

108. 313

1940 г.

30 ИЮЛЯ
ВТОРНИК
№ 87 (420)
ЦЕНА 8 коп.



БОЛЬШЕВИК АМУРА

ПРОЛЕТАРИИ ВСЕХ СТРАН, СОЕДИНЯЙТЕСЬ!

Орган Политотдела
и Баскомреча
Верхне-Амурского
пароходства
г. Благовещенск

Покончить с практикой пренебрежения к вопросам хозрасчета

Центральный Комитет Коммунистической партии (большевиков) и Советское правительство неоднократно требовали и требуют сейчас от руководителей предприятий, от «больших» и «малых» командиров производства особого внимания к экономике. Наряду с тем указывают, что прямая обязанность хозяйственных, партийных и профсоюзных руководителей — навести большевистский порядок на производстве и добиться полного экономического эффекта, ликвидировать убыточность, выпускать продукцию дешевле и иметь накопление прибылей.

Ряд руководителей и коллективов нашего пароходства на деле выполняют указания партии и правительства, неустанно ведут борьбу за экономию топлива и за высокое качество выпускаемой продукции. Так команда парохода «Красноармеец» (капитан тов. Василевский, механик тов. Климов) судно отремонтировали с высоким качеством, за первую половину навигации сэкономили дров 35 кубометров. На пароходе «Пушкин» (капитан тов. Гусев, механик тов. Каркушевский) благодаря хорошему ремонту, машин и вспомогательные механизмы работают бесперебойно. За два с половиной месяца там сэкономили дров 38 кубометров. С большевистской напористостью ведут борьбу за экономию топлива, рентабельность и на других участках нашего бассейна.

Однако, еще не все хозяйственники, партийные и профсоюзные руководители Верхне-Амурского речного пароходства по-деловому выполняют требования Коммунистической партии и Советского правительства. Во многих участках бассейна нет большевистского порядка, нет настойчивой борьбы за экономический эффект, а в некоторых участках процветает полная бесхозяйственность.

Возьмем для примера Благовещенскую пристань Ветка, где работает начальником топливного склада тов. Сергеев. Участок большой и ответственный, но он находится в хаотическом состоянии. Спуск угля для судов производится «на глазок», старым, отжившим способом. Кроме того, этот «учет» приносит большой вред пароходству. До сих пор во время бункеровки пароходов и барж подсчи-

тывают количество отвезенных тачек с углем. Чистый вес угля в тачке почему-то принято считать за 115 килограммов.

На днях работники механико-судовой службы управления пароходства, наконец-то, решили проверить, действительно ли тачки имеют тот вес, который ставится в отчетах. Оказалось, что в самую большую тачку, которая имеется на пристани, можно наложить угля из Черемховских копей не более 95 килограммов, а из Райчихинских копей — 82. Этот характерный факт говорит о том, что угля расходуется меньше, а по отчетам списывается больше. Этим самым увеличивается накладной расход и удорожается грузоперевозка. Больше того, были случаи, что уголь грузили на суда без всякого учета. Так, например, 14 июня на пароход «Иркутск» нагрузили полную кладку, но сколько тонн — этого не могли сказать ни тов. Сергеев, ни капитан парохода тов. Татарников.

Другой пример. В заводе им. Ленина (директор тов. Новиков, главный инженер тов. Данильченко) на подделку металлических деталей допускают очень большой припуск. Так, на пароход «Пролетарий» надо было сделать лебедок для водоотливного насоса. Вес лебедки должен быть не более 4 килограммов, а в кузнице отковали в 14 килограммов. Весь лишний припуск токарь обязан стоить. Значит затрачивается лишнее время и ценнейший материал будет превращен в стружку.

Борьба с потерями всех видов имеет исключительно важное значение, но самотеком этого не добьешься. «Нужно на деле обеспечить внимание к экономике, к стоимости производимых продуктов. Нужно хорошо знать, во что обходится государству работа каждого предприятия, каждой организации...» (Молотов).

Борьба за экономию, за рентабельность, за снижение себестоимости выпускаемой продукции и грузоперевозок должны найти свое яркое отражение в Верхне-Амурском речном пароходстве.

Каждый трудящийся нашего бассейна должен повседневно и неустанно бороться с антигосударственной и антибольшевистской практикой пренебрежения к вопросам хозрасчета.

РЕШЕНИЕ ФРАНЦУЗСКОГО НАЦИОНАЛЬНОГО КОМИТЕТА В КАИРЕ

ЛОНДОН, 26 июля. Агентство Рейтер сообщает, что на состоявшемся в Каире первом заседании французского национального комитета принята ре-

золюция продолжать борьбу вместе с Англией. Комитет направил де Голлю телеграмму, в которой подчеркивает уверенность в победе союзников. (ТАСС).

Об итогах работы речного транспорта за первое полугодие 1940 года

Приказ Народного Комиссара речного флота СССР
№ 287 12 июля 1940 года

Речной транспорт в первом полугодии 1940 г. работал неудовлетворительно. Государственный план перевозок за это время значительно невыполнен.

Особенно плохо проходили перевозки решающих массовых грузов: хлеба, соли, угля, нефти, леса и плотов.

Ряд крупнейших пароходств — Верхневолжское (нач. пароходства т. Вахтуров, нач. политотдела т. Барин), Нижневолжское (нач. пароходства т. Коченин, нач. политотдела тов. Кулагин), Северо-Западное (нач. пароходства т. Леонтьев, нач. политотдела т. Курилин), Шекснинское (нач. пароходства т. Марков, нач. политотдела т. Еремин), Северное (нач. пароходства т. Сабуров, нач. политотдела т. Тихонов), Днепровское (нач. пароходства т. Коваленко, нач. политотдела т. Климовицкий), Нижнеиртышское (нач. пароходства т. Чуриков, нач. политотдела т. Мочалов), Верхнеамурское (нач. пароходства т. Сорокин, нач. политотдела т. Осипов) — не организовали настоящей борьбы за выполнение государственного плана перевозок и работали плохо.

По этим пароходствам, в результате недостатков судоремонта, к началу навигации не было готово значительное количество флота. Не справились с судоремонтом и заводы Цупромречфлота (начальник тов. Огурцов). Наиболее тяжелое положение с выходом флота было на астраханских заводах (уполномоченный Цупромречфлота т. Макаров).

Руководители пароходств не сумели также добиться нормальной работы решающих портов — пристаней, в результате ряд крупнейших портов — пристаней с первых же дней навигации срывал и продолжает срывать погрузку и выгрузку судов. К таким пристаням, не выполнявшим суточные планы переработки грузов и допустившим огромные простои флота, в первую очередь относятся: Рыбинск (нач. т. Плетенский), Горький (нач. т. Беляков), Молотов (нач. т. Шильников), Москва (нач. т. Давыдов), Ленинград (нач. т. Белов), Вознесенск (нач. т. Логачев), Гомель (нач. т. Ляшко), Омск (нач. т. Семеняк), Хабаровск (нач. т. Кулаков).

Центральные управления и пароходства не извлекли уроков из опыта навигации 1939 г. и продолжали практику недооценки работы портов — пристаней, этого главного звена, решающего успех перевозок, не приняли своевременных мер к укомплектованию пристаней грузчиками, а также к закре-

плению и максимальному использованию имеющейся рабочей силы. Отсутствие достаточно организованной политикос-воспитательной работы среди грузчиков и невнимательное отношение к их нуждам приводило к большой текучести и массовым невыходам на работу. Почти на всех решающих пристанях, при недостатке грузчиков по плану, фактическое наличие их в июне даже снизилось в сравнении с маем. Не было уделено должного внимания вопросам всемерного внедрения и увеличения механизированной переработки грузов: план механизированной переработки грузов не выполнен.

Попрежнему не изжит вредная практика нарушений регулярных приказов по передаче флота смежными пароходствами, вследствие чего невывезены важнейшие грузы на Волге, Шексне и в других бассейнах. Эксплуатационники — движущие недостаточно четко руководили работой флота и не сумели организовать эффективное его использование. Неудовлетворительная маневренность флотом и отсутствие согласованной работы движущих с пристанскими работниками создавали пачкообразное отправление судов в пункты выгрузки и огромные простои тоннажа в ожидании тяги. Отсутствие борьбы за плановость в работе флота, за выполнение графиков и расписаний движения судов приводило к неравномерному отправлению грузов, к «штурмовщине» в последние дни месяца и к нетерпимому благодушию в первые дни.

Несмотря на некоторое снижение аварийности флота, в сравнении с прошлым годом, случаи аварий еще есть, они приносят огромный ущерб речному транспорту. За истекший период произошли такие крупнейшие аварии, как затопление груженой цементом баржи № СХ-101 на Средней Волге; затопление баржи «Зоря» на хабаровском рейде; затопление груженой хлебом баржи № 671 на р. Вятке; пожар на барказе № 3804 в Московско-Окском пароходстве; затопление фонтанки № 3472 на р. Неве и др. Все это свидетельствует о том, что в ряде пароходств приказ № 76 до сих пор не выполнен и что руководители пароходств, бассейновых управлений пути и судоходных инспекций примиренчески относятся к аварийности флота и не принимают действенных и исчерпывающих мер к предупреждению аварий.

Анализ происшедших аварий показывает, что некоторые судоводители до сих пор грубо нарушают правила плавания и трудовую дисциплину, не при-

нимают необходимых мер предосторожности, проявляют личное качество, а капитаны при прохождении опасных и сложных участков пути не берут на себя командование судами и не исправляют подчас неправильные действия своих помощников.

Не все пароходства сумели добиться коренного перелома в организации безубыточной и рентабельной работы. Слабое привлечение к перевозке высокоценных грузов и пассажиров привело к тому, что в апреле-мае Наркомречфлот недополнил план по доходам от перевозок. Наибольший недобор доходов был в Верхневолжском, Днепро-Двинском, Нижнеамурском, Северо-Западном пароходствах и в Волготанкере.

Не все политотделы пароходств мобилизовали массу речников на борьбу за план, за безаварийную и безубыточную работу.

Вместе с этим пароходства, в которых коллектив речников сумел мобилизовать все средства производства и имеющиеся резервы, добились выполнения полугодового плана перевозок. К таким пароходствам относятся: Московско-Окское (нач. пароходства т. Карпов, нач. политотдела т. Хухрев), Камское (нач. пароходства тов. Морозов, нач. политотдела тов. Золотов), Аму-Дарьинское (нач. пароходства т. Назаров, нач. политотдела т. Пелипенко), Аральское (нач. пароходства т. Фролов, парторг т. Новожелин), Балхаш-Илийское (нач. пароходства т. Иванов, парторг т. Павлов), Верхнеиртышское (нач. пароходства т. Тчанников, нач. политотдела т. Митрофанов), Западносибирское (нач. пароходства т. Петров, нач. политотдела т. Козлов). Работа этих пароходств говорит о том, что речной флот имеет все возможности не только выполнить, но и перевыполнить государственный план перевозок.

В оставшийся период навигации речной флот обязан возратить стране долг и ликвидировать отставание от навигационного плана.

Выправить создавшееся положение с перевозками время еще есть, и это долг каждого работника речного флота, на каком бы участке он ни находился.

В целях обеспечения выполнения навигационного плана перевозок Наркомречфлота ПРИКАЗЫВАЮ:

(Окончание на 2 стр.)

Об итогах работы речного транспорта за первое полугодие 1940 года

1. Начальникам центральных управлений, пароходств, полиграфических и бассейновых управлений пути:

а) на основе объявленных условий соревнования поднять активность широких масс речников на борьбу за выполнение плана перевозок и безубыточную работу. Лично возглавить дело соревнования и всемерно развивать и поощрять стахановское движение на всех участках работы речного флота;

б) проводя широкую разъяснительную работу по Указу Президиума Верховного Совета СССР «О переходе на 8-часовой рабочий день, на семидневную рабочую неделю и о запрещении самовольного ухода рабочих и служащих с предприятий и учреждений», добиться окончательной ликвидации текучести кадров и решительного укрепления трудовой дисциплины среди берегового, плавающего состава и путейских работников; выявлять и беспощадно наказывать прогульщиков, лодырей, всех дезорганизаторов производства, которые своими действиями тормозят развитие речного транспорта и тянут его назад;

в) покончить с примиренческим отношением к аварийности флота; немедленно полностью провести в жизнь все мероприятия приказа № 76, приняв решительные меры к предупреждению и недопущению аварий.

Вменить в обязанность капитанам паротеплоходов и шкиперам несамостоятельных судов при прохождении опасных для плавания участков пути и на маневровых работах принимать на себя командование.

Начальникам судоводительских инспекций, проводя разъяснительную работу, усилить контроль за соблюдением судоводителями правил плавания и применять к нарушителям жесткие меры взыскания.

2. Начальникам центральных управлений и пароходств:

а) в декадный срок, с привлечением широких масс эксплуатационников и лучших стахановцев, на основе анализа результатов полугодовой работы разработать конкретные мероприятия, обеспечивающие полную ликвидацию образовавшегося прорыва и безусловное выполнение навигационного плана перевозок, особенно по решающим массовым грузам;

б) выявить все возможности максимального привлечения гру-

★ ★ ★
Окончание приказа Народного Комиссара речного флота.
Начало на 1 стр.
★ ★ ★

зов на воду, для чего провести специальные совещания с клиентурой и железнодорожниками.

Обратить особое внимание на загрузку порожних и малозагруженных направлений флота.

Результаты этой работы через Облпланы и Крайпланы доложить соответствующим областным и краевым партийным и советским организациям для принятия необходимых мер по обеспечению выполнения планов перевозок.

в) Работу портов, пристаней, как главного и решающего звена, в условиях оставшегося периода навигации взять под особый контроль и наблюдение. Ни на минуту не забывать, что ослабление внимания к пристаням может привести к тяжелым последствиям и к срыву плана перевозок.

Для оказания практической помощи командировать на все решающие пристани руководящих работников управлений.

Не позднее 25 июля ликвидировать все образовавшиеся пробки в портах—пристанях и не допускать после этого скопления на них грузов и судов.

Использовать на погрузочно-разгрузочных работах команды непаровых судов, стоящих на рейдах, и команды грузо-пассажирских паротеплоходов в конечных пунктах, для чего политотделам, парторганизациям портов—пристаней, помполитам судов провести разъяснительную работу среди плавающего состава парового и непарового флота.

Решительно улучшить использование имеющихся средств механизации, перевести все механизмы на круглосуточную работу, своевременно обеспечивать зарядку судов перегрузочными механизмами и постановку судов к причалам, не допуская перерывов в работе.

3. Начальнику Цуводпути и начальникам бассейновых управлений пути в декадный срок составить детальный план расстановки землечерпательного флота по отдельным участкам пути, обеспечить организованную его работу в условиях наступающего межлетнего периода.

Народный комиссар речного флота СССР
З. ШАШКОВ.

Не позднее 20 июля произвести тщательный инспекторский осмотр пути с привлечением к этой работе капитанов-наставников и лучших путейцев.

Организовать четкое диспетчерское руководство и надлежащий контроль за правильным использованием и работой землечерпательного флота.

Широко применять простейшие способы дноуглубительных и выправительных работ.

Добиться такого положения, чтобы путь беспрепятственно обеспечивал нормальную, безаварийную работу флота и был показательным участком нашего хозяйства, способствующим всемерному развитию речных перевозок и стахановскому движению во флоте.

Для оказания практической помощи командировать на все затруднительные участки пути, лимитирующие движение флота, руководящих работников центрального и бассейновых управлений пути.

4. Обращая особое внимание руководителей пароходств на необходимость четкого и беспрекословного выполнения регулярных графиков передачи флота смежным пароходствам, предупреждая, что в случае дальнейшего нарушения графиков, неприятия мер к своевременному возврату тоннажа и самовольных задержек флота, в соответствии с решением ЦК ВКП(б) и СНК СССР от 5 мая 1934 г., виновные будут привлечены к уголовной ответственности.

5. Начальникам пароходств обратить особое внимание на максимальное использование грузо-пассажирского флота путем создания лучших культурно-бытовых условий для пассажиров и широкого привлечения грузов, проводя жесткую борьбу с практикой недоиспользования грузоподъемности пассажирского флота.

Наркомречфлот уверен в том, что коллектив работников речного транспорта на основе всемерного развития соревнования, стахановского движения и ударничества сумеет справиться с возложенными партией и правительством задачами, сделает все для того, чтобы во вторую половину навигации добиться решительного перелома в работе и по-большевистски, с честью закончить навигацию, выполнив государственный план грузоперевозок.



Группа стахановцев шахты № 17 треста Сталиногорскуголь (Тульская область), выполняющих нормы на 200 процентов и выше. Слева направо: наволоотбойщик И. В. Новиков, механик участка П. И. Барышников, переносчик конвейера А. З. Кухтин, наволоотбойщик П. П. Бутов и забойщик И. И. Глушихин. (Фото-клише ТАСС)

МЕХАНИК-ПРАКТИК ТАРАСОВ

За многолетнюю работу на водном транспорте помощник механика по механизации Благовещенской пристани Николай Алексеевич Тарасов привык с воинской точностью соблюдать дисциплину, которая сейчас позволяет ему на голову выше товарищей идти в работе и добиваться успехов.

Никакого специального, да и общего образования Николай Алексеевич не имеет. Только в социалистическом государстве, где созданы все условия для учебы и его большевистская напористость со строгими требованиями к себе, позволили тов. Тарасову из когда-то технически безграмотного и неразвитого матроса стать хорошим практиком-механиком, разбирающимся в довольно таки сложных комбинациях транспортеров, в

их ремонте и обслуживании. С получением пристанью механизации тов. Тарасов с ключами, ручником и отверткой взялся за ее установку. «Отсутствие элементарного инструмента,—говорит Николай Алексеевич,—сильно тормозило нашу работу. Порой приходилось самим делать по десятку зубил, потому что собственного изготовления они быстро приходили в негодность».

Николай Алексеевич с большим энтузиазмом стремится к знаниям. Вдыхать полной грудью производственную жизнь, постигнуть культуру начатого дела и давать родине максимум пользы от своей деятельности—такое стремление этого кадрового работника Верхне-Амурского речного пароходства.

С. КУЗНЕЦОВ.

КОМАНДА СДАЕТ НОРМЫ НА „ВОРОШИЛОВСКИЙ СТРЕЛОК“

БОРТ ПАРОХОДА «ПРОФ-ИНТЕРН», 28 июля (по радио). За этот рейс на пароходе «Профинтерн» было проведено 2 занятия кружков ПВХО, ГСО, руководит которыми медсестра тов. Сандырева и 4-стрелкового дела (руководитель—первый пом. капитана т. Корниенко).

В честь дня Военно-Морского флота 26 июля на судне проходила коллективная сдача норм на значок «Ворошилов-

ский стрелок» из мелкокалиберной винтовки. Лучший результат в стрельбе показали: ко-мандир тов. Исаенко, выбивший из 50 возможных 46 очков, радист тов. Корнелюк—44, тов. Корниенко—43, зав. буфетом тов. Фрегер—41, почтовый работник тов. Рябов—42. Неплохие показатели и у остальных членов команды.

В. Рухлинский,
помполит парохода «Профинтерн».

Шипунов срывает снабжение речников дровами

Учитывая неполную обеспеченность в 1939 году рабочих и служащих Верхне-Амурского пароходства дровами, по просьбе лесоконторы в этом году начальник пароходства тов. Соркин передал в ее распоряжение для перевозки штырковых дров две баржи и две халки.

Лесозаготовители стараются как можно больше вывезти дров для обеспечения работников пароходства. Но не считаясь с этим важнейшим мероприятием начальник Суражеской пристани тов. Шипунов. Вместо быстрого продвижения к месту погрузки дров, он целыми

месяцами держит в Суражеске халку № 173, используя ее с большим недогрузом на перевозке своих грузов, как газогенераторных чурочек, которые можно было из Н. Уфы в Суражеску доставлять на понутных судах.

Начальнику пароходства необходимо в корне пресечь неправильные действия начальника Суражеской пристани и помочь лесоконторе быстрее сплавить дрова в Благовещенск.

Лесник.

Ответственный редактор
П. ЖУРАВЛЕВ.

О РАБОТЕ КОМИССИИ ПО УТОЧНЕНИЮ ГРАНИЦЫ МЕЖДУ МОНГОЛЬСКОЙ НАРОДНОЙ РЕСПУБЛИКОЙ И МАНЧЖОУ-ГО В РАЙОНЕ ПРОШЛОГОДНЕГО КОНФЛИКТА

В начале августа с. г. в гор. Чите приступила к работе смешанная комиссия из уполномоченных Монгольской Народной Республики—комдива Доржи и полковника Смирнова Ф. И. и уполномоченных Манчжоу-Го Симомура Нобусада и Буинманто.

Комиссия установит на местности пограничные знаки в районе прошлогодного конфликта, а также составит карты и другие документы, предусмотренные соглашением от 18 июля с. г. между заместителем Народного Комиссара иностран-

ных дел С. А. Лозовским и японским послом г. Того, которые были заключены в осуществление соглашения от 9 июня с. г. между Народным Комиссаром иностранных дел В. М. Молотовым и японским послом г. Того.