

1940 г.

14 ДЕКАБРЯ
СУББОТА
№ 136 (469)

Выходит 2 раза в неделю

ЦЕНА 10 коп.

ПРОЛЕТАРИИ ВСЕХ СТРАН, СОЕДИНЯЙТЕСЬ!

БОЛЬШЕВИК АМУРА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА,
БАСКОМРЕЧА
И УПРАВЛЕНИЯ
ВЕРХНЕ-АМУРСКОГО
ПАРОХОДСТВА

г. Благовещенск

ДОСТИГНУТОЕ ЗАКРЕПИТЬ И ДОБИВАТЬСЯ НОВЫХ УСПЕХОВ

В первую декаду декабря речники Верхнего Амура добились новых производственных побед. План по судоремонту перевыполнен. После длительного периода впервые выполнил государственное задание коллектив Благовещенской судовой верфи, хороших показателей добились коллективы цехов за вода им. Ленина. Все это свидетельствует о том, что рабочие, работницы, инженеры, техники и служащие нашего бассейна свои обязательства о досрочном и высококачественном окончании судоремонта подкрепляют практическими делами.

Перевыполнения производственного задания коллективы судоремонтных баз добились потому, что они изо дня в день по-деловому реализуют указы Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня, 10 июля и 10 августа.

Но будет не верно, если будем утверждать, что у нас все идет хорошо и сейчас можно почивать на лаврах. Из опыта прошлых лет речники знают, что в первые месяцы судоремонта задания выполняются быстрее, но как только приходит февраль—апрель—в этот период встречаются трудности и бывают перебои в работе. Поэтому успокаиваться на достигнутом нельзя. Наоборот, достигнутое надо закрепить и добиваться новых успехов.

Коллектив Верхне-Амурского бассейна включился во Всесо-

юзное соревнование Наркомречфлота, принял и одобрил вызов на социалистическое соревнование работников Нижне-Амурского пароходства. В этих соревнованиях верхнеамурцы взяли обязательство, чтобы добиться первенства. Но одного желания мало, его надо подкреплять стахановским трудом. Только тогда можно говорить о первенстве.

Вместе с тем, надо будет сказать, что у речников Верхнего Амура наряду с успехами имеет еще много недостатков. Если они не будут в ближайшее время ликвидированы, то провал неминуем.

На что надо обратить особое внимание верхнеамурцам? Прежде всего, ликвидировать простои рабочих и оборудования, вести решительную борьбу с любителями несвоевременного ухода с работы и позднего прихода на работу, своевременно давать в цеха и на суда план-график, рабочие наряды, бесперебойно обеспечивать материалом и инструментом. Эти недостатки еще до сих пор имеются в наших судоремонтных базах.

В налаживании подлинно стахановской работы нашим хозяйственным организациям должным образом оказывать практическую помощь партийные, комсомольские и профсоюзные организации. Только общими усилиями можно достигнуть цели.

СТАХАНОВЦЫ БЕРУТ КОНКРЕТНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА

12 декабря в цехах и на судах в заводе им. Ленина в обеденный перерыв и после окончания работы обсуждались условия внутрибассейнового социалистического соревнования. Соревнования прошли с большим подъемом и воодушевлением.

Рабочие, работницы, мастера и начальники цехов, капитаны и механики судов в своих выступлениях говорили, что они приложат все силы, знания и опыт, чтобы в текущем судоремонте взять первенство. Флот отремонтировать досрочно, с высоким качеством и снизить себестоимость.

— Наша задача, — говорит

стахановец котельного цеха тов. Шутов, — со всей большевистской энергией ежедневно добиваться высоких показателей производительности труда, не допускать ни одного случая выпуска продукции бракованной — в этом будет успех наших побед.

Все коллективы цехов взяли конкретные обязательства. Например, на пароходе «Пролетарий» второй помощник механика тов. Кузин хочет закончить ремонт вспомогательных механизмов досрочно и с высоким качеством. Такие обязательства взяты на других судах и в цехах.

Великий летчик нашего времени

Два года назад, 15 декабря 1938 года, при испытании новой опытной боевой машины погиб Герой Советского Союза Валерий Павлович Чкалов. Нелепый случай оборвал прекрасную жизнь.

Чкалов был великим летчиком нашего времени. Его имя пользовалось международной известностью. Оно олицетворяло непреклонную волю, высокое мастерство, безграничную преданность делу большевистской партии, делу коммунизма.

Валерий Павлович Чкалов родился в 1904 году в слободе Василево (ныне Чкаловск), на Волге. Отец его был котельщиком. Валерий Павлович с юных лет начал трудовой путь: был подручным молотобойца, кочегаром, слесарем.

Уйдя добровольцем в Красную армию, Чкалов вскоре поступил в летную школу и блестяще закончил курс теоретического и практического обучения. Очень быстро он вырос в великолепного мастера воздушного пилотажа, выделялся среди других летчиков беспримерной отвагой и точной техникой пилотирования. Слава отличного летчика шла за ним повсюду: в частях истребительной авиации, в Гражданском воздушном флоте.

Испытание самолетов требует от летчика решительности, воли, хладнокровия, умения идти на риск при отличном владении техникой. Всеми этими качествами Чкалов обладал в полной мере. Как летчик испытатель он не знал себе равных. Не раз ему приходилось попадать в сложные и опасные положения, но изумительное искусство и хладнокровие всегда позволяли ему с честью преодолеть трудности.

Однажды в воздухе у испытываемого самолета заело шасси. По правилу, Чкалов должен был немедленно выбраться с парашютом. Но машина была ценная, и Валерий Павлович решил спасти самолет. На неисправном самолете он проделывал в воздухе сложные виражи, создавал чудовищные перегрузки и огромной силой инерции заставил шасси встать на свое место.

В другой раз, во время подготовки к дальнему перелету, в воздухе произошла «заминка»: одно из колес машины не опустилось на место. И тем не менее Чкалов бережно посадил гигантский самолет «на одну ногу».

Чкалов был инициатором и организатором крупнейших дальних беспосадочных перелетов. В 1936 году Валерий Павлович Чкалов вместе с Г. Ф. Байдуковым и А. В. Беляковым совершил беспримерный перелет из



Москвы к Николаевску на Амуре. Самолет героев продержался в воздухе 56 часов 20 минут, покрыв за это время без посадки 9374 километра. В труднейших условиях, во время шторма и тумана, на обледеневшем самолете, Чкалов совершил мастерскую посадку на пустынный остров Удд (ныне остров Чкалова).

Спустя год Валерий Павлович совершил новый перелет, слава о котором прокатилась по всему миру. Вместе со своими испытанными друзьями Героями Советского Союза Байдуковым и Беляковым он пролетел без посадки из Москвы через Северный полюс в Северную Америку. Впервые два континента, две величайшие страны мира были соединены прямой воздушной дорогой через Ледовитый океан. За 63 часа 25 минут самолет Чкалова пролетел свыше 10 тысяч километров. Путь был чрезвычайно трудным. Летчикам приходилось бороться с циклонами, сплошной облачностью, обледе-

нием. Несмотря ни на что экипаж блестяще выполнил сталинское задание.

Чкалов лелеял планы новых перелетов. Он хотел облететь земной шар — «вокруг шарика», как он любил говорить. Он мечтал о полете над Южным полюсом, хотел «махнуть» без посадки из СССР в Австралию.

Встречи с товарищем Сталиным вдохновляли замечательного летчика. Товарищ Сталин внимательно знакомился с планами полетов, вносил исправления в наметки Чкалова, направлял его мысли. Разрешая перелеты на Дальний Восток и в Америку, товарищ Сталин неизменно требовал, чтобы Чкалов был осторожен и внимателен, чтобы при угрозе экипажу немедленно была произведена посадка самолета.

Сыновней любовью, беззаветной преданностью платил Чкалов товарищу Сталину; он был привязан к вождю народов всем своим большим сердцем, всеми думами. Чкалов обещал товарищу Сталину: «Я буду держать штурвал самолета до тех пор, пока в моих руках имеется сила, а глаза видят землю».

За исключительные заслуги в развитии советской авиации, за мужество и отвагу Валерий Павлович Чкалов был награжден тремя орденами; ему было присвоено звание Героя Советского Союза. Трудящиеся Горьковского избирательного округа послали его своим депутатом в Верховный Совет СССР.

Жизнь замечательного сына советского народа Валерия Павловича Чкалова — прекрасный пример беззаветного служения родине, партии Ленина — Сталина, делу коммунизма.

Л. Бронтман.

Семка фильма «Валерий Чкалов».



Момент встречи В. Чкалова на американском аэродроме. Репортер американской радиоконпании (артист Г. Клеринг) берет интервью у В. Чкалова (артист В. Белокуров) (Фото-клише ТАСС)

В БОРЬБЕ ЗА ПЕРВЕНСТВО

Стахановцы парохода «Сибиряк» с каждым днем набирают все выше и выше темпы в работе.

Так, в первые дни второй декады декабря первый помощник механика, ремонтируя паровой двигатель динамомашин, план выполнил на 190 процентов. Второй помощник механика тов. Жигалов добился производительности труда на 195 процентов и около 200 процентов задания дал масленщик т. Кольцов.

Высокой производительности труда стахановцы парохода «Сибиряк» добились вследствие уплотнения рабочего дня, правильного технологического процесса, умелой подготовки рабочего места, чувства ответственности за выполнение взятых

обязательств и, главное, повседневной политико-массовой, разъяснительной работы и социалистического соревнования.

Коллектив нашего пароходства, включаясь в социалистическое соревнование Наркомречфлота и с Нижне-Амурским пароходством, заявил, что достигнутые темпы не снизит, а наоборот, будет добиваться еще лучших показателей. Коллектив поставил перед собой задачу, чтобы судно отремонтировать раньше срока, с высоким качеством, снизить себестоимость ремонта и взять первенство в социалистическом соревновании как по Наркомречфлоту, так и в бассейне.

Креслин,
механик парохода «Сибиряк»

Мой опыт в работе

Секрет в успешной работе мастера, и особенно мастера котельного цеха, заключается в своевременной и плановой подготовке объектов к трудовому дню. Я, например, готовясь к закладке баржи 11 декабря, подобрал весь необходимый инструмент и материал, в результате 12 декабря бригады уже не бегали в поисках ключей, щеток, ломиков, болтов и шайб. Бригадир не ходил в плановый отдел за выпиской из чертежа, не натягивали заверочную струну. Вся эта подготовительная, не требующая большого времени, работа была проделана мною заранее. Поэтому без единой минуты простоя, рабочие приступили к сооружению судна.

Однако, не только плановая подготовка рабочего места влияет на производительность котельных бригад. Большое значение имеет также формирование состава самих бригад. Можно подобрать две котельные бригады и обе они будут работать успешно, но из этого же состава рабочих подберешь две бригады и одна из них не выполнит нормы. Здесь уже при-

ходится «чутьем», приобретенным опытом расставлять так котельщиков по бригадам, что каждая из них чувствует себя всесторонне сильной в работе.

Вот эти давно всем знакомые методы, как подготовка рабочего места, тщательное формирование бригад и т. п. они применяются еще не везде. А напрасно. Котельные бригады на судовой верфи производительность труда подняли высоко.

Но котельщики бы работали еще лучше, если бы все эффективные рационализаторские предложения были внедрены в производство. Например, установка раздвижных козел для рихтования сильно увеличивает производительность. А подобных предложений на верфи насчитывается приличное количество, но они пока не внедрены.

Коллектив котельного цеха может работать еще лучше, надо только устранить все рогаки, мешающие свободной поступью двигаться к высшей производительности.

П. РУБАН,
мастер котельного цеха
Благовещенской суфверфи

Социалистические обязательства электросварщиков

При обсуждении декабрьского плана-графика среди сварщиков Благовещенской верфи, нач. цеха тов. Денисов и нач. планового отдела тов. Богодайко выступили с призывом за срочное выполнение плана работ. Этот призыв был единодушно поддержан.

Бригада электросварщиков, вместо данной загрузки по производительности труда на 120 процентов, взяла обязательство поднять производительность до 150 проц. и декабрьский месячный план выполнить к 21 числу — к дню рождения дорогого Иосифа Виссарионовича Сталина.

Бригада вызвала на социалистическое соревнование силовую станцию на бесперебойную

подачу электроэнергии, электротех — на своевременный высококачественный ремонт сварочных агрегатов, отдел снабжения — организовать своевременное поступление материалов.

Предъявили социалистический счет главному инженеру тов. Ковалеву, чтобы он привел в надлежащий порядок оборудование верфи.

Выступившие стахановцы-электросварщики тт. Белов и Головина указали, что для успешного и своевременного выполнения взятых обязательств необходимо устранить ненормальности в работе планового отдела, который дает графики с большим опозданием, вместо 1 числа — 9-10.

Куличков.

К БАССЕЙНОВОЙ ПАРТИЙНОЙ КОНФЕРЕНЦИИ

О работе, руководстве и помощи

Большой коллектив молодежи имеет Благовещенская судостроительная верфь и держать его монолитным, сплоченным — наша задача, как руководителей комсомола этого предприятия. Из числа комсомольцев выросли такие прекрасные организаторы и производственники, как мастер электросварочных работ тов. Садовский, электросварщик тов. Шишов и целый ряд других превосходных стахановцев, ударников и руководителей.

Но наряду с хорошей работой, и одновременно с лучшими комсомольцами, имеются на верфи и такие члены ВЛКСМ, которые плохо оправдывают звание вожаков молодежной массы и не борются за выполнение поручений комитета.

Один из безынициативных комсомольцев — тов. Малышкин, который, около двух месяцев замещая секретаря комитета, никакой абсолютно союзной работы не проводил и секретарское место занимал формально. Дело дошло до того, что комсомольцы не могли найти его, чтобы уплатить членские взносы. В результате некоторые члены ВЛКСМ имеют задолженность по 5 месяцев.

Вторым «работником» является член комитета тов. Хромцов, которому дали задание улучшить работу оборонных кружков, но он это поручение не выполнил.

Эти два примера показывают яркую картину бездеятельности некоторых комсомольцев, не

болеющих сердцем за порученное дело.

С наиболее важным вопросом, как с изучением «Краткого курса истории ВКП(б)» у нас на верфи также неблагоприятно. Из комсомольцев, работающих второй год на предприятии, за исключением тов. Мельникова, изучившим 9 главу, все «толкуются» на 2-3 главе. Бессспорно, явление позорное, но мы его берем за пример и со всей решимостью.

Недостатков в деятельности нашей организации хватает, поэтому выплывает вопрос: какую помощь оказывает комсомольский сектор политотдела для устранения их? Нужно прямо сказать — неважную. Помощник начальника политотдела по комсомолу тов. Ефремов был у нас при выборах комитета. Рассказал, ознакомил с учетом и т. д. Но ведь один Ефремов в поле не воин, возможно придется мне его ждать до следующих переборов. А где же актив политотдела — внештатные инструктора по комсомолу? Не видно их. Не бывают они на предприятиях.

Мне сейчас, как молодому секретарю, необходима повседневная помощь, но ее нет. Вместо живого оперативного руководства, только одни разговоры по телефону. Такое положение бесспорно неверное и его нужно изменить.

М. ДВУРЕЧЕНСКИЙ,
секретарь комитета ВЛКСМ
Благовещенской судостроительной верфи.

ЗА ОПЕРАТИВНОЕ РУКОВОДСТВО И ПОМОЩЬ

Политический отдел — чрезвычайный орган. Он призван хорошо наладить политико-массовую воспитательную работу среди трудящихся, оказывать практическую помощь хозяйственникам в деле выполнения государственных и производственных планов. Эти основные и беспрекословные обязанности работники политотдела могут выполнить только тогда, когда будет хорошо налажено оперативное руководство и помощь низовым партийным организациям и их руководителям. Однако, эти основные условия политотделом Верхне-Амурского речного пароходства выполняются неудовлетворительно.

Для примера расскажем о таких фактах. За навигацию 1940 года руководители политотдела почти не интересовались работой помполитов на судах. Деятельность нашу не контролировали, директивных указаний почти не давали. Все было сведено к одному: получают политдонесения, прочитают его, подошьют к делу и на этом успокоятся. Вследствие такого стиля

руководства, некоторые помполиты имели в своей работе ряд серьезных пробелов.

Кроме того, помполиты в своих политдонесениях просили руководство политотдела оказать помощь в урегулировании некоторых вопросов, но все это оставалось безрезультатным. О судьбе наших политдонесений нас не информируют.

Также один из серьезных недостатков в работе политотдела — это отсутствие контроля своих же решений и постановлений.

Если бы на этом участке хорошо было поставлено дело, то успехи в работе были еще лучше.

Оперативное руководство и практическая помощь — вот чего нельзя забывать ни одному партийному работнику, в том числе и политотделу Верхне-Амурского пароходства.

РУХЛИНСКИЙ,
помполит парохода «Проф-интерн».
ЛЮБОШЕВСКИЙ,
помполит парохода «Хабаровск».

ОДИН ИЗ ОСНОВНЫХ ПРОБЕЛОВ В РАБОТЕ ПОЛИТОТДЕЛА

Четыре месяца тому назад Политуправление Наркомречфлота предложило политотделу Верхне-Амурского пароходства перестроить работу по-новому. Часть аппарата сократить, оставшимся работникам политотдела уплотнить свой рабочий день и улучшить практическую помощь первичным партийным организациям, подобрать и утвердить внештатных инструкторов.

Первая часть распоряжения руководителями политотдела была выполнена быстро и хорошо. Но вторая часть — подбор и утверждение внештатных инструкторов, реализована плохо.

Чтобы не обвинили нас в голословности, приведем такие факты. Мы раньше были штатными работниками политотдела, потом после сокращения перешли работать в завод им. Ленина. От партийной работы мы не отстранились. Выполняем все партийные поручения, которые дает нам секретарь партийного бюро тов. Васильев.

Вместе с тем, как оказалось впоследствии, нас утвердили внештатными инструкторами при политотделе. От этой работы мы также не отказываемся. Но нас удивляет то, что о последнем узнали не от работников политотдела, а от секретаря нашей первичной партийной организации тов. Васильева. Больше того, утверждали нас заочно.

Политуправление, давая директиву о подборе внештатных инструкторов, разъяснило политотделу, чтобы ежедневно руководить этим активом, давать ему определенные поручения и там, где надо, помочь. Однако, это важнейшее указание передано забвению и внештатные инструктора числятся только по спискам, а практической работы не проводят. Вина здесь не наша, а исключительно руководителей политотдела. Они почти никакого задания и поручения нам не давали.

Директива Политуправления о перестройке работы по-новому правильная. При деловой реализации ее можно неплохо наладить партийно-воспитательную работу. Внештатные инструктора — большая помощь политотделу. Поэтому руководителям политотдела Верхне-Амурского пароходства надо быстрее ликвидировать допущенный пробел и внештатным инструкторам смелее давать поручения и помогать им.

КОЗЛОВ,
нормировщик котельного цеха.

ВЕДЯКИН,
начальник инструментального цеха.

НА ДОСТИГНУТОМ НЕ УСПОКАИВАЕМСЯ

Стахановцы и ударники парохода «Профинтерн» неплохо выполняют государственные задания по ремонту судна. Свидетельством этому являются такие факты. План-график на 10 декабря перевыполнен на 7,2 процента. Выполненных работ ниже, как на «хорошо» нет.

Стахановских показателей ежедневно добиваются тт. Рудаков—матрос, Коваль—рулевой, Вялкин—первый помощник механика, Минин—кочегар, Жаворонок—масленщик. Эти работники перевыполнения заданий добиваются, прежде всего, благодаря правильному технологическому процессу, подготовке рабочего места, полному и интенсивному использованию рабочего времени и рабочей смекалки.

Вот примеры. Тов. Рудаков делал русленевый настил. В процессе работы выяснилось, что одному пиллерсу надо сделать электросварку, так как там были трещины. Тов. Рудаков, много не думая, снимает пиллерс, несет его в электросварочный цех и сам производит заварку. Благодаря такой инициативе, работа была закончена досрочно и с высоким качеством.

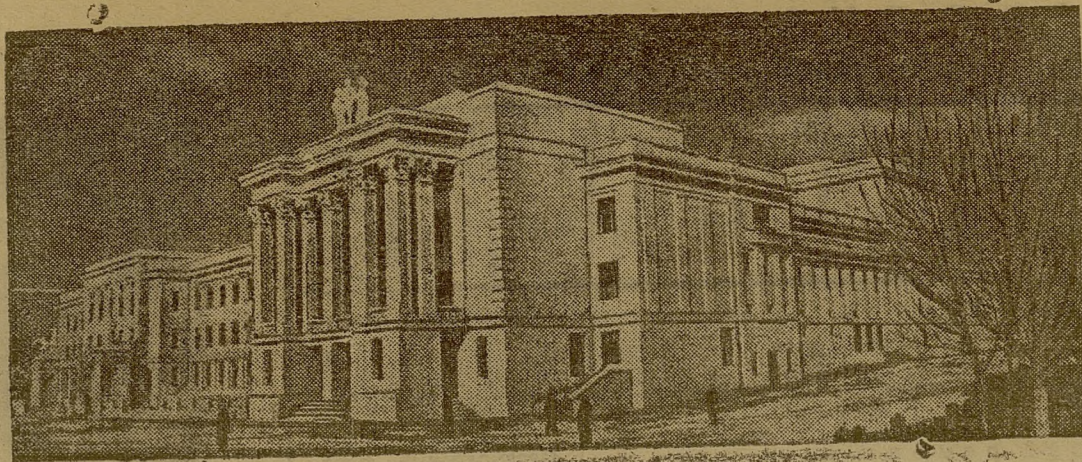
Первые достигнутые успехи не успокаивают нас. Сейчас коллектив судна включился во Всесоюзное социалистическое соревнование Наркомречфлота, с Нижне-Амурским пароходством и во внутрибассейновое.

Работники парохода «Профинтерн» все, как один, заявили, что в этом социалистическом соревновании будут добиваться первенства. А это значит, выполнять обязательства досрочно с оценкой только на «хорошо» и «отлично».

ОБЛИВАНЦЕВ,
капитан парохода «Профинтерн».



Стахановка Астраханской городской спасательной станции горосвода комсомолка Л. С. Левина, награжденная знаком «За спасение утопающих». За период работы в горосводе тов. Левина спасла 11 человек.
(Фото-клише ТАСС).



Общий вид Окружного Дома Красной армии в гор. Чите.
(Фото ТАСС).

Обязательства и их выполнение

Коллектив парохода «Л. Каганович» взял обязательство, чтобы в зимний судоремонт своими силами отремонтировать судно досрочно и с высоким качеством.

Свои обязательства коллектив подтверждает практически делами. Так на 10 декабря план выполнен на 36,1 проц. вместо плановых—21.

Лучших показателей добились тт. Гушин—рулевой, Выропаев—матрос. Например, на оскрябке корпуса, в кубриках задание выполнили на 190 процентов, в машинном отделении на 200 с лишним процентов.

Интенсивность в работе, использование каждой минуты для выполнения задания, чув-

ство ответственности за порученное дело—вот «секрет», послуживший перевыполнению плана.

Но на достигнутых успехах стахановцы парохода «Л. Каганович» не успокаиваются. Они, включаясь во Всесоюзное социалистическое соревнование Наркомречфлота и с Нижне-Амурским пароходством, заявили, что к 21 декабря с. г.—дню 61 годовщины рождения великого Сталина и открытию первой бассейновой партийной конференции, придут еще с лучшими показателями.

Шварцберг,
капитан парохода «Л. Каганович».

Обязательство выполнили с честью

Комсомольско-молодежная бригада болтовщиков тов. Вангилова (судоверфь им. В. Куйбышева) брала обязательство, чтобы к 20 годовщине дальневосточной комсомольской организации добиться производительности труда не менее 200 процентов. Свое обязательство бригада выполнила с честью.

Производственное задание выполнено на 226 процентов.

Также выполнила свое обязательство комсомольско-молодежная бригада слесарей тов. Доценко.

Заводнов,
секретарь комитета ВЛКСМ

С совещания саморемонтников

В нынешнем году в Верхне-Амурском пароходстве впервые стал практиковаться широкий опыт ремонта флота силами судовых команд. Пройденный срок работы показал, что этот опыт вполне оправдывается. Чувствуется ответственность команд за своевременный и качественный ремонт. Оперативнее стали руководить работами капитаны и механики. В социалистическом соревновании экипажи пароходов «Л. Каганович», «Харьков», «Москва», «Балаябин», «С. Лазо», газоходы №№ 1 и 2 добились высоких показателей. Установленный график систематически перевыполняется. Качество работы стало лучше. Однако, как было отмечено на состоявшемся на днях совещании команд саморемонтников, есть ряд ненормальностей, которые мешают добиться еще лучших успехов в работе.

В выступлениях капитанов и механиков было сказано, что цехи завода им. Ленина не при-

держиваются очередности выполнения заказов. Особенно этим страдает механический цех. Вот, например: в декабре заводом запроектировано этому цеху отработать 200 человеко-часов для выполнения работ на пароходе «Пролетарий», но все это оказалось пустой формальностью. Прошел месяц и ни одной минуты работ не выполнено.

Такое же положение можно наблюдать и по ряду других пароходов. Но между тем есть такие суда, которым работы выполнены на 75 и больше процентов. Не продуман как следует и вопрос с доставкой пиломатериалов. Приходится немало потратить времени, чтобы найти лошадей и привезти на место материал.

До сих пор к большинству пароходов не подведен электросвет, что отрицательно влияет на полный разворот работ по оскрябке корпусов в трюмах. Утром и вечером эту работу выполнять нельзя, так как бывает

Социалистическое соревнование судовых коллективов

Коллективы пароходов «Харьков», «Москва» и «Пролетарий» заключили между собой социалистические договоры. Стахановцы и ударники парохода «Харьков» взяли обязательство, чтобы судно отремонтировать к 25 февраля и с высоким качеством.

Также решили досрочно на месяц закончить ремонт судов команды пароходов «Пролетарий» и «Москва».

Наряду с досрочным окончанием ремонта механизмов, корпуса и надстройки коллективы взяли обязательства, чтобы добиться экономии материалов не менее 8 процентов. Этим самым снизить себестоимость ремонта судов.

Федоров.

ВПЕРЕДИ ГРАФИКА НА 10 ПРОЦЕНТОВ

Бригада котельщиков тов. Капитонова в Благовещенской судоверфи на ремонте баржи «Самара» обязалась дать прирост продукции на 17 процентов или на 56950 рублей. Сейчас эта бригада идет впереди графика более чем на 10 проц.

Свои успехи котельщики посвящают дорогому юбиляру товарищу Сталину.

Г. Саможонов.

БОЛЬНИЦА ВОДНИКОВ

Больница водников Верхне-Амурского пароходства по праву может считаться одной из лучших в городе.

За отлично сделанные операции, за хорошее лечение, внимательный уход и культурное обслуживание выписывающиеся из больницы в книге отзывов выносят благодарность главному врачу тов. Хоммер, врачу Болла и остальному медперсоналу.

— За чуткое, внимательное отношение, за образцовое лечение и полученный культурный отдых,—пишет больной Перевозников,—приношу большое спасибо врачам тт. Хоммер и Болла, медсестрам Косицыной, Верешетниковой и остальному медицинскому персоналу.

В больнице замечательная чистота: ежедневно моются полы, протираются окна, частая смена белья, усиленное хорошее питание. Больные здесь имеют возможность знать по радио все новости: около каждой кровати имеются наушники. По комнатам разносятся свежие газеты. В уютном, культурно оборудованном красном уголке выздоравливающие могут поиграть в шахматы, домино.

Среди медицинского персонала проводится повышение знаний. Медсестры овладевают лабораторной работой, рентгенотехникой, вливанием крови и пр. Все работники являются членами РОКК, МОПР, ОСО и соревнуются между собой.

Молодая медсестра тов. Косицына В.—замечательная активистка. Соцдоговор выполняет на «отлично», осваивая лабораторную и рентгенохимию. Сейчас она готовит группу на значок ПВХО.

Ежемесячно выходит стенная газета, в которой отражены достигнутые успехи, а также недостатки.

За образцовую работу больнице водников присуждено переходящее красное знамя от Благовещенского горкома ВКП(б) и городского Совета депутатов трудящихся.

КИНЕЦ.



Депутат Верховного Совета СССР Герой Советского Союза, дважды орденносец летчик С. П. Супрун на отдыхе в Алуште.

СВОДКА

о ходе судоремонта по судорембазам Верхне-Амурского речного пароходства на 10-е декабря 1940 г.

№ п/п	НАИМЕНОВАНИЕ СУДОРЕМБАЗ	Самоходный флот				Несамоходный флот				Текущий и средний			
		% по графику	Факт. вып. полн. в %	Разрыв от графика	Прирост за декаду	% по графику	Факт. вып. полн.	Разрыв от графика	Прирост за декаду	% по графику	Факт. вып. полн. в %	Разрыв от графика	Прирост за декаду
		Текущий ремонт								Самоходный флот			
1.	З-д им. Ленина . . .	21	24,3	—	7,0	17	38,8	—	15,3	21	21,3	—	1,8
2.	Суражевск. судорембаз	21	34,1	—	7,3	17	33,5	—	12,2	21	27,1	—	6,2
	Итого по ВАУРПУ	21	26,2	—	7,0	17	35,1	—	12,0	21	26,0	—	6,3
		Средний ремонт								Несамоходный флот			
1.	З-д им. Ленина . . .	21	28,2	—	6,2	17	30,0	—	1,4	17	33,8	—	8,8
2.	Сураж. судорембаз	21	9,4	—	3,5	17	27,9	—	14,1	17	29,7	—	13,5
	Итого по ВАУРПУ	21	26,0	—	5,5	17	29,0	—	7,6	17	32,6	—	10,2
По саморемонту текущ. самоход.													
1.	Завод им. Ленина . . .	21	28,0	—	9,4								
2.	Сураж. судорембаз . . .	21	20,1	—	7,1								
	Итого по ВАУРПУ	21	26,9	—	9,2								



Командир звена Варос Барсегян, секретарь парткома Ереванского аэроклуба Осоавиахима проводит с курсантами разбор полетов.

(Фото-клише ТАСС).

Правила плавания и технической эксплуатации надо изучать сейчас

Одним из серьезнейших факторов в работе речного флота является отсутствие аварийности. Однако, этим не может похвастаться Верхне-Амурское пароходство. Аварии в навигацию 1940 года по сравнению с 1939 годом по своей убыточности уменьшились почти наполовину, но количественно они возрасли. Если в 1939 году убытки, понесенные от аварий составляли 2803341 руб., то в 1940 году уже 1045563 рубля.

Большинство аварий произошло от технической нечистоплотности нашего плавающего и берегового состава, грубо нарушавших правила плавания и технической эксплуатации флота. Характерный пример можно взять по Благовещенскому участку. Если всего аварий судов в Верхне-Амурском пароходстве было 55, то из них из-за небрежности и не принятых своевременно мер предосторожности—сделано 30, с убытком 473979 рублей. Следовательно, незнание правил плавания и технической эксплуатации являются причиной аварийности флота.

Инспекция судоходства в зимний период начинает проводить ряд профилактических мероприятий. Одной из мер—учеба командного состава, которая позволит руководителям детально ознакомиться с правилами плавания и технической эксплуатацией флота.

Если наши командиры судов и берега подойдут к этому вопросу серьезно, то результат будет огромным. Аварийность, как один из больших минусов в нашей работе, будет ликвидирована.

С. Кузнецов.

Французские владения на африканском западе

СПРАВКА

Французские владения на западе Африки составляют значительную часть колоний Франции. Эта область составляет 7,5 млн. квадратных километров. На ее территории живет свыше 21 млн. человек.

Географически эти французские владения образуют собою одно целое. Однако они различаются по времени их захвата Францией, по своей экономической ценности, по своему стратегическому значению. Две трети этой площади входят во Французскую Западную Африку—4,6 млн. квадратных километров, 14,7 млн. человек населения. Другая крупная колония—Французская Экваториальная Африка—2,4 млн. квадратных километров, 3,4 миллиона человек населения. Наконец, сюда входят бывшие германские колонии, частично перешедшие во владение Франции после мировой войны 1914—1918 гг.—Того (площадь 52 тыс. кв. км., население—740 тыс. чел.) и Камерун (431 тыс. кв. км., 2,2 млн. чел. населения).

Впервые французы закрепились на западном побережье Африки еще в начале XVII века. Во второй половине прошлого столетия начинается более широкое проникновение Франции в глубь африканского запада. Восемидесятые и девятые годы XIX века—это период наибольшей активности французского империализма в этой области Африки. В своем стремлении к захвату западного района «черного» материка французы натолкнулись на соперничество англичан. Лишь в 1899 г. англо-французские споры окончились соглашением о разделе Африки. Окончательно этот раздел был оформлен в 1904 году, когда была создана англо-французская «сердечная антанга». Англичане получили северо-восток африканского континента, французы—его северо-запад; но и в этой части Африки англичане сумели закрепить за собой наиболее выгодные куски, образовавшие четыре британских колонии—Гам-

бию, Сиерра-Леоне, Золотой Берег и Нигерию. Эти четыре английские колонии как бы вкраплены во Французскую Западную Африку. В глубине материка французские колонии объединены между собой территориально, вдоль побережья они разделены колониями, принадлежащими Англии.

В административном отношении Французская Западная Африка разделяется на семь колоний: Мавританию, Сенегал с автономным округом Дакар, Французскую Гвинею, Берег Слоновой Кости, Дагомею, Французский Судан и Нигер. Сюда же входит и французская часть Того.

Хотя по величине территории на первом месте стоит Французский Судан, однако наибольшее экономическое, политическое и военное значение имеет старейшая французская колония—Сенегал. Главный город Сенегала — Дакар — является административным центром всей Французской Западной Африки. Дакар вместе с тем и главный торговый порт для французских владений на африканском западе. По грузообороту Дакар—третий коммерческий порт Франции.

Французская Экваториальная Африка состоит из четырех колоний: Габон, Среднее Конго, Убанги-Шари и Чад. Губернатору Французской Экваториальной Африки подчинено также и управление отошедшей к Франции части Камеруна.

Французский финансовый капитал уделял сравнительно мало внимания разработке естественных богатств колониальных владений Франции на западном побережье Африки. Эксплуатация Алжира, Туниса, Марокко обещала больше, а главное, — немедленные барыши. Поэтому железнодорожная сеть Французской Западной и Экваториальной Африки невелика; реки, в том числе и Нигер, третья по длине африканская река, мало

приспособлены для судоходства. Все же эти колонии дают значительные количества сырья и продовольствия, экспортируемых ежегодно на сумму 2,5 млрд. франков.

Основной статьей вывоза Французской Западной Африки является арахис (земляной орех). Он дает масло, употребляемое в пищу, идущее на изготовление глицерина, мыла и на производство взрывчатых веществ. Сбор земляного ореха достигает 700—800 тыс. тонн в год. Экспорт пальмового масла—вторая главная статья внешней торговли. Помимо этого, экспортируются какао, кофе, бананы, рис. Имеются разработки марганца и золота.

Основным видом экспорта Французской Экваториальной Африки являются ценные породы дерева—около 60—70 проц. всего вывоза. Экспортируются также пальмовое масло, какао, хлопок, слоновая кость. В северной части колонии, в районе озера Чад, развито скотоводство. В колонии имеются крупные рудные залежи (олово, цинк, золото), которые еще слабо эксплуатируются.

Захватив африканские колонии, империалисты меньше всего, конечно, заботились о положении местного населения. Даже консервативная французская «Академия колониальных наук» должна была признать положение негритянского населения на африканском западе крайне тяжелым. Французский империализм широко использовал людские резервы африканского запада. По подсчетам генерала Обрие, Франция послала на фронты первой империалистической войны 135 тысяч сенегальцев, значительная часть которых погибла. В 1939 году говорили уже чуть ли не о миллионной армии, которая может быть рекрутирована среди негритянского населения французских владений на западе Африки.

Французские владения на африканском западе непосредственно граничат с Итальянской Ливией. Французская Экваториальная Африка граничит с Англо-Египетским Суданом и Бельгийским Конго. Большое значение имеет здесь Дакар, укрепленная французская военно-морская и воздушная база.

Дакар лежит на важнейших морских и воздушных путях, связывающих Европу с Южной и Центральной Америкой. После того, как судоходство по Средиземному морю сделалось затруднительным и опасным, Дакар превратился в исключительно важности пункт контроля над торговыми путями, идущими из Европы в Южную и Восточную Африку, в Океанию, на Дальний Восток.

В Дакаре останавливаются суда, везущие хлеб и мясо из Южной Америки, нефть из Центральной Америки, бензин из Персидского залива, каучук из Индонезии, пшеницу и шерсть из Австралии. Дакар—поворотный пункт для воздушных линий, связывающих европейский материк с Южной Америкой. Франция, учитывая значение Дакара, приняла меры для его укрепления. В Дакаре созданы аэродромы, устроены ограждения, установлены береговые батареи.

Экономическое и стратегическое значение Дакара вызвало немалый интерес и у англичан; этот интерес в особенности обострился после выхода Франции из войны против Германии. Борьба, которая ведется ныне между бывшими союзниками, перенеслась и на территории французских владений на африканском западе. Обстрел Дакара, осада и занятие Либревилья, бомбардировка Ламбарене отрядами генерала де Голля—лишь один из этапов разворачивающейся второй империалистической войны, все более охватывающей своим пламенем африканский континент.

М. З.

Ответственный редактор
П. ЖУРАВЛЕВ.

АДРЕС РЕДАКЦИИ: г. Благовещенск, Торговая, 2, здание речного вокзала. Телефоны: ответ. редактора — река 3, ответ. секретаря — река 32.

Типография газеты «Большевик Амура»

ВМ2907