с честью оправдали. 8 мая в первый рейс по р. Зея вышел победитель в социалистическом

соревновании обстановочный катер «Селемджинец», на борту которого для проверки пути выехал нач. обстановочного района тов. Белоусов. 12 мая отшвартовались от причалов Амурские обстановочные катера «Осетер» и «Судак».

Задача вышедших в плавание катеров — осветить все перекаты, сделать промер глубин, правильно расставить створные знаки. Одновременно на катерах выехали агитаторы, которые разъяснят каждому фонарщику о предстоящих задачах перед работниками обстановки пути в навигацию 1940 г.

**СОКОЛОВ,**  
зам. начальника 2 техучастка  
пути по политчасти.

## ИНИЦИАТИВА ОБЩЕСТВЕННИЦ

Много работы сделали женщины — общественницы завода им. Ленина по ремонту и оборудованию парохода «Профинтерн». Особенно большую работу в приведении судна в культурный вид проявила домохозяйка тов. Безрукова. Она в течение всего зимнего судоремонта ежедневно интересовалась жизнью и здоровьем всего нашего коллектива. Еще за месяц до открытия навигации тов. Безрукова проявила личную инициативу — постирала, покрасила, выгладила иллюминаторные шторы и повесила их на место. Для салона приобрела большое зеркало, принесла живых цветов.

Но тов. Безрукова не ограничилась только личной помощью судовой команде. Она привлекла к этой общественной работе трех своих сыновей и дочь. Старший сын Геннадий Безруков — первый пом. механика парохода «Казань» умело нарисовал привлекательную живописную картину «Профинтерн», которая сейчас находится в салоне-ресторане нашего судна.

Стоит также отметить хорошую инициативу общественниц тт. Данильченко, Бирюковой, Козыриной и др. Они тоже приложили много труда к культурному оборудованию и украшению «Профинтерна».

Состоявшееся 10 мая общее собрание личного состава команды вынесло свою сердечную благодарность женщинам-активисткам во главе с тов. Безруковой и ее сыновьями и дочерью.

**В. РУХЛИНСКИЙ,**  
секретарь партбюро парохода  
«Профинтерн».

## НЕ БОРЮТСЯ ЗА СРОКИ СТРОИТЕЛЬСТВА

Руководители Благовещенского стройучастка Верхне-Амурского пароходства и отдела капитального строительства своей безобразной и безответственной работой сорвали сроки строительства, поставленные перед ними Экономсоветом.

Невыполнив постановления Экономсовета, решением бюро Амурского обкома ВКП(б) руководители этого строительства были обязаны закончить строительство к следующим срокам: складов — к 1 мая и общежитие грузчиков на 120 человек — к 10 мая. Но и эти дополнительные сроки опять сорваны.

В чем секрет преступной работы, тормозящей выполнение плана грузоперевозок в навигацию 1940 года?

Прежде всего в том, что начальник отдела капитального строительства Крочак и начальник Благовещенского стройучастка Хамов не болеют за подбор достаточного количества плотников для быстрого окончания работ по сооружению складов и жилого дома.

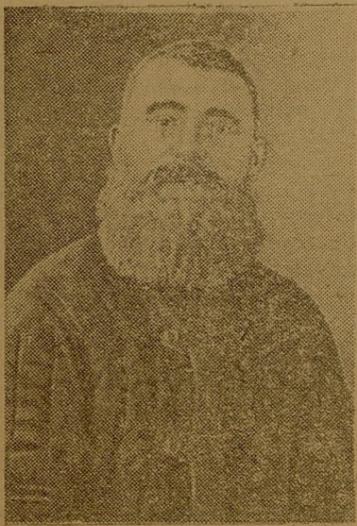
Наши стройки обеспечены всем необходимым материалом, но если посмотреть как используется имеющаяся рабочая сила и какая воспитательная работа проводится в бригадах, то можно убедиться, что социалистического соревнования там нет, учета выполнения норм бригадами не ведется, доска показателей отсутствует и за последнее время собраний, обсуждающих выполненную работу, а также дальнейшие задачи производства не проводится.

Спрашивается, что делает председатель стройкома тов. Попов?

Этот профсоюзный «руководитель», которого строители облекли «высоким доверием», устранился от своих обязанностей и палец о палец не ударит для улучшения и перелома работы на стройке. Его не беспокоит вопрос о том, когда же будет закончено строительство склада и общежития.

В дальнейшем также пользование на стройке неперимено-

**КУЗНЕЦОВ.**



Фонарщики стахановцы-отличники (слева направо) тт. Соколенко (Верхнего Амура) и Корякин К. П. (река Шилка).

## НАКАНУНЕ ВЕСЕННИХ ИСПЫТАНИЙ В ШКОЛАХ

### В средней школе водников

Благовещенская средняя школа № 5 водников (директор тов. Абрамов), высоко оценивая важность решений XVIII съезда ВКП(б) и X Пленума ЦК ВЛКСМ, довела этот важнейший документ до сознания каждого педагога и ученика. В результате в 3-ю четверть 1939-40 учебного года она заняла по городу Благовещенску первое место.

Сейчас школа действительно готовится к весенним испытаниям.

Учащиеся выпускных классов взяли обязательство бороться за аттестат для поступления в институт и другие высшие учебные заведения без приемных испытаний, в младших — за успешное окончание учебного года. Лучших результатов в соревновании добились комсомольцы Долгашева, Зельник, Филоненко, Алексахина и другие. Имея по всем предметам отметки «отлично», они помогают отстающим. Так, комсомолец Еров занимается с группой в несколько человек 10 «Б» класса, Зельник Тоня — с 10 «А».

Для самостоятельной работы в школе оборудовано специальное помещение, где после уроков, общими силами ведется подготовка к весенним испытаниям.

Следует сказать, что наряду с группами, где абсолютная успеваемость доходит до 97 процентов, в школе есть отстаю-

щие классы. Вот 5 «Б», его абсолютная успеваемость 63 процента. Там не развернуто социалистическое соревнование, если и взяты обязательства на лучшую подготовку к весенним проверочным испытаниям, то они не проверяются. Классный руководитель 5 «Б» класса тов. Клопова не сумела полностью использовать пионерский актив и отличников учебы для поднятия успеваемости учащихся и их дисциплины.

В плохой успеваемости учащихся повинны и некоторые родители, которые воспитанию своего ребенка уделяют мало внимания. Ученики Богатырев (4 класс) и Д. Косицын (5 класс) систематически нарушают дисциплину, пропускают занятия, опаздывают, самовольно уходят с уроков. Зная о таких недостатках, их родители, хотя и являются партийными работниками пароходства, не реагируют на справедливые замечания преподавателей, тогда как они должны были показать пример остальным в деле воспитания детей.

В этом большое упущение общешкольной и классных стенных газет. Они недостаточно освещают успехи и недостатки школы и учащихся.

**Ф. ТАРАСОВ.**

Зам. ответств. редактора  
**М. РАДЧЕНКО.**

## Почетный долг работников участков пути

Наступил ответственный период для речников Верхнего Амура. На реках Верхне-Амурского пароходства несколько дней назад открылась навигация. Армия водников — флота и берега — развернула массовое социалистическое соревнование, она полна желания провести навигацию 1940 г. образцово, по-стахановски, перевыполнить государственный план грузо и пассажироперевозок, без аварий и простоев водить суда, караваны.

В этом немалая роль принадлежит работникам техучастков путей, от них во многом зависит безаварийное, круглосуточное движение судов, а отсюда — выполнение и перевыполнение правительственного задания.

Для безаварийной работы нашего флота в порядке профилактических мероприятий необходимо осуществить следующее:

1. В навигацию 1940 года в период межледной воды технические участки пути должны обеспечить глубины нормирующих перекатов и поддерживать их на все время навигации. Для лучшей видимости ночного судования в створных фонарях по-прежнему ставить рефлекторы.

**Н. А. САЯПИН,**  
инспектор судоходства  
Благовещенского участка.

2. Произвести дноуглубительные и дноочистительные работы на отдельных перекатах, по р. Шилке, В. Амуру и р. Зея (от Суражевки вниз), произвести сплошное траление в затруднительных местах на перекатах и у подходов к пристаням. В особенности обратить внимание на улучшение подходов к главной пристани Благовещенск и пристани Ветка. «Ковш» на пристани Ветка необходимо углубить и расширить, имеющую кошу, отделяющую «ковш» от главного русла, огородить бакенами.

3. Путьские (линейные) работники должны оказывать помощь судоводителям в проводке судов с возами через более серьезные перекаты.

4. Установить на медководных перекатах обмерные посты. На отдельных участках и перекатах по указанию судоводителей и лоцманов установить пропускные посты, добавочные створные знаки и плавающую обстановку в виде бакенов.

5. Старую обстановку постепенно в навигацию 1940 г. заме-

нить, отремонтировать и покрасить в соответствии с правилами плавания по рекам СССР однообразную и единую обстановку, как на всех реках СССР, исправить все фонари системы «Долена», которые во время прошлой навигации плохо горели.

6. Произвести установку причальных столбов для швартовки судов и плотов по всем пристаням В. Амура и Зея, а также столбы с бланками «Пристань ВАРП».

7. Оборудовать халку с запасами аварийного материала, на всякий аварийный случай.

Долг и честь всех работников участков пути от «малого» до «большого» должно быть стремление к тому, чтобы флот Верхнего Амура работал по-стахановски, без аварий.

Общими дружными усилиями вместе с коллективом флота они должны завести общий порядок, не допуская ошибок прежних лет, так, чтобы в навигацию 1940 года задание партии и правительства по перевозке массовых грузов и пассажиров выполнить на «отлично». «Нет чести выше», — сказал Нарком речного флота тов. Шашков, — чем эта честь».