



БОЛЬШЕВИК АМУРА

Орган Политотдела
и Баскомреча
Верхне-Амурского
Пароходства

г. Благовещенск

ВЕРХНЕАМУРЦЫ, ВКЛЮЧАЙТЕСЬ В ПРЕДОКТАБРЬСКОЕ СОРЕВНОВАНИЕ

Приближается славная XXIII годовщина Великой Октябрьской социалистической революции. Этот исторический праздник, как и все революционные праздники, трудящиеся страны социализма встречают трудовым героизмом, поднятием производительности труда, выполнением и перевыполнением государственных планов. Уже сейчас по всей стране, на заводах, фабриках, на железнодорожном и водном транспорте поднялась волна предоктябрьского социалистического соревнования. Железнодорожники Дальневосточной железной дороги, а по их примеру и работники Благовещенской пристани, обратились с призывом ко всем рабочим, служащим, инженерам и техникам, ко всем речникам Верхне-Амурского пароходства — встретить XXIII годовщину Октября новыми производственными победами, перевыполнением навигационного плана грузоперевозок. Грузчики, механизаторы, грузоприемщики и другие работники пристани обязались к 7 ноября—XXIII годовщине пролетарского праздника навигационную программу по переработке грузов выполнить на 110 процентов, на 10 проц. увеличить производительность труда, настолько же проц. сократить расходы электроэнергии и т. д.

Замечательную инициативу коллектива пристани Благовещенск горячо подхватили и другие работники Верхне-Амурского пароходства. Команда грузового пассажирского парохода «Профинтерн», включаясь в предоктябрьское социалистическое соревнование, обязалась приложить все усилия к тому, чтобы к 1 октября навигационную программу не только выполнить, но и перевыполнить на 10 процентов. Экипаж плотовода «Красная звезда» в ознаменовании великого Октября дал социалистическое обещание: план грузоперевозок выполнить не ниже 115 процентов и вызвать на соревнование пароход «Батуми». Личный состав стахановского плотовода «Пролетарий», систематически перевыполняющий порейсовые и месячные задания, взял обязательство навигационный план грузоперевозок выполнить досрочно. Взяли на себя конкретные обязательства и работники Благовещенской

радио и телефонной станции.

Но еще не все суда, предприятия, службы и отделы пароходства включились в предоктябрьское соревнование. На Благовещенской судовой верфи, на заводе им. Ленина, в механико-судовой службе и на других участках бассейна партийные, профсоюзные и хозяйственные руководители, вместо делового, глубоко продуманного обсуждения, отделились только механическим чтением открытого письма пристанских работников. Начальник механико-судовой службы тов. Живица, начальник эксплуатации тов. Шалапов, не считаясь с постановлением управления, политотдела и баскомреча от 26 июня, не только не наметили конкретных обязательств в честь приближающегося всенародного праздника и не включились в предоктябрьское соревнование, но даже до сих пор не обсуждали в своих службах обращения коллектива Благовещенской пристани. С таким же вредным спокойствием отнеслись к этому важнейшему мероприятию на заводе им. Ленина (секретарь партбюро тов. Попов), Благовещенской верфи (секретарь партбюро тов. Куличков), 2 технической (секретарь парторганизации тов. Соколов) и др.

Задача сейчас заключается в том, чтобы включившись в предоктябрьское соревнование, повысить чувство ответственности за порученный участок работы, направить все силы на выполнение июльского плана, на выскокачественную и своевременную подготовку к судоремонту. Но все это нужно делать серьезно и вдумчиво, без всякой чумихи и кампанейщины, ибо успех социалистического соревнования имени XXIII годовщины Великой Октябрьской социалистической революции и достижения этого соревнования будут прежде всего зависеть от того, как партийные и профсоюзные руководители будут руководить соревнованием, помогать соревнующимся.

Товарищи судостроители, судоремонтники, работники управленческого аппарата и плавсостава! Включайтесь в предоктябрьское соревнование, добивайтесь новых успехов на своих участках, готовьте достойную встречу великому Октябрю!

не допускать простоев. «Великий праздник—XXIII годовщину Октября,—заявила бригада,—мы ознаменуем досрочным окончанием всех работ по барже № 60 к 1 октября, т. е. на 2,5 месяца раньше срока».

Здесь же они вызвали на социалистическое соревнование бригады: корпусного цеха—тов. Баскакова и столярно-плотничного цеха—тт. Сусликова и Малышкина.

Н. Шумилова.

ДРУЖНАЯ ПОДПИСКА НА ЗАЕМ— ЯРКАЯ ДЕМОНСТРАЦИЯ ЛЮБВИ К РОДИНЕ

НА УСИЛЕНИЕ ОБОРОННОЙ МОЩИ, ДАЛЬНЕЙШИЙ РАСЦВЕТ БЛАГОСОСТОЯНИЯ ТРУДЯЩИХСЯ

Бойцы и командиры военизированной охраны речного флота (завод им. Ленина) с большим воодушевлением встретили постановление Совнаркома о выпуске Государственного Займа Третьей Пятилетки (выпуск третьего года). За буквально короткий срок после митинга там на Заем подписались весь личный состав. Все бойцы и командиры дали взаймы государству двухмесячный и месячный заработок.

Бойцы тт. Маркин, Кадченко, Майстров, первыми подписа-

лись на Заем. Получая по 144 рубля в месяц, они подписались на 300 рублей каждый. Их примеру последовали остальные Боец тов. Волков сразу внес наличными половину подписки.

По окончании подписки на Заем, работники ВОХР РФ заявили: «Мы знаем, что данные нами взаймы государству дополнительные средства поспособствуют еще большему усилению оборонной мощи Советского Союза, дальнейшему расцвету благосостояния трудящихся».

С. И. Смолий.

ПЕРВЫЕ НА ЗЕЙСКОМ ПЛЕСЕ

Первой по Зейскому плесу закончила подписку на Заем Третьей Пятилетки (выпуск третьего года) команда парохода «Сибиряк». Заслушав информацию о значении советских займов, коллектив этого судна, приветствуя решение правительства о выпуске нового Займа, как один, подписался на месячный оклад.

Помощник механика тов. Борисов первый подписался на месячный заработок, за ним последовали тт. Рогачев, Лысенко, Чурашев, Фролов, Пичугин, Идеабудин, Попов и другие.

Фонд зарплаты экипажа «Сибиряк» составляет 8000 рублей, а подписались на 8100. Их примеру они вызвали последовать команду парохода «Большевик».

Пальцева.

Все подписались на месячный оклад

Дружно прошла подписка на Заем Третьей Пятилетки (выпуск третьего года) на пароходах «Лермонтов» и «Экономный». За несколько минут после сообщения о выпуске Займа, информации о его значении, все члены обеих команд были охвачены подпиской на Заем. Ниже оклада никто из них не подписался.

На 100 рублей превысила фонд заработной платы подпис-

ка на Заем команды баржи «Мошегда». Шкипер тов. Липовских подписался первым больше своего оклада.

Хорошо также прошла подписка на Заем и на газоход № 137. Выступивший с призывом последовать его примеру тов. Павлов подписался больше своего оклада. Трехдневный и месячный заработок дали взаймы государству и остальные члены команды.

ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ПОДПИСКА

БОРТ ПАРОХОДА «ДЗЕРЖИНСКИЙ» 6 июля (по радио).

В связи с пополнением отсутствовавших членов команды проведена дополнительная подписка на Государственный Заем Третьей Пятилетки (выпуск

третьего года). Всего по пароходу реализовано Займа на 14500 рублей, что перекрывает месячный фонд заработной платы на 1400 рублей.

ЧАЩИН,
помполит парохода
«Дзержинский».

Поддерживаем призыв работников пристани

Коллектив службы связи Благовещенской радио и телефонной станции «Река», обсудив открытое письмо работников Благовещенской пристани о разрывании предоктябрьского соцсоревнования единодушно одобряет этот призыв и, включаясь в социалистическое соревнование имени XXIII годовщины Великой Октябрьской социалистической революции, обязуется:

1. В навигацию 1940 года не иметь простоев в работе береговых и судовых радио и телефонных станций по причинам, связанным от обслуживающих работников.

2. Не иметь ни одной искаженной или задержанной по вине работников связи радиотелеграммы сверх установленного срока. Вся работа по радиотелеграфу производить строго по установленному и утвержденному на 1940 год расписанию, повседневно увеличивая обмен радиокорреспонденции и добываясь по Благовещенской радиостанции 150 тысяч слов в месяц.

3. Соблюдать дисциплину в эфире, не допуская некодовых

переговоров, а также не загружать эфир излишними разговорами.

4. Держать в образцовом техническом состоянии имущество связи как монтированное на объектах, так и находящееся на складе.

5. Телефонисткам производить соединение и разъединение абонентов согласно норм 5-7 секунд.

6. Быть вежливым в работе и не соединять лишних абонентов, своевременно разъединяя после каждого переговора.

7. Монтерам производить профилактический ремонт телефонных линий и аппаратуры, не допуская совершенно перебоев в работе телефонной станции по техническим причинам.

8. Дежурным радиотехникам и мотористам повседневно осматривать и проверять исправность радиопаратуры и моторов, не допуская совершенно остановок работы радиостанции по техническим причинам.

9. Линейным радиотехникам по прибытию судов в Благовещенск осматривать состояние судовых радиостанций, устраняя все недостатки, одновремен-

но инструктировать радистов по улучшению работы.

10. Судовым радиостанциям иметь в навигационный период не менее 3-х явок в сутки, с любой береговой радиостанцией бассейна.

Линейным радиотехникам закончить составление ремонтных ведомостей не позднее 10 августа 1940 года.

11. Производить строительство во связи и ремонт с оценкой на «хорошо».

12. Служба связи немедленно отвечает на все запросы объектов связи, а также своевременно в установленные сроки, высылает в управление связи Наркомречфлота запрашиваемые материалы.

15. Заключить индивидуальные договоры на социалистическое соревнование к 12 июля с. г. и добиться их выполнения. По поручению общего собрания:

начальник связи Баленко, начальник Благовещенской радиостанции Гейнаров, начальник телефонной станции «Река» Иванищев, ст. моторист Черняев.

В честь великого праздника

В обеденный перерыв 8 июля на собрании бригада корпусного цеха тов. Гладкова Благовещенской судовой верфи, обсудив обращение работников Благовещенской пристани, приняла план по досрочному выпуску баржи № 60, грузоподъемностью в 1650 тонн.

Включаясь в предоктябрьское социалистическое соревнование все члены бригады тов. Гладкова обязались работать еще с большей энергией, качественно,

ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ

БОЛЬШЕ ВНИМАНИЯ ПАРТИЙНОЙ ПРОПАГАНДЕ
СРЕДИ ПЛАВСОСТАВА

Произведенной недавно проверкой постановки партийной пропаганды на судах Верхне-Амурского пароходства установлено, что изучением истории партии большинство судовых команд не занимается. Основной причиной плохо налаженного политобразования среди плавсостава является то, что сектор партийной пропаганды и агитации политотдела (начальник сектора тов. Пахолков) недостаточно руководит пропагандой на судах. Сам тов. Пахолков на пароходах бывает очень редко, а на некоторых его совсем не видят.

Не снимается ответственность за организацию партийной учебы на судах и с коммунистов плавсостава. Однако, многие члены и кандидаты ВКП(б), работающие на пароходах, не помогают комсомольским организациям воспитывать членов ВЛКСМ и молодежь экипажа, в духе коммунизма, не возглавляют партийной пропаганды на судах. Хуже того, отдельные коммунисты, кандидаты партии, руководители комсомольских организаций не только не показывают личного примера в партучебе, но даже совсем не изучают «Краткий курс истории ВКП(б)».

Как, например, комсорг парохода «Батуми» тов. Шевченко может требовать от комсомольцев постоянного повышения идейно-политических знаний, когда она сама не изучает исто-

рию партии. А между тем на этом судне с начала навигации и до настоящего времени имеет место помполит тов. Винниченко. Но и он вопросу партпросвещения уделяет мало внимания. Кандидат ВКП(б) тов. Черемных совершенно не повышает своих политических знаний, не изучает Краткий курс истории партии, но этого коммуниста не обсуждали пока на партийном собрании.

Ничем не отличается партийная пропаганда на пароходах «Иркутск» и «Красная звезда». Коммунисты и комсомольцы этих судов также не занимаются изучением основ марксизма-ленинизма. А помполиты тт. Козлов и Попенко, увлекшись производственными вопросами, не контролируют и не помогают в идейно-политическом росте членам команды.

Неблагополучно с изучением «Краткого курса истории ВКП(б)» и на других судах бассейна. Это положение обязывает сектор партийной пропаганды и агитации политотдела, а в частности его начальника тов. Пахолкова, более серьезно заняться пропагандистской работой среди плавсостава, глубже вникать в жизнь судовых команд, оказывать практическую помощь изучающим «Краткий курс истории ВКП(б)».

КРАВЧЕНКО,
инструктор политотдела по пропаганде.

ЛЕКЦИЯ
О КОММУНИСТИЧЕСКОМ
ВОСПИТАНИИ ТРУДЯЩИХСЯ

БОРТ ПАРОХОДА «ПРОФ-ИНТЕРН» 6 июля (по радио).

Вчера в красном уголке для экипажа была прочитана лекция о коммунистическом воспитании трудящихся и о трудовой дисциплине на речном транспорте. Лекцию читал пассажир — начальник политотдела Нижне-Амурского пароходства тов. Осипов.

По окончании лекции развернулась оживленная беседа об обращении ВЦСПС и Указа Верховного Совета СССР о переходе на 8-ми часовой рабочий день и семидневную рабочую неделю. На все заданные вопросы тов. Осипов дал исчерпывающие ответы.

В. РУХЛИНСКИЙ,
помполит парохода
«Профинтерн».

В бывшем офицерском яхт-клубе в Августове (Белорусская ССР) в июне открылся санаторий для трудящихся.



Главное здание санатория.
(Фото-клише ТАСС).

ДВА РЕЙСА
ПОРОЖНЯКОМ

Июнь для парохода «Мазурук» из-за безрассудных распоряжений начальника Сретенской пристани тов. Бадагова, незнающего положения дел на плесе своего участка, был непродоводительным.

15 июня наш пароход с зозом, находившийся на расстоянии 70 километров выше идущего следом судна «Москва», от Бадагова получает по радио приказание следующего содержания: «Вернитесь к пароходу «Москва». Если он ведет 4 баржи, то 2 буксируйте и следуйте вверх».

«Мазурук» бросил свой воз и сделал 140-километровый непроизводительный пробег потому, что на буксире у «Москвы» было только две баржи.

Второй случай бессмысленного распоряжения не заставил себя долго ждать.

23 июня «Мазурук» с двумя баржами, подходя к Усть-Каре, был встречен начальником службы эксплуатации тов. Шалашовым и находившимся там тов. Бадаговым, которые приказали оставить воз и идти в Сретенск на помощь пароходу «Москва», несущему развернуть свистящий караван. А между прочим, с этой работой успешно смогло бы справиться стоящее здесь же незанятое судно «Зенит».

Наш пароход двинулся в Сретенск порожняком и сделал второй бесполезный рейс протяжением в 114 километров.

Вот та часть характерных примеров «руководства», которая не позволяет точно и хорошо справляться командам судов с поставленными задачами. И только этим можно объяснить невыполнение июньского плана пароходом «Мазурук».

МАРИНЕНКО,
капитан парохода «Мазурук».

Завком
не руководит
профоргами

Большую и важную роль в профсоюзной работе на предприятиях, в учреждениях призваны сделать профсоюзные группы. С их помощью заводские, местные и цеховые комитеты доводят до сведения профсоюзных масс все решения партии, правительства, центральных органов профессиональных союзов, вовлекают рабочих и служащих в социалистическое соревнование. Руководители профгрупп-профорги должны быть примером для всех членов союза.

Совсем не так обстоит дело на заводе им. Ленина. Профорги здесь не являются передовиками производства, не оправдывают почетного звания — вождя масс. Об этом убедительно говорят многочисленные факты. Собрания в группах не проводятся, соревнование организовано формально, договоры не проверяются, призыв коллектива Благовещенской пристани о предоктябрьском соревновании не обсуждался, массовая и воспитательная работа в цехах, бригадах отсутствует. Стенные газеты — эта большая политическая сила, способствующая улучшению работы бригады, цеха, предприятия в целом, — являются в цехах завода только в юбилейные и праздничные дни. Производственные планы на собраниях членов союза не обсуждаются.

Эта запущенность профсоюзной работы в низовых организациях объясняется, прежде всего, отсутствием руководства со стороны заводского комитета. После выборов профоргов прошло уже около года, но их никто не созывал, не объяснял основных обязанностей, с чего начать работу в группе. Поэтому и неудивительно, что тов. Косарев даже забыл о его избрании профоргом слесарного цеха.

Расшатанность профсоюзной дисциплины дошла до такой степени, что отдельные члены союза перестали посещать собрания, платить членские взносы. Например, такие члены профсоюза, как маляр наружно цеха тов. Никитина, инженер механического цеха тов. Приходченко, заведующий материальным складом тов. Бурихин, слесарь Ильин и другие, уже по 6 месяцев не платят членских взносов. Но этот поразительный факт не обсуждался ни в группах, ни на заседаниях завкома.

О недостатках профсоюзной работы и руководства профоргами на заводе им. Ленина можно рассказать еще очень много, но нам кажется, что достаточно и этого, чтобы поставить вопрос о деятельности завкома на обсуждение общего профсоюзного собрания.

О. ЧЕРНЕНКО.

Зам. ответств. редактора
М. РАДЧЕНКО.

Механизация погрузки и выгрузки

(Опыт Куйбышевской пристани)

В навигацию 1939 года пристань Куйбышев Средне-Волжского пароходства неплохо справилась с выполнением навигационного плана и дала 745 тысяч рублей экономии.

Этого успеха пристань добилась благодаря широкой механизации погрузочно-разгрузочных работ, умелому использованию механизмов.

Из года в год растет и совершенствуется механизация на пристани. В прошлом году механизированная погрузка и выгрузка составили 66,4 процента. В навигацию нынешнего года пристань должна переработать с помощью механизмов 83 проц. грузов.

Механизмы в зимний период были хорошо отремонтированы. Большую роль сыграла правильная организация ремонтных работ. Мы создали специальные бригады ремонтников, занимавшихся ремонтом одного или нескольких однородных видов механизмов и деталей. В каждую бригаду вошли 2-3 работника, хорошо знакомые с машинами и их ремонтом. В стаханов-

ских школах, организованных в бригадах, эти работники передавали свой опыт другим ремонтникам.

Широко было использовано зимнее время и для технической учебы механизаторских кадров. На курсах повышения квалификации при учебном комбинате пароходства многие механизаторы приобрели новую более высокую квалификацию.

Серьезную работу по усовершенствованию механизации провели изобретатели и рационализаторы пристани. По предложению электромеханика тов. М. В. Парфирова на пристани введено централизованное управление механизмами. Раньше на каждом причале, имеющем 4-5 транспортеров, работало в смене не менее 3 мотористов. Людям приходилось бегать от рубильника к рубильнику, расположенным в разных местах. А теперь благодаря централизации управления один моторист свободно обслуживает 4-5 транспортеров. Управление всеми транспортерами на каждом при-

чале сосредоточено в одном месте — в будке, из которой мотористу видно, как работают механизмы. Сигналы с дебаркадера подаются мотористу электрическим звонком. Точно так же устроено управление бремсбергами.

Моторист комсомолец тов. В. Никишкин в прошлом году сконструировал транспортер с двумя рабочими ветвями. Обычно у транспортеров половина ленты все время находится в холостом ходу. В транспортере В. Никишкина полностью используется вся лента. По принципу устройства трансмиссий т. Никишкин сделал переходы ленты транспортера с горизонтальных барабанов на вертикальные. Из одного транспортера получилось по существу два, работающих одновременно в двух разных направлениях, — один на подъем, другой — на спуск. Этот транспортер при мощности мотора в 11 киловатт позволяет производить одновременно подъем и спуск грузов на высоту в 12 метров. Его производительность — 100 тонн в час.

По почину стахановцев пристани мы ввели целый ряд нов-

шеств в организации труда на погрузке и выгрузке. Введена беспереvallочная выгрузка кулькового цемента. Поднятый из трюма и подвешенный к бремсбергу на тачках цемент грузится в несколько расширенные тележки бремсберга вместе с тачками, которые освобождаются от груза уже на складе.

Трюмные работы у нас полностью механизированы. Подъем груза из трюма на палубу осуществляется исключительно кранами-лебедками.

Стахановские бригады грузчиков внесли изменения и в расстановку людей в бригаде при выгрузке такого массового груза, как цемент. Опыт стахановцев показывает, что наиболее эффективна для бригады, состоящей из 18 человек, такая расстановка сил: четверо работают в трюме на подъеме цемента к лебедке, один — на зацепке груза краном-лебедкой, один — на отцепке груза от крана, шестеро — на накатке тачек в тележки бремсберга и столько же на укладке груза в склад или в вагоны.

А. АЛЯЕВ,
начальник пристани
Куйбышев.