

105. ЭКЗ.

17 июня

1940 г.

№ 68 (401)

ЦЕНА 8 коп.



ПРОЛЕТАРИИ ВСЕХ СТРАН, СОЕДИНЯЙТЕСЬ!

БОЛЬШЕВИК АМУРА

Орган Политотдела
и Баскомреча
Верхне-Амурского
Пароходства
г. Благовещенск

ВРУЧЕНИЕ ОРДЕНОВ И МЕДАЛЕЙ СОЮЗА ССР

13 июня Председатель Президиума Верховного Совета СССР товарищ Калинин вручил орден и медали многочисленной группе работников речного транспорта во главе с Наркомом З. А. Шашковым, награжденных за успешную работу в области укрепления и развития речного транспорта.

Ордена и медали вручаются: механику парохода «Маньчестрой» Воронкову, капитану парохода «П. Виноградов» М. Ф. Ершову, токарю Балаковского судоремонтного завода И. Г. Залетову, бригадиру женской бригады Горьковского порта Е. И. Илюниной, электросварщице завода «Старый бурлак» К. А. Князевой, капитану парохода «Николай Островский» Ф. С. Майорову, капитану парохода «Микоян» В. И. Сухарину, капитану парохода «Пятилетка» И. П. Токареву, инструктору по внедрению стахановских методов труда Сухонского пароходства Н. И. Черемисину и многим другим выдающимся работникам речного транспорта.

В числе награжденных стахановцев — директора заводов, капитаны пароходов, начальники пароходств, начальники отдельных центральных управлений, инженеры, техники, научные работники.

От имени награжденных выступили Народный Комиссар речного флота З. А. Шашков, И. Г. Залетов, механик-наставник Нижне-Иртышского пароходства С. К. Поленов, член-корреспондент Академии наук СССР профессор В. В. Звонков. Они горячо благодарят партию, правительство за высокие награды и обещают приложить все свои силы, знания, чтобы добиться новых дости-

жений в работе речного транспорта.

— Разрешите мне, — сказал тов. Шашков, — от имени Народного Комиссариата речного флота и всех работников речного транспорта передать Михаилу Ивановичу Калинин, нашему правительству, нашей партии и великому вождю и учителю товарищу Сталину, что работники речного транспорта, воодушевленные великой наградой, обеспечат решительное улучшение работы речного транспорта и взятые на себя перед партией и правительством обязательства о выполнении на пятигодичном плане 1940 года с честью осуществят!

Все присутствующие встречают выступление Народного Комиссара бурными аплодисментами и шумными возгласами одобрения.

После вручения орденов и медалей, М. И. Калинин обратился к награжденным с речью, в которой затронул основные вопросы работы речного транспорта.

— Задача руководителей речного транспорта и коллектива водников в целом, — сказал товарищ Калинин, — заключается сейчас в том, чтобы перевозить грузы возможно культурнее, дешевле, быстрее, с наименьшей их порчей, а пассажирам предоставить наибольшее удобство.

В заключение товарищ Калинин пожелал награжденным дальнейших успехов в их работе.

Выступление товарища М. И. Калинина было выслушано с исключительным вниманием. По окончании его речи награжденные устроили горячую овацию, в честь руководителей партии и правительства, в честь товарища Сталина. (ТАСС).

РЕЧЬ товарища М. И. КАЛИНИНА

ПРИ ВРУЧЕНИИ ОРДЕНОВ И МЕДАЛЕЙ СССР НАГРАЖДЕННЫМ РАБОТНИКАМ РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА 13 ИЮНЯ 1940 ГОДА

Товарищи, я приветствую работников речного флота, получивших орден и медали СССР за успешную работу по укреплению и развитию речного транспорта.

Партия и правительство уделяли и уделяют исключительное внимание транспорту. И это естественно, ибо транспорт, в том числе и речной, играет огромную роль в социалистическом строительстве и обороне страны.

Вряд ли наша промышленность, сельское хозяйство и торговля могли бы успешно развиваться, если бы транспорт хромал на обе ноги. Недаром товарищ Сталин говорил: «Если развитие нашей экономики упирается в развитие товарооборота, в развитие советской торговли, то развитие советской торговли в свою очередь упирается в развитие нашего транспорта, как железнодорожного и водного, так и автомобильного».

Перед водниками стоят большие задачи и непочатый край работы, не только в смысле качественного улучшения, но и значительного ее расширения. Советский Союз располагает огромным количеством рек, — больших и малых, которые при умелом их использовании могут стать одним из лучших видов транспорта. Доказывать это нет нужды. Достаточно взглянуть на карту наших судоходных рек с их огромной протяженностью.

Водные пути у нас эксплуатируются еще недостаточно. Едва ли 10 процентов наших рек используется по-настоящему. Для того, чтобы добиться дальнейших успехов речного транспорта, для того, чтобы речной транспорт мог занять более почетное место в нашем общем социалистическом строительстве, — для этого нужно привлечь гораздо больше грузоотправителей и приучить население гораздо шире пользоваться его услугами. А это вполне возможно.

Грузов в нашей стране с каждым годом становится все больше и больше. Требования промышленности, сельского хозяйства и торговой сети к транспорту очень велики. Вряд ли, поэтому, один железнодорожный транспорт, несмотря на значительное его расширение, сможет справиться с перевозкой всех грузов. И тут громадную роль первого помощника железной дороги в деле перевозки должен сыграть речной флот.

Речной транспорт может перевозить на большое расстояние целый ряд грузов, имею-



щих исключительно важное народно-хозяйственное значение. Известно, что перевозки водой обходятся гораздо дешевле, чем по железной дороге. А такие грузы, как лес, нефть, соль, хлеб, строительные материалы особо выгодно возить только по воде. Это исключительно водные грузы. Но между тем наш речной флот недостаточно перевозит эти грузы, упускает их на железную дорогу.

Задача водников должна заключаться в том, чтобы наладить бесперебойную доставку грузов по нашим водным магистралям. А это в значительной степени зависит не только от ассигнования правительства, но главным образом от хорошей, разумно организованной работы самого речного транспорта. Чем лучше будет поставлена работа речного флота, тем быстрее он будет развиваться.

Конечно, перед нашим речным транспортом стоят куда более сложные задачи, чем прежде стояли перед капиталистическими пароходными фирмами и компаниями. Раньше пароходные компании, в силу конкуренции, вынуждены были ловить груз, доставать его более или менее случайно и гонять сквозным рейсом, не считаясь с нормами рабочего времени, не подчиняясь никаким регламентам, в расчете получить премию за скорую доставку.

Наше советское пароходство — государственное учреждение, у нас строго установлены расписание движения пароходов, регламентируются грузообороты, строгая отчетность и, наконец, регламентирован рабочий день для рабочих и служащих. У наших водников есть исключительное преимущество: им не приходится гоняться за грузами, наоборот, грузоотправители гоняются за водным транспортом и зачастую не получают его,

У нас массовые грузы и нужды в них никогда не будет, но до только умело привлекать их и доставлять в срок. Такова первая и важнейшая задача речного флота.

Второй, не менее важной задачей речного флота является четкая организация пассажирских рейсов и культурное обслуживание пассажиров.

Всем известно, что Московское Метро по праву считается одним из культурнейших видов городского транспорта. Метро все любят, у него учатся, как лучше обслуживать пассажиров. Конечно, это — исключительное сооружение, но по нему должны равняться.

Я, лично, считаю, что наш речной флот должен стать одним из любимейших видов транспорта. И у него для этого все даны. Возьмите, например, путешествие на пароходе по Волге, Каме, Днепру и другим рекам. У нас столько замечательных, красивых и живописных рек! Если бы обслуживание пассажиров было поставлено достаточно культурно, такие прогулки стали бы одним из самых приятных видов отдыха.

И в этой области работникам речного флота есть над чем поработать.

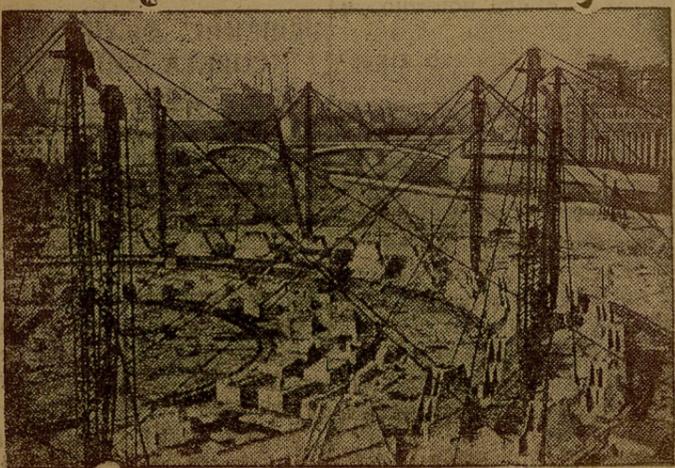
Задача руководителей речного транспорта, стахановцев, всего коллектива в целом должна заключаться сейчас в том, чтобы сделать речной транспорт технически совершенным, более культурным, чтобы перевозка грузов была дешевле и быстрее, с наименьшей порчей и без потерь. Именно на этом должно сосредоточиться все внимание работников речного транспорта. Чем культурнее будет обслуживаться перевозка грузов и пассажиров, тем больше будет желающих использовать речной транспорт.

Мы сегодня впервые вручаем награды работникам речного транспорта. Это говорит о том, что речной транспорт работал в предыдущие годы не особенно хорошо.

Давайте, товарищи, сделаем все для того, чтобы промежуток между первой и второй наградой был не особенно большой. (Бурные аплодисменты).

Я думаю, застрельщиками сокращения этого промежутка в первую очередь должны явиться сами награжденные, а вместе с ними все передовики — стахановцы речного флота (Аплодисменты).

Разрешите мне пожелать вам в этом деле полного успеха (бурные, продолжительные аплодисменты, приветственные возгласы в честь руководителей партии и правительства, в честь товарища Сталина).



На строительстве Дворца Советов (Москва). (Снимок сделан 9 мая 1940 г.). (Фото-клише ТАСС).

РАДИСТКА-КОМСОРГ

Радишкой на пароходе «Батуми» Анастасия Шевченко работает первый год. До этого она училась на курсах.

С первых дней производственной практики молодая радистка серьезно взялась за овладение своего дела: она изучила правила радиосвязи, образцово отрегулировала передающую и приемную аппаратуру.

Анастасия числится в списках стахановцев и ударников судна. Ей за отличную и бесперебойную радиосвязь командование парохода вынесло благодарности. Капитан тов. Осипенко говорит: «За десять лет плавания на пароходе у меня еще не было такой радистки, как тов. Шевченко».

Анастасия — комсорг судна. Под ее непосредственным руководством все комсомольцы повышают свой политический уровень в кружке по изучению «Краткого курса истории ВКП(б)», усердно овладевают основами марксизма-ленинизма.

Анастасия Шевченко много уделяет времени подготовке лучшей молодежи экипажа к вступлению в ряды Ленинско-Сталинского комсомола. Она сейчас матросу тов. Мироненко помогает в политической учебе, знакомит его с уставом и программой ВЛКСМ.

Тов. Шевченко неутомима и в работе: днем — на вахте, вечером — за воспитанием товарищей.

Анастасия умело сочетает производственную работу с политической. На открытых комсомольских собраниях первыми вопросами ставит, как выполняют комсомольцы договоры социалистического соревнования, соблюдают трудовую дисциплину и другие.

К. ПРИХОДЬКО.

РАБОТАЕМ И УЧИМСЯ

Борьбу за перевыполнение навигационного плана команда парохода «Дзержинский» тесно сочетает с общественно-массовой работой и учебой. На судне проводятся лекции по ПВО и на антирелигиозные темы, работают оборонные кружки. I-й и II помощники капитана тт. Шемякин и Дьяченко изучают плес среднего и нижнего Амура, готовятся стать лоцманами капитанами.

Палубная и машинная команда изучает техминимум.

ЧАЩИН,
помполит парохода
«Дзержинский»

ЖЕНАМ - ОБЩЕСТВЕННИЦАМ НЕТ ПОМОЩИ

Немало по оборудованию капитально ремонтирующего парохода «С. Лазо» и озеленению территории завода им. Ленина поработали жены-общественницы.

По предложению тт. Никитиной и Шадринной в довольно короткий срок окрашены 3 и 4 классы парохода. Бригада в составе тт. Быковой, Щербенковой, Новочадовой, Лыдковой успешно заканчивает озеленение сада завода.

Но все же их инициативу и успехи недооценивают ни партийная организация, ни профком. Они не интересуются и не помогают в работе женам-общественницам. В посадке деревьев, например, общественницам помогли только рабочие механического цеха.

Сейчас женщины решили заняться пошивкой занавесок и драпри для парохода «С. Лазо». И опять их инициатива пропадает даром. Она не находит должной поддержки со стороны партийной и профсоюзной организаций.

И справедливо заявляет тов. Никитина, что при такой помощи и руководстве у жен-общественниц пропадает всякое желание к работе. О. Черненко.



В кабинете военной подготовки Киевского государственного университета имени Т. Г. Шевченко. Изучение ручного пулемета. Слева направо: студентки комсомольцы М. Ф. Пуриц, Я. М. Кушниренко, Г. И. Барюкова и преподаватель Е. П. Низов. (Фото-клише ТАСС).

Нечеткие распоряжения

Майский план пароход «Батуми» (капитан тов. Осипенко) выполнил на 69 процентов. Некоторые из руководителей пароходства объясняют это тем, что «Батуми» в рейс вышел на 8 суток позднее. Но дело не в этом.

«План, спущенный на май нашему пароходу, мы могли бы выполнить полностью, если бы диспетчерская давала более четкие распоряжения», — говорит тов. Осипенко.

Отправляясь в первый рейс, «Батуми» получил от диспетчерской задание: отвести до пристани Ленинск 4 шаланды и там взять караван.

Но выполнять «Батуми» пришлось совершенно другую работу. В Ленинске груза не оказалось, тогда судну дали другое распоряжение — идти в Хабаровск, но и там пришлось в ожидании груза простоять 4 дня.

Такие нечеткие распоряжения диспетчерской резко отразились на выполнении майского задания по перевозке грузов пароходом «Батуми».

К. Приходько.

„И КОГДА ТОЛЬКО КОНЧИТСЯ ЭТА ВОЛОКИТА?“

Уполномоченным от Верхне-Амурского пароходства т. Морозовым, находящимся на лесозаготовке Кузнецово леспромхоза, в Благовещенск диспетчерской была заранее дана телеграмма, что плот в 4500 кубометров там будет готов не раньше 10 июня.

Но, не считаясь с этим сообщением, диспетчерская 4 июня дает распоряжение пароходу «Новосибирск» идти в Кузнецово и забуксировать там готовый плот.

Считая приказание диспетчерской вполне обоснованным, капитан тов. Федченко не замедляя приступил к его исполнению.

7 июня судно пришло к месту назначения. И... увя! — о формировании плота в Кузнецово только шли разговоры.

Не теряя напрасно драгоценного времени, вся команда занялась сама этим делом.

Простояв по этой причине 98 часов, с неплановой массой плота в 4213 кубометров, «Новосибирск» 11 июня вышел в обратный рейс.

Все усилия и старания команды наверстать упущенное, ясно не могли увенчаться успехом: задание рейса намного недовыполнено.

Из Благовещенска снова по графику пароход должен идти за плотом до Баргулей. Диспетчерская и в этом не уверена. Отправляя «Новосибирск», там добавляет: «Если попутно в Берее или Алексеево попадутся плоты, то берите его и возвращайтесь обратно».

Так, все по-старому «лишь бы судно не стояло на причале» продолжают «руководить» движением флота в диспетчерской службе (главный диспетчер тов. Агафонов), а ей в этом усердно помогает отдел коммерческой службы (нач. тов. Виноградов).

И невольно, с болью в сердце, капитаны спрашивают: «И когда только кончится эта волокита?»

Н. ЗЕЙСКИЙ.

Н. ШУМИЛОВА.

ВОЙНА В ЗАПАДНОЙ ЕВРОПЕ

ВСТУПЛЕНИЕ ГЕРМАНСКИХ ВОЙСК В ПАРИЖ

НЬЮ-ЙОРК, 14 июня (ТАСС). Как сообщает агентство Ассошиэтед пресс из Вашингтона, американский посол в Париже Буллит сообщил государственному департаменту о том, что германская армия вступила в Париж.

По сообщению парижского корреспондента агентства Ассошиэтед пресс, Буллит послал это сообщение в 24 часа по гринвическому времени. В сообщении говорится, что в Париже спокойно.

ВЫСТУПЛЕНИЕ РЕЙНО

ЛОНДОН, 14 июня (ТАСС). Агентство Рейтер сообщает, что вчера вечером Рейно выступил по радио с речью, в которой отметил героизм французской армии в борьбе с противником. «Французская армия, — сказал Рейно, — проиграв это сражение, сумела нанести тяжелые потери противнику».

Далее Рейно заявил: «Я неоднократно просил у Рузвельта, чтобы США оказали союзникам помощь в пределах, допускаемых законами этой страны. Сегодня вечером я обращаюсь к нему с последним призывом. Сейчас нет больше времени для полумер. Сейчас речь идет о самой жизни Франции. С каждым днем сражение становится все ожесточеннее».

ЗАЯВЛЕНИЕ ПРЕДСТАВИТЕЛЯ ФРАНЦУЗСКОГО ВОЕННОГО МИНИСТЕРСТВА

НЬЮ-ЙОРК, 14 июня (ТАСС). По сообщению агентства Юнайтед пресс из Тура, представитель французского военного министерства заявил, что французские войска будут сражаться в предместьях Парижа, но не будут защищать Париж. Французы уже близки к истощению. Даже арьергардные действия не всегда возможны при отступлении французских войск. Свежие германские войска делают невозможным какое-либо контрнаступление в настоящее время. Германия имеет превосходство в воздухе.

РЕШЕНИЕ ФРАНЦУЗСКОГО СОВЕТА МИНИСТРОВ

НЬЮ-ЙОРК, 14 июня (ТАСС). Корреспондент агентства Юнайтед пресс в Туре, ссылаясь на авторитетные заявления, передает, что на заседании совета министров Франции было решено продолжать войну. Это решение было принято после получения от Англии обещания оказать Франции немедленную помощь в широких масштабах.

Зам. ответствен. редактора
М. РАДЧЕНКО.

К чему приводит бесхозяйственность

Пристань Зейского перевоза в мае с. г. не обеспечила предъявленных к ней требований. Одной из основных причин этому послужило то, что люди, руководившие перевозом, личные интересы ставили выше общественных. Характерный пример можно привести с бывшего начальника пристани тов. Шишова. Вместо приведения вверенного участка в надлежащий порядок, создания наилучших условий для пассажиров, он в первую очередь занимался своим хозяйством, удовлетворял личные нужды. Зимний ремонт пристанских помещений, судов, обслуживающих перевоз, проходил безнадзорно, бесконтрольно за качеством.

В результате такой халатности, зал ожидания на пристани Худино остался недостроенным, причальный тузик той же пристани совершенно не отремонтированным. Хуже того Шишов «умудрился» продать личный дом и перебраться в новое

здание, предназначенное для конторы перевоза.

Уклонившись от добросовестного исполнения своих обязанностей, Шишов не занимался и кадрами, их ростом и воспитанием. А ведь на перевозе есть прекрасные люди, показывающие стахановские образцы в своей работе. К примеру взять шкиперов понтов тт. Скорнякова, Стрижнева, контролера баржи «Анной» Землянского, зам. начальника пристани тов. Мельника и др. Эти люди отдают все свои силы производству, общему делу — выполнению навигационного плана. Но их никто не замечал, опыт их практической работы не стал достоянием всех работников перевоза. Партийная организация и профсоюзная группа, которыми руководят тт. Стрижнев и Коновец не одернули своевременно безобразной деятельности Шишова, не обсудили его поведения на общем собрании.

Вопросами социалистического соревнования и стахановского движения профгруппорг не занимался. Стенная газета и ее редактор коммунист тов. Чекарчев не отражала тех недостатков, которые являлись тормозом выполнения плана.

Семейственность, покровительство бездельности отдельных работников и боязнь «обидеть» друг друга привели хозяйство Зейского перевоза в крайнюю запущенность. Майский план, в связи с этим, пристань выполнила только на 85,1 процента.

Партийной и профсоюзной организациями и всему коллективу пристани Зейского перевоза нужно приложить все усилия к тому, чтобы в ближайшее время коренным образом улучшить работу, решительно покончить с нарушениями трудовой дисциплины, сделать свою пристань передовым участком Верхне-Амурского пароходства.

Н. ЗЕЙСКИЙ.

Н. ШУМИЛОВА.