

1940 г.

25 ИЮЛЯ

ЧЕТВЕРГ

№ 85 (418)

ЦЕНА 8 коп.

БОЛЬШЕВИК АМУРА

ПРОЛЕТАРИИ ВСЕХ СТРАН, СОЕДИНЯЙТЕСЬ!

Орган Политотдела
и Баскомреча
Верхне-Амурского
Пароходства

г. Благовещенск

Всесторонне подготовить призывников к службе в РККА

Через полтора—два месяца в ряды доблестной Красной армии и Военно-Морского флота будет призвана молодежь, родившаяся в 1919—20—21 годах. Тысячи молодых патриотов горят желанием скорее стать бойцами РККА, ибо они отлично знают, что защита социалистической родины — священный долг каждого гражданина СССР. Служба в рядах Красной армии—большая честь и высокое доверие.

Готовясь к защите родины, призывники Верхне-Амурского пароходства активно ведут подготовку для выполнения своей почетной задачи. Через оборонные кружки они овладевают военными знаниями. Призывники нашего бассейна имеют по 2-3 оборонных значка. Многие из них овладели искусством штыкового боя, метания гранат, флажной сигнализацией и т. д.—получили первые военные навыки, сноровку.

Образцово идет подготовка к призыву на земснаряде «Амурская 10». Здесь за короткий срок все призывники сдали нормы на значок ВС I ступени и сейчас занимаются в кружках «Моряк», ПВХО и ГСО. Каждый такой оборонный кружок выпускает боевой листок, для призывников проводятся лекции о международном положении, о Красной армии и Военно-Морском флоте. Большую работу среди призывников проводит помполит «Амурская 10» тов. Пономарев и председатель первичной организации Осоавиахима тов. Амелицкий.

Неплохо поставлена работа с призывниками и на пароходе «Профинтерн». Здесь призывники сдают уже зачеты по винтовке и по нормам ПВХО. Также организованно занимаются в кружках «Моряк» и ПВХО на пароходах «Хабаровск», «Дзержинский», «Харьков» и других. На Благовещенской судовой верфи почти все призывники значкисты. Сам секретарь комитета ВЛКСМ верфи тов. Пономарев подготовил 13 значкистов ГСО, 40 сигнальщиков и 20 значкистов ГСО подготовлено в ФЗУ водников, в средней школе № 5 водников все призывники имеют по 3 и даже 4 оборонных значка.

Молодые люди, вступающие в ряды РККА, должны помнить, что их ждет серьезная

боевая учеба, что каждый из них должен быть смелым, физически выносливым, способным переносить любые трудности. Вот почему необходимо оставшиеся дни до призыва максимально использовать для того, чтобы всесторонне подготовить себя к службе в Красной армии, к выполнению почетной задачи.

На лучшую подготовку к призыву 1940 года Амурская область соревнуется с Еврейской Автономной областью. Однако, надо сказать, что в большинстве организаций пароходства подготовка к призыву проходит исключительно слабо, там не все призывники охвачены оборонной и физкультурной работой.

Особенно плохо поставлена работа с призывниками на заводе им. Ленина. Здесь раньше организованные оборонные кружки прекратили свою деятельность, политико-воспитательной работы не проводится, ликвидацией малограмотности не занимаются. Из числа призывников имеется много достойных носить звание члена Ленинско-Сталинского комсомола, но вовлечением этих людей в комсомол комитет ВЛКСМ не занимается. Такое же положение и на Благовещенской пристани. Партийные, комсомольские и профсоюзные организации этих предприятий совершенно уклонились от своей прямой обязанности — работе с призывниками. Особенно большие обязанности возлагаются на комсомольские организации, ибо больше 70 проц. призываемых являются членами ВЛКСМ. Комсомольские организации обязаны организовать достойные проводы в армию и флот своих членов и развернуть работу по вовлечению призывников в комсомол.

Оставшееся время до призыва должно быть максимально использовано для того, чтобы всесторонне подготовить призывников к почетной службе в рядах РККА.

Дело чести партийных, комсомольских и профсоюзных организаций предприятий провести подготовку к призыву с таким расчетом, чтобы наша Красная армия и Военно-Морской флот получили достойное пополнение.

ИЮЛЬСКИЙ ПЛАН ПЕРЕВЫПОЛНЕН

БОРТ ПАРОХОДА «ПРОФИНТЕРН», 23 июля (по радио). В борьбе за первенство в социалистическом соревновании с пароходами «Дзержинский» и «Чичерин», команда «Профинтерна» в июле снова одержала победу: месячный план на 23 июля выполнен на 115 процентов.

Капитан Обливанцев, помполит Рухлицкий, секретарь комитета ВЛКСМ Корнелюк.

На строительстве Днепро-Бугского канала (Белорусская ССР).



Плотничьи работы по сооружению шлюза № 6.

БОЛЬШЕ, ЧЕМ В ПРОШЛОМ ГОДУ

С большой активностью прошла подписка среди трудящихся Верхне-Амурского речного пароходства на Государственный Заем Третьей Пятилетки (выпуск третьего года).

Только в одних предприятиях и учреждениях пароходства г. Благовещенска подписка на заем третьей пятилетки превысила прошлогоднюю на 52425 рублей. На 72265 рублей больше прошлогоднего дают займы Советскому государству работники плавающего состава.

О соревновании за прибыльную работу, за досрочное и высококачественное выполнение производственных планов 1940 г. КО ВСЕМ РАБОТНИКАМ РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА

ДОРОГИЕ ТОВАРИЩИ!

Развернувшееся по инициативе рабочих и служащих Северо-Западного пароходства соревнование за прибыльную работу знаменует собой новый творческий подъем среди коллективов речного флота. Оно свидетельствует о неуклонной воле передовых людей с честью выполнить решение XVIII съезда ВКП(б) и личное указание товарища Сталина о превращении водного транспорта из отстающей в передовую отрасль народного хозяйства Советского Союза.

Начавшееся соревнование помогает работникам флота вплотную заняться экономическими вопросами, способствует укреплению хозрасчета и финансовой дисциплины сверху донизу, от наркомата до пристани и судна. В борьбу за выполнение и перевыполнение плана перевозок, наряду с эксплуатационниками, вовлекаются многочисленные кадры коммерческих и финансовых работников.

Производственно-технические показатели неотделимы от экономики, от финансов. Это хорошо поняли соревнующиеся коллективы, взяв обязательство выполнить навигационные

задания с меньшими затратами средств, снизить себестоимость перевозок и переработки грузов и максимально экономить топливо.

Соревнование только тогда станет могучей силой, когда оно будет массовым, если в нем примут участие все работники речного флота, все большие и малые командиры, весь руководящий состав речного флота. Задача начальников пароходств, политотделов, бассейновых управлений пути, партийных и профсоюзных организаций состоит в том, чтобы повысить свою руководящую и организаторскую роль в соревновании, не допуская вредной парадности и неделового азарта в таком большом общегосударственном деле.

Необходимо учесть большие недостатки в организации и проведении соревнования в минувшую навигацию 1939 года, когда социалистические договоры разрабатывались узким кругом руководящих работников без участия широких масс и о них знало только ограниченное число людей. О подведении итогов соревнования иногда забывали или же проводили эту важнейшую работу на-

трудящихся. На митингах трудящиеся горячо приветствовали решение сейма. На митинге в Вильно участвовало 100 тысяч человек.

100 тысяч человек восторженно приветствовали резолюцию, одобряющую вступление Литвы в состав Советского Союза. (ТАСС).

Торжества в советской Литве

КАУНАС, 22 июля. Вчера вечером, когда стало известно, что народный сейм объявил Литву Литовской Советской Социалистической Республикой и передал всю власть в руки Советов депутатов трудящихся, в Каунасе, Вильно, Шауляй и других городах и местечках со- стоялись многолюдные митинги

Митинг трудящихся Таллина

ТАЛЛИН, 21 июля. Вечером на стадионе состоялся многолюдный митинг трудящихся Таллина, посвященный открытию Государственной думы. Выступившие на митинге депутаты Государственной думы Кадакас, доктор Хион Янус были горячо встречены трудящимися.

Депутат Янус заявил, что с сегодняшнего дня в Эстонии устанавливается новая государственная власть Советов. Свою речь Янус заканчивает словами: «Да здравствует Эстонская Советская Социалистическая Республика, союзная республика великого Советского Союза.

Да здравствует наш родной отец Сталин!

Долго гремит восторженная овация торжествующего народа. Несутся приветствия в честь великого Сталина и могучего Советского Союза. (ТАСС).

200-тысячная демонстрация в Риге

РИГА, 21 июля. С 6 часов вечера на улице Вольдемара, бульваре Калпака собрались толпы трудящихся в ожидании окончания заседания сейма. Не успели смолкнуть овации в зале на заседании сейма, провозгласившего советскую власть в Латвии, буря восторга охватила собравшихся на улицах. Демонстранты со знаменами и портретами вождей СССР, лозунгами, приветствующими советскую власть, приветствиями по поводу присоединения Латвии к СССР, заполнили улицы столицы. Колонна за колонной демонстранты проходили мимо трибун, где находились депутаты сейма. Восторженной овацией приветствовали своих избранных.

В демонстрации участвовало 200 тысяч человек трудящихся. (ТАСС).

спех, формально. Эти недостатки и ошибки необходимо решительно устранить.

Народный комиссариат, Политуправление речного флота и ЦК профсоюза речников, одобряя инициативу рабочих и служащих Северо-Западного пароходства и других коллективов, начавших соревнование за прибыльную работу речного флота и за досрочное выполнение плана перевозок, устанавливают следующий порядок подведения итогов социалистического соревнования в речном флоте и поощрения передовых коллективов.

1. Начальники пароходств, политотделов, бассейновых управлений пути и бассейновые комитеты профсоюза речников совместно ежемесячно подводят итоги социалистического соревнования и организуют проведение специальных собраний в портах, на пристанях, судах, судоремонтных и судостроительных предприятиях, технических участках пути и на стройках, на которых обсуждают результаты проверки выполнения взятых обязательств.

(Окончание на 2 стр.)

О соревновании за прибыльную работу, за досрочное и высококачественное выполнение производственных планов 1940 г.

2. Итоги социалистического соревнования должны ежемесячно публиковаться в газете «Речной транспорт», в бассейновых и многотиражных газетах, широко популяризируя опыт и достижения лучших коллективов.

3. Для определения первенства в соревновании Народный комиссариат речного флота, Политуправление и ЦК профсоюза речников устанавливают следующие основные показатели:

Для пароходств:

а) Досрочное выполнение месячных, квартальных и навигационного планов перевозок в тоннах и тонно-километрах, в первую очередь, за счет основных решающих грузов;

б) Выполнение навигационного плана пассажироперевозок (по количеству перевозок и пассажиро-километрам);

в) Перевыполнение финансового плана по доходам и снижению себестоимости перевозок;

г) Перевыполнение основных эксплуатационных измерителей работы флота (по нагрузке, по скорости, по времени и по производительности, а также удлинению эксплуатационного периода);

д) Ликвидация аварийности и простоев флота;

е) Максимальная экономия топлива;

ж) Выполнение графиков и расписаний движения судов и регулировочных приказов по передаче флота смежным пароходствам;

з) Выполнение установленных сроков доставки грузов;

и) Ликвидация хищений и порчи грузов;

к) Организация культурного обслуживания пассажиров;

л) Выполнение плана капитального строительства и сдачи в эксплуатацию пусковых объектов в установленные сроки;

м) Повышение производительности труда против установленного плана;

н) Улучшение технического состояния флота, высококачественное проведение судоремонта, обеспечение судов запасными частями;

о) Внедрение в повседневную работу заводов, пристаней и судов стахановского опыта и рационализаторских предложений;

п) Экономия и максимальное сокращение административно-управленческих расходов.

Для портов и пристаней:

а) Досрочное выполнение месячных, квартальных и годовых планов общей и механизированной переработки грузов;

б) Выполнение плана по доходам и снижению себестоимости переработки грузов;

в) Максимальное использование имеющихся средств механизации и рабочей силы;

г) Ликвидация простоев судов и вагонов, простоев механизмов и рабочей силы;

д) Повышение производительности труда против установленного плана для грузчиков, механизаторов и складских работников;

е) Качественная и культурная переработка грузов, бережное хранение их и ликвидация хищений;

ж) Организация работы портов и пристаней на основе разрабатанных технологических процессов, снижение перевалочного коэффициента;

з) Культурное обслуживание пассажиров;

и) Улучшение культурно-бытовых условий и закрепление рабочей силы.

Для самоходных судов:

а) Досрочное выполнение месячных и навигационного планов перевозок;

б) Перевыполнение эксплуатационных измерителей (скорость, ходовое время, использование мощности, увеличение производительности);

в) Содержание судна в отличном техническом и санитарном состоянии. Организация саморемонта и подготовка к судоремонту;

г) Безаварийная работа;

д) Отсутствие простоев судна;

е) Максимальная экономия топлива и смазочных материалов;

ж) Снижение себестоимости перевозки грузов;

з) Перевыполнение плана доходов;

и) Ликвидация хищений и порчи грузов;

к) Культурное обслуживание пассажиров;

л) Улучшение культурно-бытовых условий и закрепление судовых команд;

м) Организация техучебы и политико-воспитательной работы.

Для несамоходных судов:

а) Досрочное выполнение месячных и навигационного планов перевозок;

б) Содержание судна в отличном техническом и санитарном состоянии;

в) Отсутствие случаев хищения и порчи грузов (для нефтеналивных судов недопущение обводненности нефтепродуктов);

г) Проведение профилактического ремонта судна силами команды;

д) Безаварийная работа;

е) Улучшение культурно-бытовых условий и закрепление судовых команд.

Для судоремонтных и судостроительных предприятий:

а) Досрочное и высококачественное выполнение плана по судоремонту и судостроению;

б) Досрочный выпуск судов из навигационного ремонта;

в) Повышение производительности труда и снижение себестоимости судоремонтных и судостроительных работ против установленного плана;

г) Полная ликвидация брака и переделок, ликвидация простоев рабочей силы и оборудования;

д) Своевременная и высококачественная подготовка к зимнему судоремонту;

е) Широкое внедрение заменителей дефицитных материалов;

ж) Широкая организация межгостаночного обслуживания и совмещения профессий, развитие стахановских школ и внедрение рационализаторских предложений;

з) Улучшение культурно-бытовых условий и закрепление рабочей силы.

Для бассейновых управлений и технических участков пути:

а) Выполнение программы нормированных глубин на всех участках пути;

б) Высококачественное содержание береговой и пловучей обстановки пути;

в) Ликвидация аварийности флота по причинам недоброкачественного содержания пути;

г) Снижение себестоимости обстановки дноуглубительных и других путевых работ;

ж) Широкая организация межгостаночного обслуживания и совмещения профессий, развитие стахановских школ и внедрение рационализаторских предложений;

з) Улучшение культурно-бытовых условий и закрепление рабочей силы.

Для пароходств:

а) Досрочное выполнение месячных, квартальных и навигационного планов перевозок в тоннах и тонно-километрах, в первую очередь, за счет основных решающих грузов;

б) Выполнение навигационного плана пассажироперевозок (по количеству перевозок и пассажиро-километрам);

в) Перевыполнение финансового плана по доходам и снижению себестоимости перевозок;

г) Перевыполнение основных эксплуатационных измерителей работы флота (по нагрузке, по скорости, по времени и по производительности, а также удлинению эксплуатационного периода);

д) Ликвидация аварийности и простоев флота;

е) Максимальная экономия топлива;

ж) Выполнение графиков и расписаний движения судов и регулировочных приказов по передаче флота смежным пароходствам;

з) Выполнение установленных сроков доставки грузов;

и) Ликвидация хищений и порчи грузов;

к) Организация культурного обслуживания пассажиров;

л) Выполнение плана капитального строительства и сдачи в эксплуатацию пусковых объектов в установленные сроки;

м) Повышение производительности труда против установленного плана;

н) Улучшение технического состояния флота, высококачественное проведение судоремонта, обеспечение судов запасными частями;

о) Внедрение в повседневную работу заводов, пристаней и судов стахановского опыта и рационализаторских предложений;

п) Экономия и максимальное сокращение административно-управленческих расходов.

Для портов и пристаней:

а) Досрочное выполнение месячных, квартальных и годовых планов общей и механизированной переработки грузов;

б) Выполнение плана по доходам и снижению себестоимости переработки грузов;

в) Максимальное использование имеющихся средств механизации и рабочей силы;

г) Ликвидация простоев судов и вагонов, простоев механизмов и рабочей силы;

д) Повышение производительности труда против установленного плана для грузчиков, механизаторов и складских работников;

е) Качественная и культурная переработка грузов, бережное хранение их и ликвидация хищений;

ж) Организация работы портов и пристаней на основе разрабатанных технологических процессов, снижение перевалочного коэффициента;

з) Культурное обслуживание пассажиров;

и) Улучшение культурно-бытовых условий и закрепление рабочей силы.

Для самоходных судов:

а) Досрочное выполнение месячных и навигационного планов перевозок;

б) Перевыполнение эксплуатационных измерителей (скорость, ходовое время, использование мощности, увеличение производительности);

ж) Улучшение культурно-бытовых условий и закрепление рабочей силы;

з) Экономия и максимальное сокращение административно-управленческих расходов;

и) Внедрение механизации на строительных работах, в первую очередь простейшей, с целью сокращения потребности в рабочей силе.

4. Для премирования лучших передовых коллективов устанавливаются следующие премии:

Для пароходств:

Одна первая премия: переходящее красное знамя Наркомречфлота, Политуправления и ЦК профсоюза речников и 15.000 рублей.

Две вторых премии по 10.000 рублей.

Для портов—пристаней вне-разрядных и 1-го разряда:

Одна первая премия: переходящее красное знамя Наркомречфлота, Политуправления и ЦК профсоюза речников и 10.000 рублей.

Одна вторая премия в 7.500 рублей.

Для пристаней 2-го и 3-го разряда:

Одна первая премия: грамота Наркомречфлота, Политуправления и ЦК профсоюза речников и 5.000 рублей.

Две вторых премии по 3.000 рублей.

Две третьих премии—грамоты.

Для самоходных судов:

Пять первых премий: грамота Наркомречфлота, Политуправления и ЦК профсоюза речников и 3.000 рублей.

Пять вторых премий по 2.000 рублей.

Пять третьих премий—грамоты.

Для несамоходных судов:

Три первых премии: грамота Наркомречфлота, Политуправления и ЦК профсоюза речников и 2.000 рублей.

Пять вторых премий по 1.000 рублей.

Пять третьих премий—грамоты.

Для бассейновых управлений пути:

Одна первая премия: переходящее красное знамя Наркомречфлота, Политуправления и ЦК профсоюза речников и 10.000 рублей.

Одна вторая премия в 5.000 рублей.

Для технических участков пути:

Одна первая премия: грамота Наркомречфлота, Политуправления и ЦК профсоюза речников и 5.000 рублей.

Две вторых премии по 3.000 рублей.

Для земкараванов:

Одна первая премия: грамота Наркомречфлота, Политуправления и ЦК профсоюза речников и 3.000 рублей.

Две вторых премии по 2.000 рублей.

Две третьих премии—грамоты.

Для заводов и верфей (вне-разрядные и 1-го разряда):

Одна первая премия: переходящее красное знамя Наркомречфлота, Политуправления и ЦК профсоюза речников и 10.000 рублей.

Две вторых премии по 5.000 рублей.

Две третьих премии—грамоты.

Одна первая премия: грамота Наркомречфлота, Политуправления и ЦК профсоюза речников и 7.000 рублей.

Одна вторая премия в 4.000 рублей.

Две третьих премии — грамоты.

Одна первая премия: переходящее красное знамя Наркомречфлота, Политуправления и ЦК профсоюза речников и 10.000 рублей.

Две вторых премии по 5.000 рублей.

Для остальных судоремонтных заводов, мастерских:

Одна первая премия: грамота Наркомречфлота, Политуправления и ЦК профсоюза речников и 7.000 рублей.

Одна вторая премия в 4.000 рублей.

Две третьих премии — грамоты.

Для строек Наркомречфлота:

Одна первая премия: грамота Наркомречфлота, Политуправления и ЦК профсоюза речников и 5.000 рублей.

Одна вторая премия в 3.000 рублей.

Две третьих премии — грамоты.

5. Для определения результатов, оценки социалистического соревнования и присуждения премий создается центральная комиссия Наркомречфлота в следующем составе:

1. Харитонов Г. В. — зам. наркома речного флота (председатель).

2. Баев С. М. — зам. наркома речного флота и начальник Политуправления.

3. Горбачев И. Г. — председатель ЦК профсоюза речников.

4. Крупин К. Е. — начальник финансового отдела Наркомречфлота,

5. Пронин П. И. — редактор газеты «Речной транспорт».

6. Краев И. С. — начальник сектора коммерческой эксплуатации МВК ЦУРФА.

7. Свиридов А. А. — начальник эксплуатационно-диспетчерского сектора.

8. Носовский Е. М. — начальник оперативной группы.

9. Хейфец Ф. С. — нач. орг. отдела Политуправления.

6. Настоящей комиссии ежемесячно подводить итоги соревнования и опубликовывать их в газете «Речной транспорт».

7. Окончательные итоги соревнования и присуждение премий произвести в январе 1941 года.

Народный комиссариат, Политическое управление и ЦК профсоюза речников выражают уверенность, что все работники речного флота строго большевистски отнесутся к выполнению взятых обязательств; работая по-стахановски, добьются перевыполнения государственного плана перевозок, сохранят флот от аварий, успешно подготовятся к зимнему судоремонту, дадут государству большую прибыль.

Народный комиссар речного флота Союза ССР

З. ШАШКОВ.

Начальник Политуправления Наркомречфлота СССР

С. БАЕВ.

Председатель ЦК профсоюза речников

И. ГОРБАЧЕВ.

КОМСОМОЛЬСКАЯ ЖИЗНЬ

АГИТАЦИЯ—ЗАБЫТЫЙ УЧАСТОК
КОМСОМОЛЬСКОЙ РАБОТЫ

Комсомольцы и молодежь самого крупного предприятия Верхне-Амурского пароходства — завода им. Ленина проявляют большой интерес к текущей политике. «Я с удовольствием послушал бы рассказ или беседу о военных событиях на западном фронте, о борьбе китайского народа с японскими интервентами, о жизни трудящихся и новостройках третьей пятилетки в Советском Союзе, но осуществить мое желание негде». Это заявление молодого комсомольца — ученика-столяра тов. Федечкина характерно и для всей молодежи завода.

До начала работы или в обеденный перерыв в заводских цехах часто можно услышать разговоры о событиях в Латвии, Эстонии, Литве, о военных действиях в Китае, о единоподушном ликовании трудящихся Бессарабии и Северной Буковины, присоединившихся к Советскому Союзу и т. д.

Было время, когда комсомольская организация завода шла навстречу возросшим запросам молодежи. В обеденные перерывы в цехах можно было видеть беседчиков или чтецов газет, направляемых туда комитетом ВЛКСМ. Существовала раньше и доска текущих событий, на которой вывешивались отдельные наиболее интересные статьи из газет и журналов, целые газеты.

Но сейчас агитационно-массовая и воспитательная работа среди молодежи совершенно отсутствует. Во время подготовки к выборам в местные органы государственной власти на заводе было около 30 комсомольцев-агитаторов, теперь их осталось только 5, но и они ничего не делают. За последние два-три месяца для молодежи не было проведено ни одного доклада или увлекательной лекции. Беседы в цехах и молодежных бригадах не проводятся, прекратилось вывешивание на витрине газетных статей и газет. Повседневная политическая агитация сошла на-нет.

Когда мы спросили: «Почему вы не занимаетесь вопросами агитации?», секретарь комитета комсомола тов. Старовойт беспомощно разводил руками, ответил: «Видите ли, мне нет по мощи от политотдела, а сам я разве смогу охватить все дела». Безынициативность, постоянная ссылка на политотдел и горьком комсомола — вот чем можно объяснить такую запущенность агитационной работы на заводе. Тов. Старовойт не знает точно фамилий даже числящихся пяти агитаторов, не беседует с ними, не дает никаких указаний, не требует выполнения комсомольских поручений. Безусловно, такая важная работа, как политическая аги-

тация, коммунистическое воспитание молодежи, не пойдет самотеком, как это думает комсомольский руководитель т. Старовойт.

В настоящее время необходимое поле деятельности агитатора. Указы Верховного Совета СССР об удлинении рабочего времени, усилении борьбы с дезорганизаторами производства, бракоделами — вот первоочередные темы агитатора. А ведь этих новых государственных законов о труде не знает передовой отряд заводской молодежи — комсомольцы. Иначе чем можно объяснить, что сразу же, после опубликования этих законов, комсомолец-электрик Осколков сделал прогнул, за ним нарушили трудовой закон и другие рабочие.

Наряду с беседами по отдельным злободневным вопросам нужно время от времени проводить собрания молодежи, на которых ставить хорошие, увлекательные доклады, лекции, вечера вопросов и ответов, устраивать встречи со старыми рабочими-стахановцами — они многое расскажут о прошлой закрепленной жизни, подневольном труде, о завоевании Советской власти. В каждый цех, бригаду выделить комсомольцев-агитаторов и чтецов газет, литературы.

Все это не новые, но, к сожалению, забытые формы агитации. О них полезно еще раз напомнить комитету комсомольской организации и его секретарю тов. Старовойт. Партийная организация (секретарь партбюро тов. Попов) должна помочь комсомольцам завода всерьез заняться вопросами агитации, организовать повседневную агитационно-разъяснительную работу среди молодежи, наладить постоянное руководство и помощь агитаторам.

М. РАДЧЕНКО.

Примерный кочегар Солоха

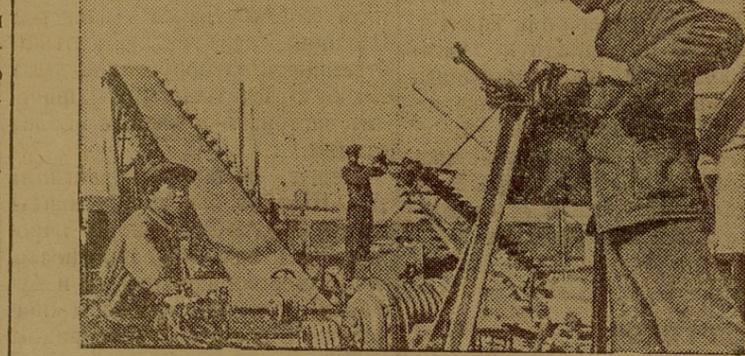
«Кто у вас лучший кочегар, который честно относится к труду и во время вахты в котле держит норму пара?» — с таким вопросом обратились мы к механику парохода «Пахарь» Якову Моисеевичу Котельникову.

Пристально посмотрев на меня, и как будто не расслышав вопроса, Яков Моисеевич спросил:

— О чем вы хотите узнать? Мы вновь повторили свой вопрос.

Яков Моисеевич призадумался. Прошла минута молчания. Он, видимо, делал описку каждому кочегару в отдельности. Вспоминал их положительные и отрицательные стороны. Потом у него на лице появилась чуть заметная улыбка. И спокойно, неторопясь, начал говорить о примерном работнике Владимире Солохе.

— Володя, как мы его называем, — является одним из луч-



Ремонт ленточных транспортеров и подгребателей. На переднем плане старшие электромотористы тт. Непомнящий и Рожкован (слева), выполняющие норму по ремонту на 140—150 процентов.

Что мешает внедрению рационализации
в производство

Из 209 рационализаторских предложений, поступивших в комиссию по их приемке на Благовещенской судовой верфи, рассмотрено 208. Казалось бы там с этим все идет благополучно. Но, если посмотреть на их внедрение в производство, картина предстанет совершенно в ином свете: из двухсот с лишним предложений только 36 применены в производстве и 28 находятся в стадии разработки. Какие же этому причины? В основном здесь, как бы

объясняя свою неразворотливость, ссылаются на отсутствие средств. Дело, конечно, не в этом. Вины в этом руководители верфи, как начальник котельного цеха тов. Денисов, два месяца маринующий ценное предложение тов. Диченко, ориентировочно дающее 2951 рубль экономии.

До каких же пор нерадивые хозяйственники будут оставаться безнаказанными?

К. Степанов.

Задержали ликвидацию аварии на 5 дней

3 июля, в первый же день плавания, пароход «Шилка», дойдя до пристани Камтыкан, потерпел аварию: лопнул гребной вал колеса. Экспертная комиссия установила, что вал был надломлен еще раньше, а приемка механизмов в эксплуатацию проходила самотеком, не доброкачественно.

На место аварии выехал нач.

Сретенской пристани тов. Бадагов. Он взял размеры гребного вала и поставил об этом в известность администрацию Самарзатона, на что заместитель начальника затона т. Иванов уверенно заявил, что гребных валов в складах нет.

После долгих мытарств и поисков, 10 июля команда парохода «Шилка» сама нашла

гребной вал в складе Самарзатона.

Так из-за халатности руководителей затона или умышленной задержки гребного вала на складе, пароход «Шилка» простоял 5 суток дорогого навигационного времени.

П. Казаков, капитан парохода «Шилка»

ты осваиваешь кочегарское дело? Какими методами достигаешь того, что во время твоей вахты пар всегда на норме?

Володя немного ступивался. Видимо не ожидал такого вопроса.

— Если любишь дело, — чуть краснея, стал рассказывать Володя, — берешься за выполнение его с душой, то встречающиеся на пути трудности будут преодолены, а это значит, можно достигнуть стахановских темпов в работе. В дополнение к тому, надо строго соблюдать дисциплину, четко выполнять распоряжения руководителей. Это я соблюдаю аккуратно.

— Чтобы в котле держать норму пара, — продолжал Володя уже твердо и спокойно свой рассказ, — надо прежде всего уголь в топку забрасывать почаще, тонким слоем, не запускать засоренности колосников. Кроме того, аккуратно замазывать золотник, чтобы не проникал лишний воздух в топку. В начале я думал, что из-

лишний доступ воздуха в топку не приносит вреда, а на деле оказалось наоборот. Поэтому я сейчас принимаю все меры, чтобы воздух в топку поступал только в необходимом количестве. Также и надо следить за питанием котла водой. Если держишь норму воды, то и пар держится на марке. Этим самым себе облегчаешь труд, топлива меньше расходуется и пароход работает лучше. Вот мои методы, при помощи которых я держу норму пара в котле.

Закончив свой рассказ, Володя вопросительно посмотрел на нас и на механика. Но вопросов у нас к нему больше не было. Все было ясно и понятно.

Пароход дал второй отвальный свисток. Поблагодарив за откровенную беседу Якова Моисеевича и Володю, мы сошли на берег. Вскоре был дан третий свисток и пароход пошел в очередной рейс.

П. ГРИГОРЬЕВ.

ЗА РУБЕЖОМ

СВОДКА ВЕРХОВНОГО КОМАНДОВАНИЯ
ГЕРМАНСКОЙ АРМИИ

БЕРЛИН, 22 июля. В сводке Верховного командования говорится, что германские самолеты совершили налет на аэродромы, бензохранилища и предприятия Англии. Отмечены взрывы и крупные пожары. В Ла-Манше потоплен танкер, 4 торговых судна, вместимостью 40 тысяч тонн.

Вражеские самолеты в ночь на 22 июля совершили налет на северную и западную часть Германии и оккупированные Германией области. Нанесен некоторый материальный ущерб. Сбито 2 самолета противника. Противник потерял вчера 8 самолетов, 4 германских самолета не вернулись на базу.

СВОДКА ИТАЛЬЯНСКОГО
КОМАНДОВАНИЯ

РИМ, 22 июля. В сводке итальянского командования сообщается, что в результате воздушных-морских боев, помимо английского авианосца «Арк Роял» и линейного крейсера «Ход», сильно повреждены

линкор, два крейсера. Сбит неприятельский самолет.

В Восточной Африке бомбардированы базы Буна, Ваджир и Кения. Один неприятельский самолет сбит. Все наши самолеты вернулись на базы. (ТАСС).

ДЕЙСТВИЯ

АНГЛИЙСКОЙ АВИАЦИИ

ЛОНДОН, 23 июля. Министерство авиации передает, что в ночь на 22 июля английская авиация бомбардировала нефтехранилища в Гельзенкирхене, Роттердаме, Генте, цистерны в Бремене, доки в Кельне, авиазаводы в Висмаре, Бремене, Роттербурге и Касселе, Гот Тингене, товарные склады в Гамме, Зесте, баржи в Везере.

У датского побережья бомбардирован неприятельский пароход, водоизмещением 14 тысяч тонн.

4 самолета не вернулись на базы.

В сообщении агентства Рейтер говорится, что английские самолеты подвергли бомбардировке аэродромы в Ланионе, Кане, Морле, Керкевиле (Северная Франция), Гаамстеде, Роттердаме, Ваальхавене (Голландия), Рейнберге, Ластрупе, базу морской авиации в Оставе, Фемари (Германия).

В налетах участвовали французские летчики, находящиеся под командованием Де Голля. (ТАСС).

ВОЕННЫЕ ДЕЙСТВИЯ

В АФРИКЕ

ЛОНДОН, 22 июля. В коммюнике английского командования говорится, что за последние дни прошедшей недели налетами нашей авиации на аэродромы в Бобруке, Жэль-Губи и Ловия причинены значительные повреждения. В Жэль-Губи возникло три пожара, один был виден на расстоянии 60 километров. В Тоцруке повреждены корабли и мол. Английская авиация успешно бомбардировала

военные объекты в Барди. Вражеская авиация совершила налет на египетские пункты Сиди-Баррани, Эс-Саллум, Мерса-Матрух, Фука, причинены незначительные повреждения. Соединения итальянских бомбардировщиков, под прикрытием большого количества истребителей, совершили два налета на Мальту. Два итальянских самолета сбиты. (ТАСС).

К чему
приводит
безответственность

Руководители отдела общепита торгрестранса (нач. тов. Шолков) не чувствуют ответственности за порученное дело. Их безответственность приводит частенько к плохим последствиям.

Перед началом навигации тов. Шолков заверил руководителей Верхне-Амурского пароходства и всю общественность, что помещения столовых и буфетов отремонтированы и приведены в надлежащий порядок.

Что же получается на деле? Взять для примера столовую № 6. Коллектив столовой неплохой. Торгфинплан из месяца в месяц перевыполняют. Качество обедов хорошее, но помещение и оборудование кухни плохое.

Зав. столовой тов. Аборина неоднократно просила руководителей общепита, чтобы они занялись со всей серьезностью ремонтом здания столовой и переоборудованием кухни. Правда, обещаний было много, но дела никакого.

Крыша во всем здании протекает. Плита на кухне мала и вследствие этого обеды часто готовятся в меньшем количестве и с опозданием.

Неприглядно и в ресторане у главной пристани г. Благовещенск. Обеды однообразные, цены высокие, а вкусовые качества низкие. Обслуживание плохое, наблюдаются случаи грубости. Все это нервнует то варищей, которые ходят обедать в ресторан, но зато спокойно себя чувствует Шолков, сидя у себя в кабинете.

Коллективы столовых, буфетов и ресторанов должны способствовать речникам Верхнего Амура в выполнении государственного задания. Но с этой задачей они справятся только тогда, когда каждый работник общепита и, прежде всего, их руководители будут чувствовать ответственность за порученное дело. Этой ответственности должен потребовать в первую очередь начальник райконторы торгрестранса тов. Камынин.

П. ГЛАДКОВ.

Последствия беспечности
начальников отделов пароходства

Неоднократное помещенное сигналов в нашей газете о преступном отношении к ремонту жилищ пароходства со стороны отдельных начальников отделов, не дало ожидаемых результатов. Положение не улучшилось, попрежнему помощи жилуправлению никакой нет.

Приведем конкретные факты. Заместитель начальника заготовительной конторы тов. Карташев при сдаче ему еще в мае заявки, обоснованной сметой, заявил: «Материалов нет, гвоздей не дам». Его слова остались в силе до сего времени.

Зам. начальника лесной конторы тов. Орлянский вместо 350 кубометров строевого леса дал только 120 и то не из своих заготовок.

Зам. начальника пароходства тов. Горбунов дал распоряжение нач. финчасти тов. Семяникову перечислить жилуправлению 30.000 рублей на закупку материалов и выставить аккредитив Суражеской верфи на 20.000 рублей, по которому жилуправление должно брать пиломатериал на верфи. Но как ни странно, Семяников о перечислении даже разговаривать не хочет. Помимо того финчастью не оплачено процентов, представленных за выполнение работы полмесяца тому назад жилуправлением.

В начале 1940 года отделу капитального строительства (начальник тов. Крочак) отпущено на окончание строительства дома по Ленинской улице № 12 144.000 рублей и на послеосадочный ремонт дома Ленинская № 12-а — 36.000 рублей. Работы должен производить стройучасток (начальник тов. Филиппов), который располагает для производства ремонта и достройки рабочей силой и материалами, но на сегодняшний

день на доме по Ленинской № 12 работает 3 штукатура, а к дому Ленинская № 12-а стройучасток еще не приступал. Неизвестно так же по какой причине задержка строительства двухэтажного дома по Краснофлотской улице № 16, у которого за год сделан только сруб одного этажа и то без фундамента.

Распоряжений тов. Горбунова было много, но они начальниками отделов не выполняются по той лишь причине, что проверкой их никто не занимается, в то время, как при начальнике пароходства есть инспектор контроля исполнения приказов и распоряжений, некто Лесков, который не только не интересуется подобными распоряжениями, а даже ни разу не вспомнил о них. Единственно деловое и серьезное отношение к ремонту жилфонда — это у и. о. директора завода имени Ленина тов. Данильченко. Там после первого отношения приступили к распиловке леса для жилуправления, что позволит обеспечить одним из главных материалов участки работ.

Фактов можно привести много, но мы считаем достаточно, чтобы понять, что ответственность за срыв строительства и ремонт жилищ работников пароходства будет нести не только начальник жилуправления тов. Зраев, но наряду с ним и выше указанные беспечные начальники отделов управления Верхне-Амурского пароходства.

О. УПРАВЛЕНЧЕСКИЙ.

Ответственный редактор
П. ЖУРАВЛЕВ.

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 свидетельство 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 въезда в погранпосту 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,

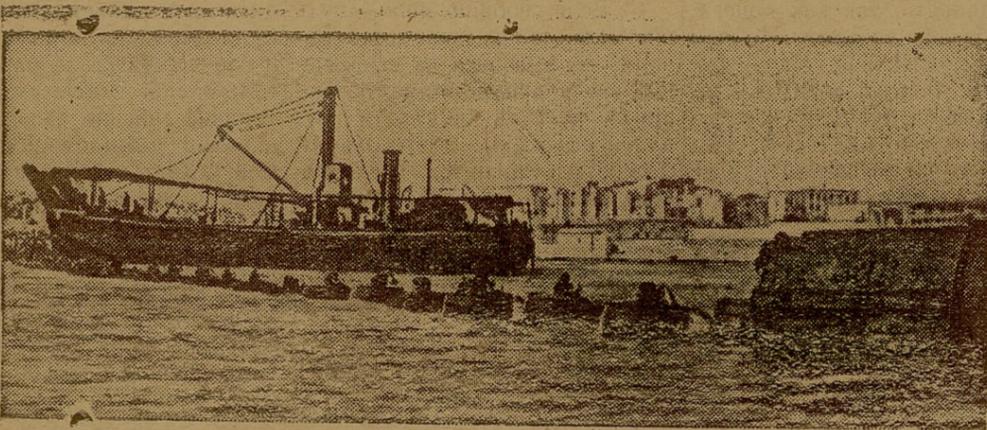
физике.

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.

Британские военно-морские базы в Средиземном море



Защитный бой, ус тановленный у входа в гавань на Мальте.

(Фото-клише ТАСС).