

БОЛЬШЕВИК АМУРА

Орган Политотдела
и Баскомреча
Верхне-Амурского
пароходства
г. Благовещенск

05. 313.
6 ИЮНЯ
1940 г.
№ 63 (396)
ЦЕНА 8 коп.

Бороться за право кандидатов на премии!

Сегодня мы вторично публикуем приказ начальников управления и политотдела Верхне-Амурского речного пароходства об установленных премиях передовым предприятиям, пристаням, судам и бригадам грузчиков за успешную работу по выполнению правительственных планов в 1940 году.

Предприятия пароходства должны быть представлены к премии, согласно условия соревнования, после окончания судоремонта. Все условия судоремонта были к тому, чтобы завоевать право получить установленные премии, так как в зиму 1939—40 года судоремонт был начат гораздо организованнее прошлых лет. Но итоги работы судоремонтных предприятий, как завод имени Ленина, Суражская верфь им. В. В. Куйбышева, показали неудовлетворительность в выполнении правительственных сроков ремонта флота. Эти предприятия не справились с выполнением своих собственных обязательств, отдельные суда вышли из затонов с большим опозданием.

Завод имени Ленина в установленные сроки не выдал всю тягу, Суражская верфь безобразно задержала выпуск тоннажа. Все это сказалось на невыполнении майского плана грузоперевозок, хотя с общим наличием флота и тоннажа в пароходстве были все возможности значительно его перевыполнить.

Благовещенская верфь хотя первые четыре месяца текущего года работала удовлетворительно, выполняла производственную программу, но по судоремонту допустила срыв графика выхода в плавание баржи «Сивуч», а позорный провал с выполнением майского плана поставил судовой верфь из передового предприятия бассейна в отстающие. Коллективу надо исправить недостатки, чтобы добиться права быть кандидатом на премии.

Несмотря на невыполнение майского плана перевозок груза, передовые суда, пристани работали подлинно по-стаха-

новски, заслуженно образцовой работой поставили себя в число кандидатов на премии управления пароходства и политотдела. Пристань Сталинск (начальник тов. Ковтунов) выполнила майский план переработки грузов на 103,6 процента.

На пристани Благовещенск, невыполнившей общий план переработки груза, все же передовые бригады грузчиков показывают подлинно-стахановское отношение к труду. Бригада тов. Остапчука по праву завоевала звание передовой не только на пристани Благовещенск, но и в пароходстве. Ее выработка 200 и более процентов. Там не допускаются случаи хищения, порчи грузов, на высокий уровень поднята трудовая и производственная дисциплина.

Флагманский пароход «Л. Каганович», ставший инициатором соревнования работников флота Верхнего Амура, по-большевистски борется за выполнение принятых социалистических обязательств. Стахановский коллектив дружной работой оставляет за собой первое место среди флота бассейна, выполнив майский план грузоперевозок к 28 мая на 131 процент.

Пассажирский пароход «Проф интерн», открывший навигацию на Верхнем Амуре, успешно совершил рейсы до Николаевска и стахановской работой добился выполнения майского плана на 105 процентов.

Пароход «Балябин» из-за преступной беспечности бывших руководителей судна в неудовлетворительном состоянии начал навигацию. Но под умелым руководством вновь назначенных руководителей на судно — капитана тов. Патрина, механика тов. Филиппова, политработника тов. Яковлева — выполнил майский план на 119 процентов.

Несмотря на то, что недобро качество ремонта потребовала в пути большой работы машинной команды по устранению недоделок, значительного перевыполнения плана достиг коллектив комсомольско-

молодежного парохода «Харьков» (капитан тов. Попов, помполит тов. Гришко) и коллектив плотовода «Пролетарий», управляемый опытным капитаном, недавно принятым в кандидаты ЕКП(б) тов. Золотухиным.

Положенное начало стахановской работы передовых пароходов «Л. Каганович», «Проф интерн», «Пролетарий», «Харьков» и других требует от командиров и политработников этих судов так организовать руководство коллективом работников, чтобы множить успехи, набранные темпы не сдавать и в борьбе за июньский план к июлю, иметь не менее 50 проц. выполнения навигационного плана, сочетая борьбу за перевыполнение плана грузоперевозок с борьбой за экономию топлива, за недопущение каких бы то ни было аварий, поломок, не допускать простоев, чем, безусловно, добиться рентабельности своего судна в 1940 году.

Почетная задача передовых капитанов тт.: Юрчакова, Золотухина, Попова, Обливанцева, Патрина, механиков Докучаева, Резанова, Ланкина, Бикресева, Филиппова, командиров и политработников бассейна широко передать методы работы передовых коллективов, всем речникам флота Верхнего Амура и на этой основе подтягивать отстающих до уровня передовых, добиваясь перевыполнения июньского плана грузоперевозок каждым судном нашего пароходства.

Кандидаты на премии, коллективы передовых судов должны стать застрельщиками еще более успешного развертывания социалистического соревнования имени Третьей Сталинской Пятилетки, поставив задачу встретить XXIII годовщину Великой Октябрьской социалистической революции выполнением планов перевозок, подготовкой всех необходимых мероприятий к организованному проведению зимнего ремонта флота.

Приказ

управления и политотдела Верхне-Амурского речного пароходства

Гор. Благовещенск. 27-го января 1940 г. *)

Развернувшееся социалистическое соревнование имени Третьей Сталинской Пятилетки на предприятиях и судах Верхне-Амурского бассейна показывает творческо-трудолюбивый энтузиазм отдельных передовых коллективов.

Ширится движение стахановцев, развертываются новые формы стахановского движения — многостаночное обслуживание, совмещение профессий. Отдельные предприятия, бригады включились в замечательное движение, поднятое московскими инструментальщиками — выполнить пятилетний план по росту производительности труда в четыре года.

В целях поощрения передовых коллективов-предприятий пристаней, судов в борьбе за выполнение правительственных заданий в 1940 году и по-большевистски организующих выполнение задачи — ВЫПОЛНИТЬ ПЯТИЛЕТКУ В ЧЕТЫРЕ ГОДА ПО РОСТУ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТИ ТРУДА.

УСТАНАВЛИВАЕМ:

1. Учредить три красных переходящих знамени управления пароходства, политотдела и баскомреча, которые будут присуждены лучшему предприятию, пристани, судну за выполнение заданий по росту производительности труда и выполнение заданий планов в 1940 году.

2. Установить 9 премий для выдачи в 1940 году лучшим предприятиям, пристаням, судам, выполнившим государственное задание:

Для предприятий:

1-я премия — 10 тысяч рублей и, дополнительно, директору — 1000 рублей, парторгу и пред. МК — по 800 рублей, оставшиеся — для премирования лучших стахановцев.

2-я премия — 8 тысяч, для директора — 700 руб. парторгу и пред. завкома — по 500 рублей.

Для пристаней:

1-я премия — 10 тысяч рублей, для начальника пристани — 1000 рублей, для парторга и председателя МК — по 800 рублей.

2-я премия — 8 тысяч рублей, кроме этого для начальника пристани 700 рублей, для парторга и председателя МК — по 500 рублей.

Для судов 4 премии:

1-я премия — 9 тысяч рублей. Для капитана и механика по 1000 рублей, помполиту и председателю судкома — по 800 рублей.

2-я премия — 8 тысяч рублей. Для капитана и механика по 750 рублей, помполиту и председателю судкома — по 500 рублей.

3-я премия — 7 тысяч рублей. Для капитана и механика по 600 рублей, помполиту и председателю судкома — по 500 рублей.

4-я премия — 6 тысяч рублей. Для капитана и механика по 550 рублей, помполиту и председателю судкома — по 450 рублей.

Для бригад грузчиков:

Одна премия — 5 тысяч рублей. Кроме того бригадиру — 800 рублей, профуполномоченному и парторгу — по 600 рублей.

3. Определить, что переходящие Красные Знамена и премии будут вручены: предприятиям — после окончания судоремонта, пристаням, судам — после окончания навигации 1940 года.

4. Утвердить состав жюри по рассмотрению материалов и присуждению премий в следующем составе:

1. Нач. политотдела ВАРПа — ОСИПОВ (председатель).

2. Зам. нач. Верхне-Амурского пароходства — НАЗАРОВ (член).

3. Председатель баскомреча — ТАРАННИК (зам. председателя).

4. Зам. редактора газеты «Большевик Амура» — РАДЧЕНКО (член).

5. Председатель завкома завода им. Ленина — БОРИСОВ (член).

6. Помполит земмашин «Амурская 9» — АНИКУШИН (член).

7. Капитан парохода «Дзержинский» — САЯПИН (член).

Управление и политотдел Верхне-Амурского пароходства уверены, что коллектив речников предприятий, пристаней и флота на основе более широкого развертывания социалистического соревнования имени Третьей Сталинской Пятилетки по-большевистски разрешат задачи, поставленные партией и правительством и лично товарищем Сталиным о выведении речного транспорта в передовые отрасли народного хозяйства.

Начальник Верхне-Амурского речного пароходства СОРОКИН.

Начальник политотдела Верхне-Амурского речного пароходства ОСИПОВ.

*) Печатается вторично.

ТРЕТЬЯ СЕССИЯ ВЕРХОВНОГО СОВЕТА РСФСР (первого созыва)

ИНФОРМАЦИОННОЕ СООБЩЕНИЕ

О заседании Третьей Сессии Верховного Совета РСФСР первого созыва

1 июня 1940 года.

1 июня, в 6 часов вечера, в зале заседаний Верховного Совета РСФСР, в Кремле, состоялось шестое заседание Третьей Сессии Верховного Совета РСФСР первого созыва.

Председательствует — заместитель председателя Верховного Совета РСФСР депутат Макарова П. С.

В порядке дня — прения по докладу об утверждении кон-

ституций автономных советских социалистических республик.

В прениях выступили депутаты: Динмухаметов Г. А. (Кукморский округ, Татарская АССР), Андреева З. А. (Цивильский округ, Чувашская АССР), Фаттахов И. И. (Кигинский округ, Башкирская АССР) и Чем-

булатов М. А. (Темниковский округ, Мордовская АССР), Народный Комиссар юстиции РСФСР тов. Горшенин К. П., депутаты Ветошкин Г. В. (Сыктывкарский округ, Коми АССР) и Кавалеров Ю. Б. (Горно-Марийский округ, Марийская АССР).

На этом шестом заседании Третьей Сессии Верховного Совета РСФСР закрывается.

ПЛОТ БУДЕТ ДОСТАВЛЕН БЕЗ ПОТЕРЬ

Вчера, 5 июня, в 4 часа утра, из Купеческой протоки пароход «Красная звезда» (капитан тов. Матвеев, механик тов. Шамардин) забуксировал плот в 11000 кубометров.

Перед выходом судна, тов. Матвеев подробно ознакомил команду с планом-приказом и

подчеркнул, что ей оказано большое доверие—в полной сохранности, во время доставки плот к месту назначения.

Экипаж «Красной звезды» за верил общественность, что он с честью справится с этой задачей: плот без потерь, раньше срока будет приведен в Хабаровск.

Быстрая ликвидация аварии

3 июня с. г. в 8 часов утра катером № 32 на Нижне-Будундинском перекате был посажен плот емкостью в 1128 кубометров. Причиной посадки явилось неправильное управление лоцманящего старшины тов. Бряхова, который уклонившись от судового хода на 150—200 метров, начал оттягивать плот на фарватер. При этом паром поставило поперек реки и хвостовая часть его попала в проточные струи, плот повалило на подводные мели, в результате чего и получилась авария.

Вода шла на убыль, плоту угрожало остаться на мели на продолжительное время. На

ликвидацию аварии был экстренно вызван плотовод «Ярославль». Благодаря энергичной 2-часовой работе ярославцев, которой руководил сам капитан судна тов. Желтоногов, авария была ликвидирована, плот доставлен к месту назначения.

Я считаю, что творческий труд экипажа, умелое руководство капитана тов. Желтоногова и лоцмана тов. Тарасова авральской работой вполне заслуживает поощрения от начальника Верхне-Амурского пароходства тов. Сорокина.

Н. Саяпин,
инспектор судоходства Благовещенского участка.

Пристань не имеет плана

Не позднее как за два дня до начала месяца Благовещенской пристани отдел коммерческой службы пароходства должен предоставлять месячный план погрузо-разгрузочных работ. Однако, пристань на сегодня еще не имеет плана на июнь.

Неоднократно парторг пристани тов. Липский обращался по этому вопросу к начальнику отдела коммерческой группы тов. Виноградову, но все безрезультатно. «Некому составить

план», — равнодушно отвечает на это Виноградов.

Отсутствие плана погрузо-разгрузочных работ срывает правильность расстановки рабочей силы, пристань работает вслепую.

Грузчики просят руководителей пароходства заставить в конце-концов отдел коммерческой службы и его начальника Виноградова более добросовестно относиться к своим обязанностям, болеть за выполнение плана по отправке и приему грузов.

Г. Евгеньев.

Орденоседец Пятыйшин

Был выходной день. Семья Петра Павловича Пятыйшина ушла в город. Оставшийся один, он, ничего не предчувствуя, управлялся по хозяйству: поил корову, посыпал курицам зерно. Вдруг в это время к воротам подехала легковая автомашина. Из нее вышли начальник политотдела тов. Осипов и начальник пароходства тов. Сорокин.

«По какому это делу ко мне приехал начальство?» — подумал Петр Павлович.

Во двор вошли гости. Недоумевая, Пятыйшин, поздравившись, пригласил их в дом. Разговор начался на отвлеченные темы. Тов. Сорокин расспрашивал Петра Павловича о жизни, о доме и хозяйстве. Так продолжалось около двух часов.

В конце беседы начальник политотдела тов. Осипов произнес:

— Поздравляем вас, Петр Павлович, с высокой правительственной наградой — орденом «Знак почета»!

Стоящий посредине комнаты тов. Пятыйшин так и застыл. В эту минуту от такой неожиданности им овладело чувство какой-то растерянности. Переступая с ноги на ногу, у него вместо горячих, искренно пламенных слов на глазах выступили слезы—слезы не горестные, а счастливые, от чрезмерной радости.

В эту минуту Петр Павлович, не находя слов для благодарности, своими сильными руками только крепко тряс поздравившим руки.

В середине лета 1937 года на судовой верфи из Москвы приехали два широкоплечих юноши. Это были передовые рабочие, посланные партией и правительством по внедрению стахановских методов труда. Пошли они по цехам, поговорили с рабочими, познакомились со знатым кузнецом-стахановцем верфи тов. Пятыйшиным. На завтра на судовой верфи рабочий день решено было именовать стахановской вахтой.

Совещание работников Благовещенской пристани

3 июня состоялось совещание партийно-хозяйственного актива Благовещенской пристани, обсудившее письмо работников Северо-Западного пароходства, с вызовом на социалистическое соревнование всех речников Верхней Волги.

По этому вопросу выступил заместитель секретаря партбюро тов. Макаров, который отметил ряд недостатков в работе Благовещенской пристани, мешающих работать рентабельно. Работники пристани еще не по-серьезному отнеслись к решению XVIII съезда партии, не осознали, что значит во время доставить груз в пункты назначения. На пристани зачастую задерживаются суда. Например, 3 мая пароход «Балябин» простоял лишних 2 часа, несмотря на то, что были все возможности отправить его вовремя. Также был безобразный случай с баржей № 231, которая простояла 4 дня лишь толь-

ко потому, что не было постельно принадлежностей для экипажа.

Начальник пристани т. Шунтакова серьезно не относится к своим обязанностям. До сих пор грузчики не обеспечены лопатами, тачками и т. д. Кажется пустячное дело, но оно играет огромную роль во избежании простоев.

По докладу тов. Макарова выступили грузчики, рабочие и служащие. Все они вскрыли много недостатков на пристани, тормозящих выполнению государственного плана по перевозке грузов. Выступающие также отметили отвратительную работу диспетчерской.

«В течение одного часа,—говорит зам. нач. пристани тов. Чирков,—от диспетчеров движения поступает несколько распоряжений, тут же они отменяются, даются новые и т. д. Такое гонение с места на место судов и бригад грузчиков силь-

но отражается на нормальной работе».

В заключение совещание приняло ряд предложений, внесенных рабочими по улучшению работы. Особое внимание было уделено подготовке рабочего места, поднятию производительности труда на 15 процентов, введению планирования подсобных работ, механизации погрузо-разгрузочных операций, ко всем механизмам прикрепить квалифицированных работников.

Т. Чиркову, Романовскому, Голову, Шевченко и Жгулевой поручено развернуть массовую работу по сбору, рассмотрению и внедрению рационализаторских предложений, укрепить трудовую дисциплину в бригадах грузчиков.

Все эти мероприятия направлены на улучшение работы Благовещенской пристани и превращение ее в рентабельную.

О. ЧЕРНЕНКО.

ПРЕМИРОВАНЫ ЗА ОБРАЗЦОВОЕ РУКОВОДСТВО

За образцовое и своевременное выполнение дневных заданий по сдаче в эксплуатацию новых барж приказом директора Суражеской судовой верфи им. В. В. Куйбышева, начальники цехов тт. Миланич В. Т. (механического) и Парчайкин А. А. (древянообделочного) премированы денежной премией по 300 рублей каждый.

Обратить внимание на работу столовой пристани Ветка

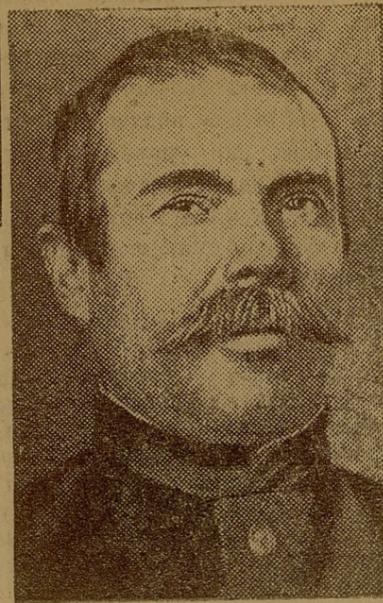
Справедливо возмущаются работники пристани Ветка работой своей столовой: обеды там при наличии хороших продуктов (мясо, картофель, капуста и т. д.) приготавливаются плохого качества, с завышенными ценами. В самом помещении грязно, некультурно, обращение обслуживающего персонала грубое, наблюдаются случаи, по словам грузчиков, обчетов и т. д.

Заведующая столовой тов. Шинкаренко—основной виновник всех тех безобразий. К своим обязанностям она относится халатно, не контролирует работу подчиненных, не следит за качеством приготовления пищи. Бывают случаи, когда в ме-

ню написано: мясной борщ, но мяса в нем рабочие не видят. 28 апреля, как выяснилось, это мясо лежало на дне котла, а когда спросили повара Праскову: «Почему его не раздают порциями обедающим?», она ответила: «Все равно всем не хватит». Куда, как не для себя оставила его Праскова.

Пристанской буфет представляет тоже неприглядную картину: с непобеленных стен его кусками сыпится глина, попадая на продукты питания.

Все эти факты заставляют обратить серьезное внимание руководителей торгречтранса и бассейновой прокуратуры на работу столовой пристани Ветка и ее работников.



Петр Павлович усердно еще с вечера подготовил рабочее место, проверил кузнечные инструменты. И тогда, когда убедился, что все в порядке, покинул свою кузницу.

Ровно в 8 часов утра на судовой верфи начался рабочий день. Побоевому закипела работа в руках кузнецов, плотников, сварщиков... Каждому из них хотелось дать показательную производительность, каждый горел желанием быть победителем.

Всех отличительней работал Петр Павлович. Правильно подготовленное рабочее место, исправность инструмента, как обычно, не подвели его и сейчас. За смену не было ни одного случая простоя. Рабочий

день был загружен полностью.

Вечером, в помещении заводского комитета, обсуждались итоги дня. Проценты выполнения дневных норм необычайные: 300—400—450, но последняя цифра 670. Это — кузнец тов. Пятыйшина.

Петр Павлович прочно закрепил за собой репутацию передовика. Он на протяжении трех лет выполняет нормы выработки на 300 и больше процентов.

Сейчас на судовой верфи одна кузница. Рабочий состав ее незначительный. Но эта кузница на судовой верфи обеспечивает все цеха. В кузницу идут из хозяйственной, плотницкой, слесарной и других бригад. Каждый просит Петра Павловича быстрее закончить то шины для колес, то гайки, винты, а то и более важные детали для пароходов и барж.

Сделать руками якорь для парохода. Сколько трудов! Сколько сюда надо вложить сил и мастерства! И с этой работой Петр Павлович справляется. Он своими руками, без какой-либо помощи механизмов, на днях

закончил якорь. Работа отличная.

Недавно тов. Пятыйшин приступил к более сложной работе — изготовлению якорной цепи. Это еще сложнее, но Петр Павлович не унывает. Сдвиги большие: началось паяние первых колец. Скоро цепь будет готовой.

За честное отношение к труду, за высокую производительность его работы, Петра Павловича не один раз премировало пароходство ценными подарками. Оценены его были заслуги и в наркомате — на груди его красуется значок «Ударник водного транспорта».

За эту работу, за любовь к своей родине, правительство высоко оценило заслуги кузнеца-стахановца Благовещенской судовой верфи Петра Павловича Пятыйшина: указом Президиума Верховного Совета СССР он в числе 212 лучших представителей речного флота, награжден орденом «Знак почета».

К. ПРИХОДЬКО.

Зам. ответств. редактора
М. РАДЧЕНКО.