

1940 г.

8 АВГУСТА
ЧЕТВЕРГ
№ 91 (424)
ЦЕНА 8 коп.

БОЛЬШЕВИК АМУРА

ПРОЛЕТАРИИ ВСЕХ СТРАН, СОЕДИНЯЙТЕСЬ!

Орган Политотдела
и Баскомреча
Верхне-Амурского
пароходства

г. Благовещенск.

СЕДЬМАЯ СЕССИЯ ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР ПЕРВОГО СОЗЫВА

Информационное сообщение о совместном заседании Совета Союза и Совета Национальностей

2 АВГУСТА 1940 ГОДА

Вчера, 2 августа, в шесть часов вечера в зале заседаний Верховного Совета СССР, в Кремле, состоялось второе совместное заседание Совета Союза и Совета Национальностей.

Председательствует — председатель Совета Национальностей депутат Шверник Н. М.

Верховный Совет Союза ССР переходит к рассмотрению пункта второго порядка дня Сессии — об образовании Союзной Молдавской Советской Социалистической Республики и о включении северной части Буковины и Хотинского, Аккерманского и Измаильского уездов Бессарабии в состав Украинской Советской Социалистической Республики.

С речью по этому вопросу выступил, встреченный горячими аплодисментами и овацией, председатель Совета Народных Комиссаров Молдавской АССР депутат Константинов Т. А. Речь т. Константинова, произнесенная на молдавском языке, переводит на русский язык депутат Зеленчук С. С.

Затем с речью на украинском языке выступил председатель Совета Народных Комиссаров Украинской ССР депутат Корниенко Л. Р. Присутствующие горячими аплодисментами и овацией приветствуют представителя Украинской ССР.

Председательствующий товарищ Шверник Н. М. сообщает, что прибывшая на Сессию делегация от трудящихся Бессарабии и Северной Буковины просит предоставить слово для приветствия Верховного Совета СССР.

В зал входят члены делегации — представители трудящихся Бессарабии и Северной Буковины. Депутаты встречают их длительной овацией.

Слово для приветствия от трудящихся Бессарабии предоставляется тов. Кречунеску З. А., речь которую с молдавского языка на русский переводит депутат Отян Д. Е.

С приветственным словом от трудящихся Северной Буковины выступает тов. Михальчук Н. С.

По окончании выступления тов. Михальчука члены делегации трудящихся Бессарабии и Северной Буковины, по приглашению председательствующего

товарища Шверника Н. М., занимают места среди депутатов Верховного Совета СССР.

Затем с речью выступил депутат Студинский К. О. (Львовский округ, Львовская область, УССР).

Выступивший с речью заместитель председателя Совета Народных Комиссаров СССР депутат Булганин Н. А. по поручению правительства СССР вносит на утверждение Верховного Совета СССР проект закона «Об образовании Союзной Молдавской Советской Социалистической Республики» и проект закона «О включении Северной части Буковины и Хотинского, Аккерманского и Измаильского уездов Бессарабии в состав Украинской Советской Социалистической Республики».

Раздельным голосованием по палатам Верховный Совет СССР единогласно утверждает «Закон об образовании Союзной Молдавской Советской Социалистической Республики».

«Идя навстречу пожеланиям трудящихся Бессарабии и трудящихся Молдавской Автономной Советской Социалистической Республики о воссоединении молдавского населения Бессарабии с молдавским населением Молдавской АССР и руководствуясь советским принципом свободного развития национальностей, Верховный Совет Союза Советских Социалистических Республик постановляет:

1. Образовать Союзную Молдавскую Советскую Социалистическую Республику.

2. Включить в состав Союзной Молдавской Советской Социалистической Республики город Тирасполь и Григориопольский, Дубоссарский, Каменский, Рыбницкий, Слободзейский и Тираспольский районы Молдавской Автономной Советской Социалистической Республики, город Кишинев и Бельцкий, Бендерский, Кишиневский, Кагульский, Оргеевский и Сорокский уезды Бессарабии.

3. Передать в распоряжение Союзной Молдавской Советской Социалистической Республики промышленные предприятия, расположенные на территории Бессарабии и Молдавской АССР, согласно пункта второго

настоящего закона, за исключением небольшого количества предприятий, имеющих общесоюзное значение.

4. Просить Верховный Совет Украинской ССР и Верховный Совет Молдавской ССР представить на рассмотрение Верховного Совета Союза Советских Социалистических Республик проект установления точной границы между Украинской Советской Социалистической Республикой и Союзной Молдавской Советской Социалистической Республикой.

5. Провести в соответствии со статьями 34 и 35 Конституции (Основного закона) Союза Советских Социалистических Республик выборы депутатов в Верховный Совет Союза Советских Социалистических Республик от Союзной Молдавской Советской Социалистической Республики.

6. Поручить Президиуму Верховного Совета Союза Советских Социалистических Республик назначить день выборов.

Сообщение председательствующего о единогласном утверждении обеими палатами закона об образовании Союзной Молдавской Советской Социалистической Республики вызывает бурные овации всего зала.

Затем Верховный Совет СССР раздельным голосованием по палатам единогласно утверждает «Закон о включении северной части Буковины и Хотинского, Аккерманского и Измаильского уездов Бессарабии в состав Украинской Советской Социалистической Республики».

«Верховный Совет Союза Советских Социалистических Республик постановляет:

1. Включить северную часть Буковины и Хотинский, Аккерманский и Измаильский уезды Бессарабии в состав Украинской Советской Социалистической Республики.

2. Поручить Президиуму Верховного Совета СССР назначить день выборов депутатов в Верховный Совет Союза Советских Социалистических Республик от населения новых территорий Украинской ССР».

На этом второе совместное заседание Совета Союза и Совета Национальностей закрывается.

Информационное сообщение о совместном заседании Совета Союза и Совета Национальностей

3 АВГУСТА 1940 ГОДА

3 августа, в шесть часов вечера, в зале заседаний Верховного Совета СССР, в Кремле, состоялось третье совместное заседание Совета Союза и Совета Национальностей.

Председательствует — председатель Совета Союза депутат Андреев А. А.

В порядке дня — заявление полномочной комиссии сейма Литовской Республики.

При открытии заседания члены полномочной комиссии сейма Литовской Республики входят в зал и становятся у трибуны. Депутаты встречают длительной овацией представителей литовского народа.

Слово для заявления от полномочной комиссии сейма Литовской Республики предоставляется исполняющему обязанности президента Литовской Республики, премьер-министру тов. Ю. Палецкису.

При появлении на трибуне т. Палецкиса депутаты устраивают горячие овации. Речь тов. Палецкиса, произнесенная на литовском языке, неоднократно прерывается аплодисментами.

Заканчивая свое выступление, т. Палецкис при овациях всего зала передает председательствующему декларацию сейма Литовской Республики.

Речь тов. Палецкиса на русский язык переводит т. Е. Вицас.

По окончании выступления т. Палецкиса члены полномочной комиссии по приглашению председательствующего т. Андреева А. А. занимают места среди депутатов Верховного Совета СССР.

Верховный Совет СССР переходит к обсуждению заявления полномочной комиссии сейма Литовской Республики.

Первым выступил член полномочной комиссии сейма Литовской Республики крестьянин т. П. Петраускас, речь которого с литовского языка на русский переводит т. А. Снечук.

Член полномочной комиссии поэта т. Саломея Нерис зачитывает отрывок из своей поэмы о Сталине. Ее выступление переводит на русский язык поэт М. Зенкевич.

Затем выступили члены полномочной комиссии: министр земледелия т. М. Мицкис и рабочий т. П. Зибертас, речи которых были переведены на русский язык членами полномочной комиссии тт. П. Цвирка и М. Шумаускас.

Речи всех выступавших членов полномочной комиссии сейма Литовской Республики сопровождались горячими аплодисментами всего зала.

Затем выступил депутат Пономаренко П. К. По поручению правительства СССР тов. Пономаренко вносит на утверждение Верховного Совета СССР про-

ект закона «О принятии Литовской Советской Социалистической Республики в Союз Советских Социалистических Республик».

Раздельным голосованием по палатам Верховный Совет СССР единогласно утверждает «Закон о принятии Литовской Советской Социалистической Республики в Союз Советских Социалистических Республик».

«Заслушав заявление полномочной комиссии сейма Литвы, Верховный Совет Союза Советских Социалистических Республик постановляет:

1. Удовлетворить просьбу сейма Литвы и принять Литовскую Советскую Социалистическую Республику в Союз Советских Социалистических Республик в качестве равноправной союзной Советской Социалистической Республики.

2. Принять предложение Верховного Совета Белорусской ССР о передаче в состав Союзной Советской Социалистической Литовской Республики Свенцянского района и части территории с преобладающим литовским населением Видзовского, Гудутиловского, Островского, Вороновского, Радунского районов Белорусской ССР.

3. Просить Верховный Совет Белорусской Советской Социалистической Республики и Верховный Совет союзной Литовской Советской Социалистической Республики представить на рассмотрение Верховного Совета Союза Советских Социалистических Республик проект установления точной границы между Белорусской Советской Социалистической Республикой и союзной Литовской Советской Социалистической Республикой.

4. Провести, в соответствии со ст. ст. 34 и 35 Конституции (Основного закона) СССР, выборы депутатов в Верховный Совет СССР от союзной Литовской Советской Социалистической Республики.

5. Поручить Президиуму Верховного Совета СССР назначить день выборов».

Единогласное утверждение Верховным Советом закона о принятии Литовской Советской Социалистической Республики в Союз Советских Социалистических Республик вызывает бурные восторженные овации всего зала. Все присутствующие встают. Раздаются приветственные возгласы на языках народов СССР в честь новой союзной Литовской Советской Социалистической Республики, в честь свободного литовского народа, в честь товарища Сталина.

В 10 часов 15 минут третье совместное заседание Совета Союза и Совета Национальностей заканчивается.

Судостроители в честь VII Сессии Верховного Совета СССР

Открытие и работу Седьмой Сессии Верховного Совета Союза ССР рабочие Благовещенской судостроительной фабрики отмечают новыми трудовыми подвигами.

С начала августа — с открытия Сессии подавляющее большинство трудящихся верфи стали в два-два с половиной раза перекрывать дневные задания. Например, слесарь тов. Ор-

лов 2 августа на шабровке клинкетов выполнил дневную норму на 202 проц., а котельщики тт. Капитонов и Пошагин 1 августа при сборке баржи выполнили задания: первый на 236,3, а второй на 213,5 проц. Не отстала от них и бригада котельщиков тов. Баскакова, которая 1 августа на верфи,

сборке баржи дала 215 проц. дневной нормы и 2 августа — 235 проц.

Успехи, достигнутые в эти исторические дни работы Сессии весь коллектив верфи старается поднять как можно выше, закрепив их, ликвидировать прежнее позорное отставание

За полнейшую ликвидацию аварий

Коллектив Верхне-Амурского пароходства, заключая социалистический договор с работниками Нижне-Амурского бассейна, взял обязательства, чтобы во время навигации 1940 г. обеспечить безаварийную работу всего флота.

Многие работники пароходов и баржей по-деловому борются за выполнение своего обязательства. За половину навигации у них не было ни одного случая аварий или происшествий.

Передовые коллективы пароходов: «Дзержинский» (капитан тов. Саяпин, механик тов. Погорелов и помполит тов. Чащин), «Сучан» (капитан т. Богодайко И., механик тов. Новик), баржи «Полтава» (шкипер тов. Волынец), «Казачка» (шкипер тов. Барбаков) и ряд других.

Однако, надо сказать, что в нашем пароходстве имеются и такие коллективы, которые violate обязательства не выполняют. Об этом ярко свидетельствуют те некоторые факты, которые указаны в приказе начальника пароходства и в статье инспектора судоходства тов. Саяпина, опубликованных в сегодняшнем номере нашей газеты.

Характерно то, что в подавляющем большинстве аварий и происшествий произошли вследствие нарушения трудовой дисциплины, правил технической эксплуатации, правил плавания и недостаточной подготовки кадров.

Аварии—злейший бич в работе нашего пароходства. Они в текущую навигацию причинили нашему хозяйству огромный ущерб, сильно отразились на выполнении плана грузоперевозок.

Речники Верхнего Амура сейчас вступили во вторую половину навигационного времени. Этот период более ответственный. В ближайшие дни начнутся перевозки овощей, хлебных грузов и т. д. Чтобы в срок, без потерь перевезти овощи и хлеб в назначенные пункты, нужна, прежде всего, четкая, оперативная работа каждого парохода, баржи, пристани, каждого их члена.

С возложенными задачами верхнеамурцы могут справиться только тогда, когда они наведут большевистский порядок в своем хозяйстве.

Долг каждого честного труженика нашего бассейна—подлинного патриота социалистической родины—неуклонно, решительно бороться за выполнение государственного задания по грузоперевозкам, за укрепление трудовой дисциплины и за полную ликвидацию аварий.

П Р И К А З ПО ВЕРХНЕ-АМУРСКОМУ РЕЧНОМУ ПАРХОДСТВУ

3 августа 1940 года.

№ 211.

г. Благовещенск.

За прошедшую половину навигации (май, июнь, июль) работа Верхне-Амурского речного пароходства по грузоперевозкам проведена неудовлетворительно. Из заданных по плану по тоннам 68,5 проц. и тонно-километрам 73,3 проц. фактически выполнено по тоннам 57,9 проц., тонно-километрам 67,1 проц.

Неудовлетворительная работа пароходства прежде всего явилась следствием больших непроизводительных простоев и наличия чрезмерно высокой аварийности флота, давшей за истекший период громадные суммы убытков государству. Так, на пароходе «Серго Орджоникидзе» капитан Полевский, следуя рейсом Сретенск—Благовещенск, при проводке воза через Бейтоновский перекат, посадил на мель углярку 237, которая простояла 8 суток, чем нанесен убыток до 40 тысяч рублей. Авария произошла вследствие преступного нарушения правил технической эксплуатации, так как углярка имела повреждение руля, о чем знал капитан Полевский, но к исправлению должных мер не принял, разрешил пароходу следовать в рейс, а при прохождении переката сам лег спать, передоверив вахту 2 помощнику капитана.

На пристани Благовещенск при погрузке углярки 196 также вследствие нарушения правил технической эксплуатации параграф 234, раздела «В» было допущено затопление углярки с грузом, эта авария произошла в результате проявленной беспечности бывшим начальником пристани Благовещенск тов. Шунтаковой, которая не приняла все необходимые меры предосторожности и предупреждения перед загрузкой баржи. Углярка № 234, следовавшая на буксире за пароходом «Харьков» была потоплена исключительно вследствие отсутствия должного наблюдения за состоянием баржи со стороны шкипера Афанасьева и капитана парохода тов. Попова.

Вместе с этими возмутительными фактами крупнейших аварий в Верхне-Амурском пароходстве допущены многочисленные посадки судов на мель, потеря древесины по плоток-каранам и т. д. Так в результате проявленной беспечности Суражевского диспетчерского участка (старший диспетчер тов. Величай) и допущенной расхлябанности ряда старшин катеров имеет место посадка на мель плотов по реке Зее, принесящая прорыв в выполнении плана и большие убытки. Факты высокой аварийности флота, допущенные в навигацию 1940 года явились прежде всего от слабой трудовой дисциплины, расхлябанности, нарушения правил плавания и технической эксплуатации как судоводителями, так и береговыми работниками пароходства.

Создавшееся положение определяет, что работники плавс-

ства, пристаней и аппарата отдела эксплуатации управления пароходства допускают повторение ошибок прошлых лет, не уделяют достаточного внимания анализу к изжитию каких бы то ни было происшествий, неудовлетворительно реализуют приказ Народного Комиссара речного флота СССР № 76.

Вступая в более ответственный период навигации, требующий от всей массы речников ликвидации прорыва в выполнении плана и организации успешной перевозки грузов нового урожая, правительственного перевалочного груза при низких осенних горизонтах воды без потерь и аварий, ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Начальнику отдела эксплуатации т. Шалашову, всем капитанам судов, шкиперам барж принять все меры к ликвидации каких бы то ни было простоев судов и тоннажа, организовать коллектив работников плавсостава и пристаней на стахановскую работу по ликвидации прорыва в выполнении плана грузоперевозок и окончательно изжить позорное явление, порочащее коллектив верхнеамурцев—аварийность флота.

2. Выслать на линию для непосредственного контроля и помощи в работе судов и пристаней ответственных работников пароходства и политотдела с целью организации стахановской бесперебойной работы за выполнение августовского плана и мобилизации широкой общественности плавсостава на выполнение приказа Наркома № 76.

3. Всем капитанам, шкиперам судов при отправлении в рейс детально проверить общее состояние судна, исправность рулевого, якорного и буксирных устройств, сигнализацию, водоотливные средства, проводя деловой инструктаж судоконанд. Вместе с этим установить как правило при прохождении сложных мест реки — перекатов и т. д. высылку на баржи опытных членов судовых команд для правильного взаимодействия при проводке воза.

4. Всем шкиперам строго содержать в образцовом состоянии водоотливные средства, ни в коем случае не допуская наличия воды в трюмах. Обеспечить правильную загрузку и сохранность грузов вверенных для перевозок. В случае замеченных фактов расхлябанности, не принятия мер к своевременной откачке воды силами баржевой команды, виновные будут привлекаться к строжайшей административной и судебной ответственности.

5. Не допускать случаев снятия несения нормальных вахт при стоянках судов на рейдах и у причалов; замеченные в допущении этих нарушений будут строго привлечены к ответственности.

6. С целью своевременного обеспечения навигационным инвентарем судов и баржей нач. материально-заготовительной

конторы т. Карташеву не позднее 20 августа организовать специальные кладовые на всех пристанях, куда отгрузить по указанию службы эксплуатации необходимые материалы.

7. Начальникам пристаней лично проверять состояние подаваемого под погрузку тоннажа, принимая срочные меры к исправлению вскрываемых дефектов. Погрузку производить только в тоннаж, своим состоянием отвечающий установленным правилам технической эксплуатации требованиям.

8. Начальнику механико-судовой службы тов. Живица в декадный срок спустить на все паровые суда инструкцию о предотвращении течи дымогарных труб и установить за выполнением таковой регулярный контроль.

9. Главному диспетчеру и его аппарату установить регулярное извещение капитанов судов о состоянии горизонтов воды и перекатов, а также о всех имеющих препятствиях в пути, давая точные указания о мерах предотвращения аварий.

10. Начальнику отдела кадров тов. Битюкову категорически запретить назначение командного состава на суда без прохождения квалификационной комиссии.

11. Начальнику отдела подготовки кадров тов. Тимонину в течение августа проверить состояние технической учебы на судах, приняв меры к полному охвату техническим обучением плавающего состава.

Организовать консультационные пункты на пристани Благовещенск, Сретенск, Суражевск, через которые обслуживать команды судов несамостоятельного флота по вопросам повышения квалификации (как изучение правил плавания, правил технической эксплуатации, устройство и содержание судна и т. д.).

Обращая внимание всех командиров судов и берега, что только железная трудовая дисциплина, четкое выполнение Указа Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня с. г., честное, добросовестное отношение к своим обязанностям, социалистическое отношение к труду, повседневная упорная работа по воспитанию судоконанд и работа над повышением своего политического и технического уровня будут являться залогом выполнения государственного плана грузоперевозок, безаварийной работы во второй половине навигации.

Успешное выполнение приказа № 76 Наркома речного флота о борьбе с авариями именно тогда, когда в борьбу против аварий и аварийщиков будет втянут весь коллектив речников нашего бассейна.

Командирам судов, шкиперам барж данный приказ обсудить на собраниях судоконанд.

Начальник Верхне-Амурского речного пароходства
СОРОКИН.

ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ

Руководители должны служить примером в овладении большевизмом

Товарищ Сталин на XVIII съезде ВКП(б) говорил, что партийным и непартийным большевикам необходимо повышать свой политический уровень, овладевать марксистско-ленинской теорией. Товарищ Сталин указывал:

«Едва ли есть необходимость распространяться о серьезном значении дела партийной пропаганды, дела марксистско-ленинского воспитания наших работников. Я имею в виду не только работников партийного аппарата. Я имею в виду также работников комсомольских, профсоюзных, торгово-кооперативных, хозяйственных, советских, просвещенческих, военных и других организаций».

Однако, это указание товарища Сталина не дошло до сознания отдельных хозяйственников, комсомольских и профсоюзных руководителей Верхне-Амурского бассейна, особенно среди плавающего состава.

В большинстве случаев наши капитаны, механики, комсорги и председатели не повышают своего политического уровня, не изучают истории ВКП(б).

Взять к примеру капитана парохода «Томск» тов. Гаврилова. Хотя он и говорит, что изучает 2 главу «Краткого курса истории ВКП(б)» и никакой политической работы среди коллектива не проводят.

Есть такие случаи, когда отдельные капитаны не повышают своего политического уровня, ссылаясь на чрезмерную «занятость», как капитаны пароходов: «Р. Люксембург»—т. Останин, «С. Лазо» — тов. Усов, «Хабаровск»—тов. Оленников. Первую главу изучает комсорг парохода «Сучан» тов. Колечкин. Его примеру следуют и остальные комсомольцы судна. Не организовал среди всего коллектива тов. Колечкин и политико-воспитательной работы.

Имеется еще такая группа людей, которая изучала историю ВКП(б), но очень давно и считает это вполне достаточным. К таким можно отнести механика парохода «Томск» тов. Осламова, механика парохода «С. Лазо» тов. Богодайко П., капитана парохода «Сучан» тов. Богодайко И. и ряд других.

Необходимо вести большую разъяснительную работу среди таких товарищей, которые не поняли указания товарища Сталина о повышении своего политического уровня, об овладении марксистско-ленинской теорией и добиться такого положения, чтобы наши командиры производств и руководители партийных, комсомольских и профсоюзных организаций являлись сами примером в деле повышения своего политического уровня.

А. ДЕМЫГИНА,
пропагандист политотдела.

ПРИЧИНЫ АВАРИЙНОСТИ ЗА ПЕРВУЮ ПОЛОВИНУ НАВИГАЦИИ 1940 г.

Аварии и простои являются основным злом речного транспорта. Они наносят огромный вред и ущерб нашему государству, тормозят успешное развитие социалистического хозяйства и влекут к невыполнению плана грузоперевозок.

В Верхне-Амурском речном пароходстве за первую половину навигации 1940 года, несмотря на некоторое снижение аварийности флота по сравнению с прошлым годом, случаев аварий все же много.

По одному только Благовещенскому участку инспекцией судоходства на 30 июля зарегистрировано 23 аварии с общим убытком на 355.775 рублей, а всего зарегистрировано аварий и происшествий на 1 августа 44.

В большинстве случаев, как показали расследования, аварии произошли по вине работников берега и, главным образом, флота.

Низкая квалификация командного и рядового состава, отсутствие чувства ответственности за порученное дело, халатность, непринятие мер предосторожности, лихачество, грубейшее нарушение правил плавания по внутренним водным путям СССР, правил технической эксплуатации речного транспорта СССР, неправильное управление судами, недостаточный уход и наблюдение за механизмами, неправильное управление плотводителями, нарушение трудовой дисциплины, неудовлетворительное содержание пути, неправильная обстановка, неудовлетворительное и недостаточное оборудование — вот основные причины аварий, имевших место в первой половине навигации 1940 года.

Приведем краткий разбор некоторых аварий.

Шкипер баржи № 229 Брумов, вследствие своей малоопытности и низкой квалификации, неправильно управлял судном, гонял его из стороны в сторону, этим самым весь караван выводил из кильватера и в результате чего баржа в пути следования из Сретенска до Благовещенска несколько раз садилась на мель и имела поломки кнехт, бушприта, руля, полубортиков и т. д. Шкипер Брулев приказом начальника Верхне-Амурского пароходства снят с этой должности и переведен в матросы.

Погрузка соли на пристани Сретенск производилась на баржи №№ 228, 229 и 236 под руководством зам. нач. пристани Морозова неправильно: соль грузилась насыпью в трюмы кучами, посредине баржи имелись свободные места, незагруженные, что создавало деформацию корпуса и усиливало водотечность судна. Требуемых колодцев для осмотра воды в трюмах не делалось. В результате баржи, приходящие в Благовещенск, имели воды в трюмах выше копаней.

□ □ □

Н. САЯПИН,

инспектор судоходства Благовещенского участка

□ □

□ □

На Благовещенской пристани Ветка углярка № 196 с 300 тоннами соли затонула от водотечности на месте. Установлено, что ее по вине начальника пристани Ветка Куликова и инспектора Сидоркина перегрузили.

1-го июля выше 3-х клм. Иннокентьевки углярка № 234, шедшая на буксире за пароходом «Харьков», перевернулась. 437 тонн соли погибло. Авария произошла вследствие наличия в корпусе судна воды, поступившей во время хода через отдушину, выше ватерлинии и неправильной погрузки с дефрентом на нос на 15 см. Все это вызвало потерю устойчивости баржи и баржа перевернулась. Шкипер углярки № 234 Афанасьев М. С., допустивший скопление в трюмах воды, не принял никаких мер для ее откачки, а также не поставил в известность капитана буксирного судна, чем грубейшим образом нарушил правила технической эксплуатации параграфа 312 и параграфа 163 правил плавания. Не принял мер предосторожности в проводке каравана и капитан парохода «Харьков» Попов С. М. Он во время рейса ни разу не осмотрел идущие на буксире у парохода баржи, в том числе углярку № 234. Этой аварией причинен убыток пароходству в 176 тысяч рублей.

4 июля в 23 часа 20 мин. пароход «Батуми» при проходе Усть-Зейского переката, уклонившись влево от пирамидальной створной линии, сел на мель. Причина — неправильное управление судном лоцманом Донцовым С. И., который вел пароход не по следуемым створным знакам.

16 июня в 22 часа 30 мин. этот же пароход, при подходе к берегу ниже пристани с. Марково в 1,5 клм., сел на мель. Расследованием установлено, что капитан «Батуми» Осипенко Д. И., не зная данного плеса, всецело проводку судна доверил вахтенному лоцману Плотникову Е. И., который имел сорокалетний опыт судовождения по Верхнему Амуру, хорошо знал, что на этом месте имеется подводная мель, но все же рекомендовал капитану Осипенко приставать здесь. И, как результат, — посадил судно на мель. Снявшись утром 17 июня, вверху, ниже Бибиковой, вторично потерпели аварию — на ходу произошла поломка руля в соединении баллера с пером руля.

25 июня пароход «Томск», при отходе задним ходом от угольной эстакады на пристани Ветка, задел за бушприт баржи № 160, в результате чего поломал и утопил шлюпбалку и якорь системы Холла в 500 кг. Капитан парохода «Томск»

Гаврилов А. Д., утопив шлюпбалку и якорь, не извлек их из воды и не обозначил соответствующими знаками место утопления и не поставив в известность об утере инспекцию судоходства. Приказом начальника пароходства капитану Гаврилову объявлен выговор и за его счет отнесены расходы по извлечению из воды шлюпбалки и якоря. Было предложено начальнику пристани Благовещенск тов. Савину в декадный срок извлечь из воды якорь и шлюпбалку, но он до сих пор этого не сделал, а это ставит под угрозу суда во время подходов и отходов.

23 мая пароход «Новосибирск» посадил на мель в протоке Боргули буксирный плот. Пароход простоял 87 часов. Причинил материальный ущерб государству в 11.553 рубля. Посадка плота на мель произошла исключительно потому, что плот был сформирован неправильно, пучки плота имели чрезмерную осадку, при наличии в плоту топляков. Капитан парохода «Новосибирск» Федченко Х. Н. и лоцман Артюшенко Г. Т., принимая плот, не обнаружили его существенных недостатков. Это и привело к аварии и простоя судна.

Невнимательное и недобросовестное отношение к приемке плота и подписание акта о его доброкачественности, Федченко и Артюшенко лишили пароходство возможности предъявить Амурскому законному претензии. Приказом № 124 начальника пароходства Федченко и Артюшенко объявлено предупреждение.

3-го июня в 8 часов утра катер № 32 следовал с плотом на буксире в 1128 кубометров. Во время прохождения Н. Будундинского переката хвостовая часть плота попала в струи левого проточного течения, куда и потянуло плот, в результате чего плот был посажен на мель и лишь только с приходом парохода «Ярославль» 3 июня в 17 часов плот был снят с мели. Расследованием установлено, что этому послужило неправильное управление плотводителя — лоцманящего старшины катера № 32 Брякова К. Н.

17 июля пароход «Пахарь», при отходе от правого берега пристани Зейского перевоза с баржей «Архара» под управлением капитана Вдовина М. Д. произвел навал баржи на стоящий у берега катер «Спасательный № 10», у которого сломал форштевень, сорвал две фяры, пробил палубу в двух местах и повредил понтон. Причиной данной аварии является халатность, непринятие мер предосторожности и лихачество капитана Вдовина. Убытки, причиненные Благовещенскому Райсоводу, отнесены за счет капитана парохода «Пахарь» Вдовина М. Д.

15 мая пароход «Казань», сле

дующий рейсом вверх по Амуру за плотом, потерпел аварию правого гребного колеса; было сломано четыре лебедка, согнуто 7 поводков и ведущая тяга. Установлено, что в зимний судоремонт при сборке, палец ведущей тяги, гайка была не закреплена и во время хода отвернулась, что и послужило причиной аварии. Виновниками являются собиравшие гребное колесо, первый помощник механика Безруков Г. Е., второй помощник механика Давыдов В. А. и проверявший работу механика Ермаков М. Е. Это свидетельствует, прежде всего, о недобросовестном отношении Безрукова, Давыдова и механика Ермакова к порученному делу, об отсутствии чувства ответственности и сознания высокого долга, возложенного на них партией и правительством.

30 июня в 20 часов во время откачки воды из аварийной баржи № 196, пароходом «Иркутск» в затоне завода им. Ленина механик Зуй С. В., будучи на пароходе в пьяном состоянии, не мог организовать машинную команду для быстрой ликвидации аварии. Хуже того, внес дезорганизацию в работу.

Из-за неудовлетворительного содержания пути пароход «Новосибирск» 28 мая в час ночи во время хода вверх по Амуру, уклонился от судового хода на 100 метров, влево, где и сел на мель. Вина в данной аварии всецело ложится на 1-й технический участок пути (бывший начальник участка тов. Волосников).

Из-за неправильной обстановки на реке Зее, выше Белогорского моста, пароход «Марк Варягин», принадлежащий 2-му техническому участку пути, имел посадку на мель на створной линии № 71. Виновником этой аварии явился начальник третьего обстановочного района реки Зей Белоусов Д. С. Несмотря на указания о тщательной проверке правильности обстановки на реке Зее, Белоусов отнесся к этому невнимательно и не устранил имеющиеся в обстановке недочеты.

25 июня в контору 2-го технического участка пути поступило вновь заявление от лоцмана тов. Фатеева о неправильности створной линии № 71, о чем был уведомлен Белоусов. Казалось бы, что после поступивших сигналов о неправильности обстановки Белоусов должен был принять энергичные меры и устранить их. Однако этого сделано не было. Сопровождаемый им пароход «М. Варягин» был посажен на мель на указанной выше створной линии.

оборудования его. В особенности плохо обстоит дело на баржах, где шкиперы в большинстве малоквалифицированные, без практики и судового опыта.

Должностных инструкций на всех судах Верхне-Амурского пароходства и 2-го технического участка пути не имеется. Команды их не знают своих прав. Так же не на всех судах имеются правила плавания и правила технической эксплуатации, в особенности на судах 2-го технического участка пути.

Согласно правил плавания параграфа 36 судовыми документами полностью суда не снабжены. Ответственность за снабжение судовыми документами лежит на руководителях управления Верхне-Амурского пароходства и 2-го технического участка пути, но они, видимо, этой ответственности не чувствуют, а с них этого никто не спрашивает.

Потеря якорей дошла до чрезвычайно больших размеров. Капитаны судов топят якоря и не стремятся на месте извлечь их из русла реки и никому об этом не сообщают, а на месте утонувшего якоря не ставят буйки или засечки на берегу. Например, пароход «Томск» у пристани Ветка утопил якорь, не вытаскив его до сих пор и не поставил буйка. Такое же явление было и с пароходом «Комсомольск».

Причалные столбы на почтовых и плотовых пристанях пришли в большинстве случаев в негодность, их давным давно требовалось заменить, но до сих пор они не заменены, несмотря на неоднократные предписания управлению пароходства со стороны судоходной инспекции. Требования эти до сих пор не выполняются.

Низкая трудовая дисциплина говорит сама за себя: плохое знание и плохое выполнение правил плавания и правил технической эксплуатации, а отсюда большой рост аварийности.

Всем честным водникам как берега, а так же и плавсостава надо вести решительную борьбу с аварийщиками, нарушителями трудовой дисциплины. Нельзя быть зрителями твоимых аварий. Хозяйственникам, партийным и профсоюзным организациям бассейна широкую развернутую политико-воспитательную работу среди плавсостава. Инспекции судоходства больше уделять внимания в борьбе с аварийностью, самая лучшая борьба — это предупредить аварии.

Вторая половина навигации 1940 года должна быть водниками Верхнего Амура проведена без единой аварии — это будет лучшим подарком XXIII годовщине Великой Октябрьской социалистической революции.

Ликвидировать простои, повысить ответственность

Переход на восьмичасовой рабочий день и семидневную рабочую неделю, усиление борьбы с летунами и прогульщиками является важнейшим мероприятием для дальнейшего подъема народного хозяйства, оборонной мощи Советского Союза.

Перед нами стоит задача — поднимать производительность труда, повышать качество продукции.

Проведение в жизнь этих мероприятий накладывает на руководителей и в целом на коллектив Благовещенской пристани еще больше ответственности за порученное дело.

Уметь четко, оперативно руководить погрузо-разгрузочными работами, обрабатывать суда и отправлять их в очередной рейс строго в установленное время по расписанию-графику — вот, что требуется от работников пристани.

Однако, укоренившаяся система с давних пор задерживать суда у причала под погрузкой и выгрузкой, — на Благовещенской пристани попрежнему существует.

Возьмем к примеру товаро-пассажирские пароходы. Из них больше всего «пострадал» пароход «Профинтерн». Готовясь к очередному рейсу 18 июля он простоял 8 часов сверх плана у пристани.

Где же кроются причины? Почему начальники причалов, их помощники, операторы не болеют душой за производство?

Дело в том, что среди большинства работников пристани слаба дисциплина, приказы и распоряжения четко и своевременно не выполняются, как правило вокруг них люди привыкли дискутировать.

Вот характерный пример. 18 июля «Профинтерн» отошел от центральной пристани для бункеровки углем на пристань Ветка. Зная, что пароход нуж-

но обработать вне всякой очереди, к тому же было приказание зам. начальника пристани, все же тов. Куликов и его помощники не приготовили места для парохода — угольная эстакада была занята пароходом «Гродеково». В результате «Профинтерн» целый час ожидал, когда освободится эстакада.

То же самое произошло с пароходом и 2 августа. Вместо 12 часов он отошел в 19. Вследствие разгильдяйства заместителя начальника причала пристани Ветка тов. Ефремова, который не подготовил места у угольной эстакады, пароход простоял 40 минут в ожидании бункеровки. Кроме этого, выгрузка парохода проходила не совсем организованно. Плохо работала бригада грузчиков, давшая за смену 82 проц. производительности труда.

Июльский план Благовещенская пристань не выполнила. В августе имеются все возможности не только ликвидировать июльскую задолженность, но выполнить и перевыполнить план в августе. — Сейчас пристань имеет тоннаж, грузов сколько угодно, грузчиков тоже хватает. Надо только руководителям пристани быстрее перестроить свою работу. Нужна организованность, строжайшая дисциплина, беспощадная борьба с простоями флота, борьба за продуктивную работу каждой минуты. Работники пристани должны понять, наконец, что вокруг приказов надо не дискутировать, а выполнять их.

Партийная, профсоюзная организации не должны мириться с простоями, они должны возглавить борьбу против производственных неполадок. Должна быть повышена ответственность «больших» и «маленьких» начальников за порученное дело.

М. ИВАНОВ.

Котельный цех под угрозой срыва к началу судоремонта

Успешней других в заводе им. Ленина подготовка к зимнему судоремонту проходит в механическом цехе (начальник тов. Пляшкевич). На сегодняшний день там уже отремонтировано около половины имеющихся станков, неплохо идет ремонт инструмента.

Коллектив цеха обязался закончить подготовку к зимнему судоремонту раньше срока — к 15 сентября, с высококачественными показателями.

Но, если взять не менее важный котельный цех, то можно увидеть, что тут с подготовкой к зиме обстоит на много хуже: к ремонту четырех электросварочных агрегатов еще не приступали, вследствие того, как ссылается администрация цеха, что им на это мало отпустили средств. Оставлять агрегаты в таком состоянии, в каком они

находятся, будет преступлением.

Так же сильно тормозит котельщикам и нехватка закладок и сырьевого материала, из-за чего начальнику цеха тов. Яценко приходится целые бригады перебрасывать с одного объекта работ на другой, не закончив одного.

Пока еще нет никаких сдвигов и в подготовке кадровой рабочей силы, главным образом котельщиков.

Партийной, профсоюзной организацией и дирекции завода им. Ленина необходимо заострить внимание на подготовку к зимнему судоремонту одного из ведущих цехов завода — котельного, ибо он не имеет никаких предпосылок к своевременной готовности к началу очередного судоремонта.

Н. ШУМИЛОВА.

НА БЛАГОВЕЩЕНСКОЙ СУДОВЕРФИ СЛАБО ГОТОВЯТСЯ К ЗИМЕ

Основной цех Благовещенской судовой верфи — механический (начальник тов. Денисов) не развернул полных возможностей в подготовке к работе в зимних условиях и к капитальному судостроению в межнавигационный период 1940—41 года.

Хотя там устанавливаются станки, ремонтируются прессы, ножницы и дыродавы, все же цех от графика этих работ отстает лишь только потому, что токарные и сверлильные станки еще не начали ремонтировать, ссылаясь на невозможность их остановки.

Плачевней положение в столярно-плотничьем цехе (начальник тов. Мамаев), где все верстаки не имеют хороших зажим

ных винтов, а крыша здания в периоды дождей протекает. Этот участок совершенно заброшен и мало кого беспокоит.

Много на судовой верфи шумели об устройстве сушилки, но, как оказалось, — бесполезно. А без сушилки сырой распиленный лес задерживает ремонт жилых помещений, да и вообще частенько из-за этого столярным цехом выпускается брак.

Сейчас от хозяйственников верфи требуется неуклонное выполнение приказа Наркома «О подготовке к зимнему судоремонту 1940—41 года» и на основе этого подготовить оборудование и здания в срок и с высоким качеством.

С. КУЗНЕЦОВ.

П. П. МАЛЫШЕВ

После глазной операции, 23 июля с. г. в Москве скончался преподаватель-физик Павел Петрович Малышев, проработавший в учебных заведениях города Благовещенска 44 года.

Последние десять лет П. П. Малышев работал в Благовещенском речном техникуме.

Покойный отличался беззаветной преданностью к педагогическому делу, горячей любовью к своим питомцам.

Он был хорошим и чутким товарищем.

Смерть тов. Малышева — тяжелая утрата для коллектива речного техникума.

Коллектив работников и студентов Благовещенского речного техникума.

Бережь механизацию — дело каждого грузчика

Указ Президиума Верховного Совета СССР об ответственности за выпуск недоброкачественной продукции имеет огромное значение для социалистического государства.

Проводя в жизнь этот Указ, не надо забывать, что он касается не только руководителей и рабочих фабрик и заводов, где изготавливаются всевозможные машины. Указ Президиума Верховного Совета обязывает нас бережно относиться к изготовленным механизмам, работающих на том или ином участке.

Сейчас на Благовещенской пристани много транспортеров разных конструкций. Для того, чтобы эта механизация работала четко, бесперебойно, ее нужно держать постоянно в образцовой чистоте, с любовью ухаживать за ней. Особенно надо следить во время погрузки и выгрузки, чтобы грузчик не бросал куль или ящик прямо с плеча на транспортер. Понятно, что даже незначительный удар по пластинам транспортера может вывести его из строя.

Теперь грузчики привыкли работать на механизации, они поняли все преимущества ее.

Однако, есть еще грузчики, которые небрежно относятся к механизации. Это целиком и полностью относится к бригаде тов. Остапчука.

Не один раз механизатор тов. Снисарь жаловался даже на самого бригадира, который на замечания о небрежном отношении к механизации всегда отвечает дерзкими выкриками.

Совершенно по иному относятся к механизации грузчики бригад тт. Малюшкина и Логинова. Эти бригады поняли все значение механизмов для погрузо-разгрузочных работ, что механизация есть государственное имущество и бережь его — дело не только руководителей пристани, но и каждого грузчика.

А. ПРИСТАНСКИЙ.

Ответственный редактор
П. ЖУРАВЛЕВ.

ОТКЛИКИ ЗА ГРАНИЦЕЙ НА ДОКЛАД ТОВАРИЩА МОЛОТОВА

В ГЕРМАНИИ

БЕРЛИН, 4 августа. Доклад товарища Молотова на VII Сессии Верховного Совета СССР продолжает оставаться в центре внимания всей германской печати.

В Берлине «Нахtausgabe» пишет: «Речь советского премьер-министра и министра иностранных дел Молотова дала ясную картину отношений советской России со всеми крупными европейскими державами. Снова дается подтверждение (необходимое, правда, для остального мира, а не для Германии и России) что отношения между Берлином и Москвой целиком и полностью соответствуют условиям, содержащимся в заключенных договорах».

Многие германские газеты подробно освещают ход работ Сессии, в частности, восторженный прием, с которым доклад товарища Молотова встречен

широкой советской общественностью. «Фелькишер беобахтер» цитирует большие выдержки из передовой «Правды», посвященной докладу товарища Молотова.

В ИТАЛИИ

РИМ, 4 августа. Вся итальянская печать продолжает широко откликаться на доклад товарища Молотова на VII Сессии Верховного Совета СССР. Помимо собственных комментариев, газеты приводят отклики зарубежной печати и политических кругов.

Отмечая, что доклад Молотова вызвал огромный интерес во всем мире, «Трибун» пишет: «это вполне понятно, ибо русская политика является фактором, которым нельзя игнорировать в оценке общей обстановки».

Газета «Дель пополо» пишет: «Мы должны отметить, что в Италии произвело большое впечатление, что сказал Молотов относительно итало-русских отношений, подчеркивая их улучшение».

В КИТАЕ

ЧУНЦИН, 4 августа. Китайская печать широко публикует доклад товарища Молотова на VII Сессии Верховного Совета СССР.

В комментариях к докладу «Чжунянжибао» особо подчеркивает неизменность советской политики мира и нейтралитета в происходящей войне в Европе.

«Ишибао» подчеркивает место в докладе товарища Молотова, где говорится о дружественных добрососедских отношениях между СССР и великим национальным Китаем.

В БОЛГАРИИ

СОФИЯ, 4 августа. Болгарская печать продолжает широко освещать работу VII Сессии Верховного Совета СССР.

Депутат болгарского парламента Янев в статье, опубликованной в газете «Еднес» пишет: «Произнесенная 1 августа в советском парламенте речь Молотова ожидалась с необычайным интересом не только в Москве, но и во всем мире. Речь Молотова к общему признанию была исчерпывающей, ясной, конкретной».

В ГРЕЦИИ

АФИНЫ, 4 августа. Греческие газеты под большими заголовками «Заседание Сессии Верховного Совета СССР», «Молотов выступил с докладом о внешней политике СССР», поместили подробное изложение доклада товарища Молотова.