

22 ИЮНЯ

1940 г.

№ 71 (404)

ЦЕНА 8 коп.

ПРОЛЕТАРИИ ВСЕХ СТРАН, СОЕДИНЯЙТЕСЬ!

БОЛЬШЕВИК АМУРА

Орган Политотдела
и Баскомреча
Верхне-Амурского
Пароходства
г. Благовещенск

ЭКОНОМИТЬ ТОПЛИВО И СМАЗОЧНЫЕ МАТЕРИАЛЫ

Еще до выхода флота в плавание, коллективы судовых команд Верхне-Амурского пароходства подняли знамя социалистического соревнования, вся сила которого была направлена на досрочное выполнение месячных планов грузоперевозок, на решительную борьбу с авариями, происшествиями и простоями флота, широкое развертывание культурно-массовой и оборонной работы на судах. Особенное место в коллективных социалистических обязательствах было отведено экономии топлива, смазочных материалов и превращения убыточной деятельности пароходства в рентабельную. Все эти обязательства требуют от людей серьезной и напряженной работы, сознательного социалистического отношения к своему труду.

Борясь за выполнение этих обещаний, многие экипажи судов на деле показали замечательные образцы в выполнении государственной программы по перевозке грузов. Например, коллективы пароходов «Пролетарий», «Журавлев», «Л. Каганович», «Красноармеец», «Чичерин» и других по праву считаются передовыми в нашем бассейне. Майский план все они выполнили на 142—172 проц. Неплохо на этих судах обстоит дело и с постановкой массовой и воспитательной работы. Коллективы горят единым желанием приложить все усилия, использовать резервы и перевыполнить правительственный навигационный план.

Но далеко не так выполняются социалистические обязательства и приказ № 61 Народного Комиссара речного флота об экономном расходовании топлива и смазочных материалов. По данным механико-судовой службы, в нашем пароходстве нет ни одного парового судна, которое бы в мае сэкономило топливо. Даже передовой самоходный флот значительно превысил майскую норму по расходованию топлива. Например, пароход «Л. Каганович» израсходовал угля и дров на 5,3 проц. больше сверх установленных нормы, «Пролетарий» сделал пережог на 6,3, «Хабаровск» перерасходовал на 12,9, «Чичерин» — на 21,26 проц. Эти факты говорят за то, что у нас еще нет надлежащей борьбы за прибыльность, за экономию горючего и смазки.

Товарищ Молотов на XVIII съезде ВКП(б) говорил: «У нас

до сих пор много бесхозяйственности, много перерасходов, безобразно велики потери сырья, растрачивается зря много топлива... С этим надо покончить, усилив по всему фронту борьбу с бесхозяйственностью и всякими потерями. Нужно на деле обеспечить внимание к экономике...»

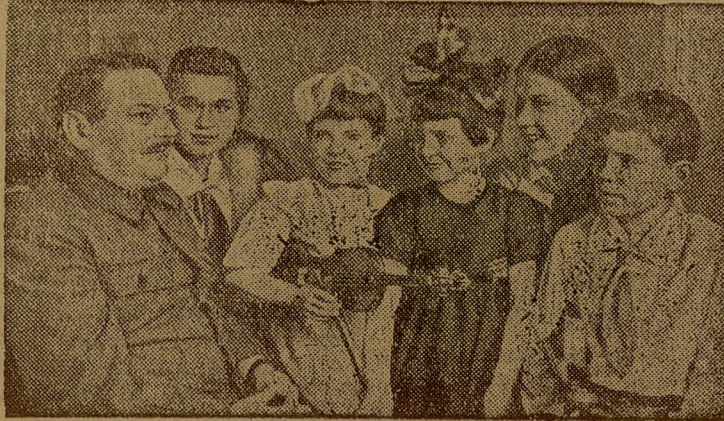
Речники Верхнего Амура еще не выполняют этого указания главы Советского правительства, не борются с бесхозяйственностью. В нашем пароходстве вошла в систему бесконтрольность за качеством топлива, его хранением на пристанях и отпуском на суда. На Благовещенской, Суражневской и других пристанях бункеровка угля происходит явно преступным порядком. Точного учета количества угля, находящегося на пристанях не имеется. При погрузке топлива на суда, тачки не взвешиваются, в результате чего никто не может точно сказать о количестве угля, погруженного на пароход или углярку.

Большим и серьезным источником перерасхода топлива является нераспорядительность отдельных капитанов. Например, при подходе к пристани зачастую не отдаются указания об уменьшении шуровки в котлах. Пар поднимается выше марки и его приходится травить. Вахтенные механики не следят за правильной поддержкой огня в топках, не оказывают технической помощи кочегарам в правильной шуровке. На большинстве судов нет постоянного надзора за состоянием водоподогревателей и пароперегревателей, за исправностью фланцев и других теплотехнических механизмов и приборов. Чистка топок при сдаче вахта проходит безответственно. Последняя шуровка полностью не сгорает и вместе со шлаком выбрасывается за борт.

Но всю вину за перерасход угля и дров нельзя сваливать только на капитанов и механиков. Ответственность за сверхплановый пережог топлива несет и механико-судовая служба, не принявшая предупредительных мер, направленных на экономии горючего.

Важнейший показатель рентабельности — экономия топлива и смазочных материалов. И это должно явиться основной программой дальнейшей борьбы за прибыльность и стать общим делом всех работников берега и плавсостава.

В Ленинграде закончился общегородской смотр детского художественного творчества. На заключительном концерте присутствовал А. А. Жданов.



Тов. А. А. Жданов среди участников концерта.
(Фото-клише ТАСС).

Экипаж „Профинтерна“ борется за план

БОРТ ПАРОХОДА «ПРОФ. ИНТЕРН», 20 июня (по радио).

Майскую программу по перевозке пассажиров и груза пароход «Профинтерн» не выполнил. В связи с этим сейчас весь экипаж судна ведет напряженную борьбу за перевыполнение июньского плана, с тем, чтобы покрыть задолженность перед государством за прошлый месяц.

18 июня в Троицке команда своими силами выгрузила 180 тонн муки. На следующий день в Комсомольске производилась бункеровка угля и погрузка муки. Эту работу также выполнял экипаж судна и закончил ее за 3 часа.

Особенно отличились в погрузке и выгрузке знатные люди Верхне-Амурского пароходства, награжденные правительством медалями «За трудовое отличие» кочегар тов. Минин и матрос тов. Шуйский. Хорошо работали и матросы тт. Рудиков, Саяпин, Дорошенко, кочегары тт. Спицын, Фролов, Голюнов и другие.

В. РУХЛИНСКИЙ,
помполит парохода
«Профинтерн».

ИЮньскую программу перевыполним

Баржа «Казачка» работает на плесе реки Селемджи на участке Суражевка—Селемджинск. Работать, не знаям особенностей этой небольшой бурной речушки, показалось бы трудно и опасно. Но наш маленький коллектив баржи неплохо изучил условия плавания и терминологию Селемджи и, несмотря на некоторые трудности, майский план выполнил на 223,3 процента.

Сейчас мы прикладываем больше стараний к тому, чтобы перевыполнить и июньскую программу.

Ф. БАРБАКОВ,
скипер баржи «Казачка».

В БОРЬБЕ ЗА ПЕРВЕНСТВО

Комсомольско-молодежная команда парохода «Харьков» упорно добивается первенства в выполнении навигационного плана грузоперевозок.

Перевыполнив майский план на 9,4 процента, она за 18 дней июня дала 79, проц. вместо плановых 69, июньского задания.

Упущенное наверстывают

После заключения комплексного договора на социалистическое соревнование между Благовещенской пристанью и Благовещенской железнодорожной станцией, партийная, комсомольская и профсоюзная организации пристани недостаточно уделили внимания этому договору, не довели его полностью до сознания бригад и в отдельности до каждого рабочего и служащего. Здесь не чувствовалось живости, а спокойствие было присуще во всех отделах: «А вот, мол, заключили—хорошо, проверим—результаты выяснятся».

Такое спокойное отношение к соревнованию отдельных руководителей привело к тому, что заключение договоров по бригадам и отделам в мае достаточно не проверялось, а от этого не чувствовалось там борьбы за выполнение договоров и, как факт, пристань майский план погрузок и разгрузок не выполнила.

Обсуждая выполнение майского плана, партийная организация пристани (зам. секретаря партбюро тов. Липский) решила закрепить по бригадам своих партполномоченных с поручением проверки выполнения договора социалистического соревнования и дальнейшей мобилизации людей на их выполнение.

Коммунисты тт. Шевченко, Гончаров, Буланый и другие в бригадах грузчиков тт. Остапчука, Глотова, Малюшкина про

ПРОСТОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ ДАЕТ ПРЕКРАСНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Долгое время после установки, механизация сыпучих грузов (соли) на Благовещенской пристани Ветка из-за неимения весовых приборов не вступала в эксплуатацию.

Не так давно начальник пристани Ветка тов. Куликов сконструировал простой и удобный деревянный бункер, с помощью которого соль по транспортерам поступает в одну из его половин, наполняется до определенного уровня, а потом дно бункера открывают и соль по желобу таррируется прямо в трюм судна.

Каждая половина бункера рассчитана на 1140 килограммов.

Предложение тов. Куликова вошло в практическое действие и дает в работе прекрасные результаты.

ШУНТАКОВА,
начальник Благовещенской пристани.

работали план выработки, массово-агитационной работой с людьми добились их полной сознательности выполнения договоров социалистического соревнования.

Эти мероприятия помогли в повышении производительности труда бригад: на 20 июня в целом пристань июньский план грузоперевозок выполнила на 78,9 проц.

Но наряду с этим надо отметить, что партийная организация не добилась того, чтобы комсомольская организация и профсоюзная также стояли во главе соревнования. Комсомольская организация, например, (секретарь комитета тов. Денисенко) до сего времени некрепила комсомольцев по участкам работ, а только лишь ограничила свое «участие» в социалистическом соревновании обслуживанием договора на своем со стороны. Совершенно в стороне от соревнования и профсоюзная организация пристани (председатель месткома тов. Голов).

Плохо также поставлена работа по заключению и проверке договоров между техническими отделами пристани. Все внимание уделено только лишь бригадам грузчиков.

Эти недостатки партийная, комсомольская и профсоюзная организации должны учесть и в дальнейшем руководить соревнованием более конкретно.

Н. ШУМИЛОВА,

ВНИМАНИЮ СУДОВОДИТЕЛЕЙ

На основании указания начальника инспекции судоходства Амурского бассейна от 27 мая 1940 года, для лучшей видимости, на сигнальных мачтах пропускных постов р. Шилки: Ломовской бычек, Известка и Воскресенка цилиндры черного цвета перекрашены в белый цвет.

ПРИМЕЧАНИЕ: значение цилиндра белого цвета остается то же, что и цилиндра черного цвета.

Инспекция судоходства.

Пароход „Балябин“ не использует внутренних резервов

Хорошую славу завоевал о себе экипаж грузо-пассажирского парохода «Балябин» (капитан тов. Патрин, механик тов. Филиппов). Несмотря на изношенность корпуса и отдельных частей машины и палубной надстройки, коллектив этого судна прикладывает все свои силы и знания к тому, чтобы перевыполнить навигационную программу, завоевать первенство среди флота Верхне-Амурского пароходства. Это стремление балябинцы с честью оправдывают. Майский план по перевозке пассажиров и груза они выполнили на 119 процентов. Не снижает трудовых темпов сработанный коллектив и в июне. За 16 дней этого месяца июньская программа ими выполнена на 70 проц.

В нынешнем году пароход «Балябин» сделал только 2 рейса, но за этот небольшой промежуток времени на судне выросло много стахановцев, по казняющим замечательные образцы в работе. Вот взять к примеру молодых матросов тт. Кощечкина, Портнягина, Кочегаров тт. Заруцкого, Мамонтова и других. Это люди, которые как характеризует их уполномоченный от политотдела тов. Яковлев, действительно являются примером для всего экипажа.

Но нельзя обойти и того факта, что те успехи, которые достигнуты «Балябиным» за два рейса еще далеко не исчерпывают резервов и возможностей, имеющихся на судне. Среди честных и добросовестных работников, полностью отдающихся производству, есть еще отдельные члены команды несерьезно, с прохладцем относящиеся к порученному делу, вахту несут неаккуратно, неактивно относятся к погрузке топлива.

Неблагополучно на «Балябине» с организационно-массовой

и воспитательной работой. Социалистическое соревнование между вахтами и индивидуальное числится только на бумаге. Имеющиеся несколько догворов не проверяются. Доска производственных показателей и доска стахановцев судна не организованы. Председатель судового профсоюзного комитета комсомолец тов. Сычев не распределил обязанностей между членами судкома. И как результат этого, отдельные члены комитета забыли о своем избрании, не оправдывают доверие профсоюзной организации.

Нисколько не отличается от профсоюзной и комсомольская работа. Кроме организационно-выборного, комсомольских собраний на судне ни разу не было. Беседчики и чтецы не работают, стенная газета вышла всего лишь два раза. Задолженность как по профсоюзным, так и по комсомольским взносам у отдельных членов превышает больше трех месяцев.

Отсутствие организационно-массовых мероприятий среди экипажа безусловно отражается на трудовой дисциплине и на выполнении государственного плана.

И для того, чтобы достигнутые успехи не снизились, а наоборот удвоились, нужно, не теряя времени, судовому комитету, комсомольской организации и капитану — коммунисту тов. Патрину серьезно взяться за воспитание своего коллектива, за развертывание и постоянное руководство социалистическим соревнованием, популяризировать, поощрять лучших людей своего судна. Только при этом условии экипаж «Балябина» сможет добиться еще больших успехов, чем он достигнул сейчас.

Р. МИХАЙЛОВ.

Решительно повести борьбу с авариями и аварийщиками

Со дня открытия навигации прошел лишь один месяц. Но за это время в работе флота нашего пароходства произошло 23 аварийных случая.

В чем причина такой большой аварийности? Прежде всего объяснить это можно тем, что как инспекция судоходства, а также руководители Верхне-Амурского пароходства и 2 техучастка пути с первых дней навигации недостаточно развернули борьбу с авариями и аварийщиками, несерьезно отнеслись к привлечению тех, которые, не придерживаясь правил плавания и невыполняя указаний Наркома тов. Шашкова о решительной борьбе с авариями, проявляя лихачество, необдуманно, зачастую безответственно относятся к своим обязанностям, чем способствуют авариям.

Капитан парохода «Иркутск» тов. Татарняков 1 июня, ведя воз из 5-ти барж и одной халки № 173, против «Правил плавания по внутренним водным путям СССР», караван подвел близко к берегу и в то время, когда идущая за баржами халка носовой частью села на мель, Татарняков рывком сделал крутой поворот от берега,

отчего халка потерпела аварию: был сломан баллер и повреждено перо руля.

Старшина катера № 32 тов. Бряков по своей халатности не принял мер предосторожности и на выходе из корыта Нижне-Будундинского переката посадил плот на мель. Это также явилось нарушением правил плавания.

Причины всех 23-х аварий объясняются тем, что отдельные капитаны, лоцманы и шкиперы барж нарушают правила плавания и указания тов. Шашкова.

Это одна причина, от которой исходят аварии. Другая и самая серьезная—это недоброкачественный выпуск из ремонта судов заводом им. Ленина (директор тов. Новиков, главный инженер тов. Данильченко). Так, например, в мае с. г. заводом было отремонтировано рулевое управление парохода «Батуми» недоброкачественно. Вместо замены старого руля новым, там решили отделаться только электросваркой старых трещин. Из-за такого «ремонта» «Батуми» сломал руль и далеко отстал от выполнения июньского плана по перевозкам грузов.

Жалобы о недоброкачественном ремонте судов на завод им. Ленина поступают не только с одного «Батуми».

Все эти последствия отражаются сейчас. Они производят громадные убытки государству, отражаются на пароходство в выполнении навигационного плана по грузоперевозкам.

Наболевшие вопросы, стоящие перед пароходством, его отделами и командирами судов сегодня,—это вести решительную борьбу с авариями. Последствия недоброкачественного выпуска с ремонта пароходов должны устраняться немедленно на ходу. И это, несомненно, должно послужить серьезным предупреждением руководителям завода им. Ленина и других судоремонтных предприятий Верхне-Амурского пароходства—впредь не относиться халатно к такому важнейшему государственному заданию, как проведение зимнего ремонта флота, а сейчас же раз вернуть борьбу за образцовую подготовку к зимнему судоремонту, за высококачественное не на словах, а на деле проведение его.

К. ПРИХОДЬКО.

БЕЗОБРАЗИЯ В РЕСТОРАНЕ

В книге жалоб и предложений ресторана Зейского перевоза записано 23 жалобы, в которых посетители указывают на безобразную работу ресторана, грубость таких официантов, как Веселова и др. Незаконно поступает и директор ресторана тов. Аборина. К ней часто приходят знакомые за напитками и продуктами, которые она отпускает по «черному ходу».

Руководителям отдела питания торгрестранса не мешало бы заглянуть в ресторан перевоза и навести там порядок.

Две подписи.

Бюрократическое отношение к семье кадровика

Енин Николай Петрович в Верхне-Амурском пароходстве работает 28 лет. Сейчас он находится в плавании механиком на пароходе «Новосибирск».

Но с долголетней службой тов. Енина не считаются в жилуправлении. Его семья около двух лет ютится в тесной и непригодной для жилья комнатке частного. И сколько раз ни обращался тов. Енин к на-

чальнику жилуправления пароходства тов. Зраеву, но тот отделяется только обещаниями.

Руководители пароходства должны заставить Зраева считаться с кадрами и поставить вопрос перед жилуправлением о немедленном предоставлении квартиры семье механика тов. Енина.

П. КОСТИН.

ПОПРАВКА

В газете «Большевик Амура» № 70 от 20 июня с. г. в путевом приказе № 2 Народного Комиссара речного флота третий абзац следует читать так:

«За не выполнение распоряжения и неправильную, по существу, вредную практику в использовании флота,—начальнику эксплуатации Верхне-Амурского пароходства т. Шалашову объявить строгий выговор и предупредить, что при повторении подобных действий к нему будут приняты более строгие меры взыскания».

В ВОЕННОМ ТРИБУНАЛЕ

Сегодня, 22 июня, в 6 часов вечера, в клубе Благовещенского речного техникума военный трибунал Верхне-Амурского бассейна будет слушать дело по обвинению главного инженера Благовещенской судовой верфи Ковалева И. Т., ревизора службы движения Верхне-Амурского пароходства Тихомирова Н. И. и дежурного диспетчера Путько Я. Д. о простое баржи «Сивуч» и нарушении графика движения.

Зам. ответ. редактора
М. РАДЧЕНКО

Подготовка к судоремонту затягивается

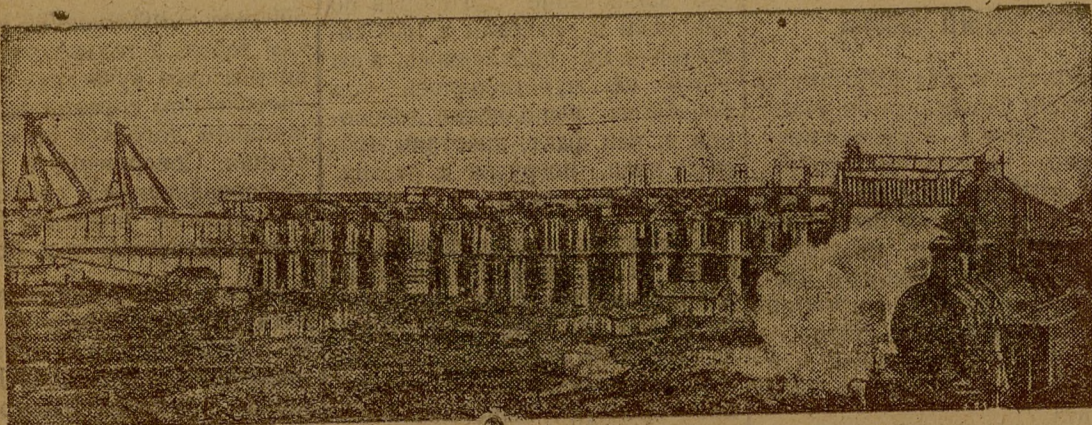
Прошло больше месяца с тех пор, как начальники цехов завода им. Ленина сдали сметы на ремонт по оборудованию зданий, станков и механизмов. Но до сих пор эти сметы плановым отделом завода еще не утвердились, что тормозит своевре-

менной подготовке к судоремонту.

В механическом цехе, хотя и приступили к ремонту станков, но все работы там производятся без нарядов, с плохим инструментом, которого к тому же недостаточно.

Такое отношение пляющего отдела к утверждению смет затягивает подготовку к зимнему судоремонту флота по цехам, на что дирекция завода должна уделить серьезное внимание.

О. Черненко.



Панорама строительства Шекенинской ГЭС (мощность 330 тысяч киловатт).
Фото М. Королева.

(Фото-клише ТАСС)

Политотдел, баскомреч с глубоким прискорбием извещают всех речников Верхнего Амура, что 20 июня скорпостижно от мозгового кровоизлияния скончался старейший работник полилинии водников—лекорский помощник

Петр Викторович ЛУЩИКОВ

и выражает свое глубокое соболезнование семье и родственникам покойного. Вынос тела состоится 22 июня, в 6 часов вечера, с Партизанской ул., дом № 6.

Политотдел, баскомреч