

106 экз.



ПРОЛЕТАРИИ ВСЕХ СТРАН, СОЕДИНЯЙТЕСЬ!

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

10 июня
1940 г.
№ 65 (398)
ЦЕНА 8 коп.

БОЛЬШЕВИК АМУРА

Орган Политотдела
и Баскомреча
Верхне-Амурского
пароходства
г. Благовещенск

НОВАЯ СИСТЕМА ОПЛАТЫ ТРУДА РАБОТНИКАМ БЕРЕГОВОГО СОСТАВА

Партия и Советское правительство проявляют исключительную заботу о работниках речного транспорта. Из года в год оснащается речной флот новым оборудованием, новыми судами, механизацией. Каждый год повышается материальный уровень работников водного транспорта на основе вводимых премиальных систем оплаты труда и т. д.

Приказом Народного Комиссара речного флота СССР № 201 от 19 мая с. г. введена новая повременно-премиальная система оплаты труда береговых работников.

Главные, старшие диспетчеры, их заместители и помощники, дежурные диспетчеры и операторы управлений пароходств, речных портов, пристаней и участков, руководящие движением флота в навигационный период будут оплачиваться по новой системе оплаты, стимулирующей стахановский труд, четкое командование флотом, обеспечивающие выполнение и перевыполнение плана грузоперевозок.

Оперативные работники пристаней, начальники, их заместители, начальники перегрузочных участков, диспетчеры погрузочных работ, начальники механизированных участков, участковые инженеры и техники механизации также переведены на утвержденную Наркомом новую систему оплаты труда.

Повременно-премиальная система оплаты поставлена в прямую зависимость от выполнения производственных планов, а равно и от выполнения таких измерителей как поднятие производительности труда, снижение себестоимости переработки груза, сокращения простоя тоннажа.

Положением Народного Комиссара предусматривается, что премия работникам выплачивается в отдельности по каждому показателю. Но в случае невыполнения производственного плана, причитающееся поощрение за перевыполнение этих показателей, выплачивается только в размере 50 проц., равно при перевыполнении плана, но невыполняя другие показатели, премия выдается в размере 75 процентов.

Следовательно, установленная оплата работников руководящих движением флота и его обработкой является новым мобилизующим фактором, направленным на улучшение работы всех звеньев нашего пароходства. Повременно-премиальная система повышает ответственность и заинтересованность наших командиров за работу по выполнению правительственных заданий грузоперевозок.

Большое внимание уделяется работникам механизации. Уста-

навливаемая система оплаты их труда создает новый подъем движения стахановцев и ударников, работающих на механизмах.

Пока существовало у нас, на пристани Благовещенск, да и других пристанях пароходства так: работает механизация или не работает, а работники, обслуживающие ее, получают одну и ту же ставку.

Отсюда факты использования механизации на переработке грузов на более оснащенной пристани как Благовещенск за май месяц составило всего 8—10 процентов.

Сейчас оплата работников механизации ставится в прямое соответствие с выполнением плана механизированной переработки грузов, и это накладывает ответственность на командиров механизации работать во много раз лучше—организовать труд механизаторов так, чтобы заданные нормы выработки грузов через механизацию не только выполнялись, но и значительно были перевыполнены.

Задачи командиров-политработников, профорганизаций нашего бассейна—новое положение Наркома об оплате труда работников берега довести до сознания всех речников, обеспечить правильное его применение.

Надо подтянуть дело учета планирования с тем, чтобы не допускать ошибки в расчетах, чтобы правильно поощрились премиальной системой оплаты работники диспетчерского аппарата и пристаней.

Начальникам пароходств и пристаней предоставляется право лишать премий полностью или частично тех из работников, которые в своей работе допустили брак, или своей личной работой не способствовали перевыполнению плана и отдельных показателей. Это право должно правильно быть использовано нашими руководителями—в нем заложена большая сила к правильному распределению премий только среди лучших, по-стахановски работающих оперативных работников.

Приказ Народного Комиссара речного флота тов. Шашкова о новой системе оплаты труда оперативных работников создает условия вознаграждения тех, кто не допускает простоев флота, кто на деле борется за высокую производительность труда, за снижение себестоимости, кто по-большевистски будет осуществлять выполнение и перевыполнение заданных правительственных планов и обеспечивает рентабельную работу отдельных участков нашего хозяйства, чем помогут выполнить задачу безубыточной работы пароходства в целом.



Секретарь ЦК КП(б) Карело-Финской ССР Г. Н. Куприянов, выдвинутый коллективом депо станции Петрозаводск кандидатом в депутаты Верховного Совета Карело-Финской ССР. (Фото-клише ТАСС).

ОБСУЖДЕНИЕ ПРИКАЗА НАРКОМА

8 июня в политотделе состоялось совещание работников диспетчерского и пристанского аппарата, руководителей служб управления пароходства. Совещание обсудило приказ Народного Комиссара речного флота № 201 «О введении положений о премиальной системе оплаты труда работников берегового состава».

После обсуждения приказа, собравшиеся познакомились с положениями о повременно-премиальной системе оплаты труда работников диспетчерского, пристанского и механизаторского аппаратов.

В прениях по этим вопросам вступило 7 человек. Одобрив приказ Наркома, выступавшие подвергли резкой критике работу Благовещенской пристани и диспетчерской. Вместе с этим участники совещания внесли несколько предложений направленных на улучшение руководства погрузо-разгрузочными операциями и движением флота.

Нынешнюю навигацию плотовод «Красная звезда» встретил неплохо. Пароход оборудовали заново, механизмы его отремонтировали на «отлично», а корпус на «хорошо». При этом сэкономлено из общей суммы, отпущенной на ремонт 12 тысяч рублей.

Включившись в социалистическое соревнование, команда единого духа решила навигационный план грузоперевозок выполнить на 115 процентов.

Взяв на себя обязательства, экипаж «Красной звезды» предъявил свой социалистический счет работникам служб движения и пристаней—оперативной и четкой работой ликвидировать простои судна, ускорить погрузо-разгрузочные операции и погрузку топлива, добиться максимальной загрузки судов, выделить специального челове-

Приказ № 195

Народного Комиссара речного флота СССР
О ПРИВЛЕЧЕНИИ К ОТВЕТСТВЕННОСТИ
ВИНОВНИКОВ АВАРИИ БАРЖИ № СХ-101

16 мая 1940 года. г. Москва.

6 мая с. г. на р. Волге у Табачного затона при обходе парохода «Летчик Громов», идущего с баржей № СХ-101, грузеной цементом, пароходом «Память Кузьмичева», буксируемая им бензиновозная баржа «Косьва» ударила в борт баржи № СХ-101, в результате чего последняя затонула.

Причиной аварии явилось преступное нарушение правил плавания ст. лоцманом парохода «Память Кузьмичева»—Фокиным и ст. лоцманом парохода «Летчик Громов»—Кузякиным.

Вахтенный ст. лоцман Фокин при обходе не дал установленных правилами плавания сигналов, а ст. лоцман Кузякин, видя, что пароход «Память Кузьмичева» обходит его, не предоставил ему свободный проход, не уклонился в сторону и не убавил хода своего судна.

В результате преступного лихачества командного состава указанных выше пароходов и непринятия необходимых мер, имела место крупнейшая авария с огромными убытками.

Во время аварии капитан парохода «Летчик Громов»—Модин на пароходе не был, оставшись с разрешения управления пароходства в г. Куйбышеве, и пароход находился под командованием вр. исполняющего обязанности капитана—ст. лоцмана Марфина.

Ст. лоцман парохода «Летчик Громов» Кузякин, находившийся на вахте, ранее был снят с работы и осужден за аварию, и назначение его на пароход свидетельствует об отсутствии внимания к подбору кадров со стороны руководства пароходства.

Эти факты свидетельствуют об отсутствии в пароходстве Волготанкер и Средне-Волжском пароходстве необходимой борьбы с авариями, нарушениями правил плавания и трудовой дисциплины, лихачеством судоводителей и о не выполнении моего приказа № 76 от 26 мая 1939 года.

Рассматривая эту аварию, как преступное нарушение правил плавания, — ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Капитана парохода «Память Кузьмичева» Шарапова и старшего лоцмана Фокина, вр. и об. капитана парохода «Летчик Громов»—Марфина и старшего лоцмана Кузякина привлечь к судебной ответственности.

2. Указать начальнику пароходства Волготанкер тов. Ромашенко и начальнику Средне-Волжского пароходства т. Петухову на недопустимую аварийность, имеющую место в текущую навигацию и предупредить их о необходимости немедлен но развернуть действенную всестороннюю борьбу за укрепление трудовой дисциплины, выполнение правил плавания и ликвидацию аварийности.

3. Предупредить начальника Средне-Волжского пароходства тов. Петухова об ответственности его за неудовлетворительную работу по подбору командного состава флота и предложить лично проверить весь состав капитанов, лоцманов и механиков судов.

4. Обязываю тт. Петухова и Ромашенко лично проверить выполнение приказа № 76 1939 г. о борьбе с аварийностью и представить к 25 мая с. г. отчеты о принятых пароходствами мерах по его реализации.

Народный Комиссар речного флота З. ШАШКОВ.

Почему мы не выполнили майский план

ка для приемки плотов в Купеческой протоке и составления каравана на Благовещенском рейде, тем самым сократить лишние простои при буксировке. Но в первых же рейсах мы встретились с рядом ненормальностей, которые мешают нам в нашей работе.

По выходу из г. Хабаровска мы получили воз в 1290 тонн порожняка, что составляет всего 25 процентов загрузки мощности судна. В следующий рейс диспетчерская отправила нас за плотом в Кузнецово, его там не оказалось, мы вернулись за таким же возом в Воскресновку, но и здесь плот был не тот. В ожидании его нам пришлось простоять там 158 часов.

5 июня в Купеческой протоке мы взяли плот до Хабаровска в 10997 кубометров. Но никто из

управленческого аппарата и суд надзора не заинтересовался этим плотом и его габаритом, соответствует ли он правилам сплава?

Все эти ненормальности в руководстве службы движения, как со стороны диспетчерских, также и суднадзора пароходства, привели к тому, что наш пароход майский план выполнил только на 35,7 проц., а простоев было за май 288 часов.

Управленческий аппарат должен сейчас заняться перестройкой работы диспетчерской и суднадзора с тем, чтобы с их стороны не было тормозов в выполнении плана грузоперевозок в навигацию 1940 года.

МАТВЕЕНКО,

капитан парохода «Красная звезда».

Образцово подготовимся
к зимнему судоремонту

ПОДГОТОВКА К ЗИМЕ
ИДЕТ НЕОРГАНИЗОВАННО

Важнейшую роль в проведении зимнего судоремонта на заводе им. Ленина занимает механический цех. В прошлом году этот цех был подготовлен к зиме по сравнению с рядом лет, гораздо лучше, но все же отдельные дефекты остались неустранимыми. Например, зимой некоторые станки останавливались на повторный ремонт, создавали простои рабочих, затягивался график выполнения заказов. Инструментальное отделение цеха не обеспечивало токарей и слесарей необходимым инструментом и измерительными приборами, что также создавало простои заводских бригад и саморемонтников. Простой рабочих, недостача инструментов и материалов плачевно отразились на своевременном и качественном ремонте флота.

Все же недостатки прошлого года не послужили уроком для дальнейшей работы. В механическом цехе пока только составлена ремонтная ведомость и смета на оборудование и ремонт здания, но и эти документы в течение 10 дней не утверждены планово-производственным отделом завода. Начавшийся ремонт токарных станков и слесарных тисков уже сейчас встречает трудности.

Строгальщик-стахановец тов. Капустин справедливо заявляет, что прежде чем приступать к ремонту оборудования, нужно было руководителям цеха и завода заблаговременно позаботиться об инструменте и материале. Только тогда можно было бы ожидать качественной подготовки ведущего цеха к предстоящему судоремонту.
О. ЧЕРНЕНКО.



НА СНИМКЕ: начальник одного из передовых в заводе им. Ленина — наружного цеха Алексей Семенович Говырин. На водном транспорте он работает 40 лет.

(Фото П. Русанова).

НЕОБДУМАННЫЕ
РАСПОРЯЖЕНИЯ

Посылая из Благовещенска в Суражевку порожняком пароход «Иркутск», главный диспетчер тов. Агафонов передал распоряжение: забуксировать там подготовленный караван из 4 новых баржей, углярки, груженой лесом и халкой с дрoвaми.

По приходу в Суражевку, оказалось, что воз подготовлен не был. Две баржи стояли в затоне Суражевской судовой верфи — в Жулуна, а две с угляркой и халкой — у пристани. С Жулуна эти баржи к пристани диспетчер обещал спустить катером.

Делать нечего. Мы забуксировали 2 баржи, увели их за мосты для формирования.

Когда пришли обратно за угляркой и халкой, диспетчерская пристани дает второе распоряжение — ведите только 4 баржи, а с Жулуна две баржи спускайте сами пароходом, для катера нет горючего.

Потеряв на спуск около 5 часов, диспетчерская «Иркутску» дает третье распоряжение — вести 4 баржи углярку и халку.

На спуск углярки с халкой и окончательное формирование каравана команда провозилась до 7 часов 25 минут 1 июня.

Так из-за необдуманных распоряжений диспетчерской пароход «Иркутск» потерял около двух суток дорогого навигационного времени.

М. КОЗЛОВ,

помполит парохода «Иркутск».

ЗАДЕРЖАН СПУСК БАРЖИ

31 мая рабочие Благовещенской судовой верфи, работавшие на подготовке к спуску баржи № 18, не были предупреждены начальником столярно-плотничного цеха тов. Евтушенко, что, в связи со спуском, работы продлятся до 5 часов. Люди, не знавшие об этом, с работы ушли после 4 часов. В результате этого спуск со стапелей нового судна по вине тов. Евтушенко был сорван.

Плохо готовятся к новому судостроению

Всесторонняя и хорошая подготовка к судоремонту сейчас обеспечить успех в будущей работе.

Однако, руководители Благовещенской судовой верфи ожидают какого-то дополнительного времени или распоряжения сверху на ремонт своего оборудования в то время, как его можно проводить параллельно с выполнением производственной программы.

В токарном цехе давно бездействует токарный станок, тем самым задерживает своевременный пуск новых судов. На этот факт не привлекает внимания руководителей верфи. Столярно-плотничные цех не имеет крайне необходимого приводного точила, но его пока только предполагают установить. Ремонт столярных верстаков тоже еще не начатся, хотя есть к этому все возможности. От главного инженера вер-

фи тов. Ковалева до мастеров цехов никто не стремится проводить ремонта сейчас, между ними создалась нехорошая тенденция: «Авось прильют нам новое оборудование».

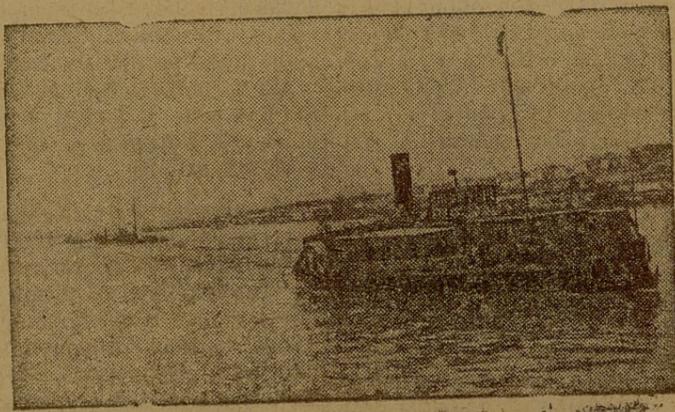
Партийная, профсоюзная и комсомольская организации не возглавили борьбу за своевременный и высококачественный ремонт оборудования верфи.

Массово-воспитательная работа там в загоне, общежития к зиме не готовятся, сад попрежнему не работает. Поэтому неудивительно, что случаи пьянок и хулиганства в общежитиях, да и на производстве до сих пор не изжиты.

Все эти факты говорят о недостаточной заботе общественных организаций верфи о подготовке своего предприятия к зиме, о создании наилучших культурно-бытовых условий для своих рабочих.

С. КУЗНЕЦОВ.

Нефтевоз «Красный шахтер» (капитан Н. В. Красильников) апрельский план выполнил на 127,6 процента.



«Красный шахтер» у Сталинграда в очередном рейсе из Астрахани в Горький. (Фото-клише ТАСС).



НА СНИМКЕ: операционная сестра больнички водников Дора Петровна Семеренко — одна из лучших работниц водздрава. (Фото П. Русанова).

Благодарность коллективу
больницы водников

Сотни больных, побывавших в Благовещенской больнице водников, в книге жалоб и предложений выносят свои благодарности обслуживающему персоналу за чуткое и внимательное отношение к больным, за любовь к своему делу.

Находясь в этой больнице с 27 мая с. г. мне также хочется вынести благодарность его коллективу и пожелать ему еще лучшей работы в дальнейшем.

Коллектив больницы дружный и спаянный. Врачи тт. Бяло, Кишова, Мусатов, Суханова и сестра-хозяйка тов. Косицына внимательно относятся к больным. Они, не считаясь с временем, прикладывают все усилия для того, чтобы больной скорей выздоравливал.

В. РУХЛИНСКИЙ,
помполит парохода «Профинтерн»

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

Благовещенский речной техникум Наркомречфлота объявляет прием учащихся на 1940-41 учебный год на следующие отделения:

- СУДОМЕХАНИЧЕСКОЕ — готовит механиков и их помощников,
- СУДОВОДИТЕЛЬСКОЕ — готовит капитанов и их помощников,
- ПУТЕЙСКОЕ — готовит техников пути.

СРОК ОБУЧЕНИЯ 3 ГОДА и 10 МЕСЯЦЕВ.

В техникум принимаются лица от 15 до 30 лет, окончившие 7 классов, а также получившие свидетельства об окончании неполной средней школы в порядке экстерната.

Желающие поступить подают заявления на имя директора с указанием на какое отделение желают поступить, прилагая: автобиографию, свидетельство об образовании (в подлиннике), справку о состоянии здоровья, три фотокарточки, свидетельство о рождении. Паспорт и пропуск для в'езда в пограничье предъявляются лично.

Прием заявлений производится до 15 августа. Испытания с 16 по 25 августа.

Начало занятий с 1 сентября.

Поступающие подвергаются приемным испытаниям по: математике (письменно и устно), русскому языку и литературе (письменно и устно), физической географии, Конституции СССР, физике.

Лица, окончившие среднюю и неполную среднюю школы и имеющие по основным предметам оценки «отлично», а по остальным — рисованию, черчению, пению, музыке, физкультуре не ниже «хорошо», принимаются без испытаний.

Принятые обеспечиваются, общежитием, стипендией в зависимости от курса и успеваемости.

ДИРЕКЦИЯ.