

Об. 34

ЦЕНА 10 КОП.

ПРОЛЕТАРИИ ВСЕХ СТРАН, СОЕДИНЯЙТЕСЬ!

БОЛЬШЕВИК АМУРА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА,
БАСКОМРЕЧА
И УПРАВЛЕНИЯ
ВЕРХНЕ-АМУРСКОГО
ПАРОХОДСТВА

г. Благовещенск

1941 г.

14 ЯНВАРЯ
ВТОРНИК
№ 4 (477)

Выходит 2 раза в неделю

СОЦИАЛИСТИЧЕСКИМ СОРЕВНОВАНИЕМ РУКОВОДИТЬ ПОВСЕДНЕВНО, ОПЕРАТИВНО

На днях политотдел Верхне-Амурского речного пароходства заслушал доклады директора завода им. Ленина тов. Никитова и исполняющего обязанности начальника Благовещенской пристани тов. Есауленко о ходе выполнения социалистического договора с Нижне-Амурским бассейном, о выполнении взятых обязательств в честь XVIII Всесоюзной партийной конференции.

Докладчики и выступавшие в прениях работники политотдела, завода и пристани подробно рассказали о ходе выполнения взятых обязательств, о том, как на основе социалистического соревнования стахановцы и ударники цехов, судов и пристани ежедневно добиваются перевыполнения производственных заданий. Благодаря этому, коллектив завода им. Ленина в декабре месячный план по валовой продукции выполнил на 135 проц. Показатели по ремонту флота выше наркомовского графика на несколько процентов. Качество выпускаемой продукции улучшилось.

За последнее время значительно увеличилась производительность труда и на Благовещенской пристани. Так, бригада грузчиков тов. Шевлягина план выполняет на 168 проц., бригада тов. Остапчук—145. Изо дня в день перевыполняют задание т.т. Докучаев, Гриднев, Кусов, Огудин и другие. Ряды стахановцев пристани пополнились за счет подлинных патриотов социалистической родины. Если раньше т.т. Плотников, Гудин, Лонецкий, Гегман производительность труда имели не более ста, то сейчас дают по полторы и больше нормы в смену.

Но, наряду с достигнутыми успехами в заводе им. Ленина и на Благовещенской пристани имеется еще ряд пробелов в области руководства социалистическим соревнованием. Хозяева, работники профсоюзных организаций еще плохо осуществляют повседневный контроль за выполнением социалистических обязательств, взятых трудящимися их предприятия. Мало практикуют передачу опыта передовых людей, неудовлетворительно помогают отстаю-

щим достигнуть уровня передовых.

Трудящиеся завода им. Ленина, включаясь в социалистическое соревнование с коллективом Нижне-Амурского бассейна, взяли обязательство, чтобы в судоремонт 1940—41 гг. снизить производственный брак до минимума, не допускать случаев нарушения производственной и государственной дисциплины, увеличить количество стахановских школ и развернуть техническую учебу среди коллективов цехов и отделов. Такие же обязательства взяты и работниками Благовещенской пристани. Однако, все эти обязательства выполняются плохо. В заводе им. Ленина производственный брак имеет еще большее количество случаев. Организация стахановских школ, как в заводе, так и на пристани, проводится медленно. Имеются случаи нарушения Указа Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня 1940 года и совсем еще не организована техническая учеба рабочих и служащих.

В честь XVIII Всесоюзной партийной конференции среди рабочих, работниц, инженеров, техников и служащих завода им. Ленина и Благовещенской пристани с каждым днем расширяется социалистическое соревнование. Трудящиеся берут конкретные обязательства, ведут борьбу за их выполнение, увеличивают производительность труда и добиваются высокого качества выпускаемой продукции. Но этим производственным подвигам надо руководить ежедневно, оперативно. За это должны браться, прежде всего, руководители хозяйственной, партийной, комсомольской и профсоюзной организаций.

Повседневный, оперативный контроль и руководство социалистическим соревнованием со стороны руководителей завода, пристани, цехов и участков создаст еще лучшие условия для повышения производительности труда, большего, доброкачественного выпуска продукции. Это значит, трудящиеся завода им. Ленина быстрее закончат судоремонт, а работники пристани своевременно подготавливают свое хозяйство к навигации.

САМОДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

На днях в клубе речного техникума силами студенческого драмкружка с большим успехом прошла постановка пьесы «Под дикой яблоней».

Все участвующие выступили в постановке хорошо подготовленными. Видно, что каждый с большим желанием поработал над своей ролью. Особо следует отметить игру студентов: Ульяненко, просто и правдиво исполнял роль профессора, Козлова (огородник), Ташлыкова (роль студента), Луневой (Ася) и Москальчук (колхозница).

Пьеса оставила у зрителей очень хорошее впечатление, и показала, что коллектив драмкружка при желании может достигнуть еще больших успехов.



В Москву приехал народный поэт Дагестана орденоносец Цадасса Гамзат.

Цадасса Гамзат за работой над новыми стихами, посвященными 20-летию Дагестана.

(Фото ТАСС)

Встретим XVIII конференцию ВКП(б) новыми производственными победами

Десять дней работы в 1941 году

Стахановцы и ударники Бурхановского затона (2-ой технический участок пути) за первую декаду нового года подвели итоги своей прекрасной работы. Так, по ремонту судов, на 10 января общий процент составляет 59, вместо 42 установленных графиком Наркомречфлота.

Наибольших успехов по выполнению взятых обязательств добился коллектив механического цеха. План выполнен на 84,7 процента. По отдельным судам готовность ремонта машин достигает 80 и более процентов.

К числу передовиков относятся: механик катера «Ульмин» тов. Калашников, моторист катера «Селемджинец» тов. Сомов, моторист катера «Декан» тов. Староватов, моторист катера «Синда» тов. Токарев, механик земснаряда «Амурский 9» тов. Васильев.

Среди коллектива наружного цеха хорошие образцы в работе показывают: старшина катера «Осетер» тов. Вегнер—имеет выполнение месячного задания 82,4 проц., багер земснаряда «Амурский 9» тов. Коробенко—75,9, старшина катера «Судак» тов. Глуценко—71,6, старшина катера «Касатка» тов. Воднев—67,1 проц.

Таких показателей коллектив добился благодаря развернутому социалистическому соревнованию, правильному технологическому процессу, честному и добросовестному отношению к труду.

Коллектив рабочих и служащих затона обязался XVIII Всесоюзную партконференцию ознаменовать еще лучшими производственными подарками.

Сурнин.

Комсомольцы в авангарде

Итоги успеваемости в речном техникуме за прошедшую половину года показали, что наивысший процент успеваемости падает на студентов-комсомольцев.

Отличники учебы все являются членами Ленинского комсомола. Передовые из них—это тт. Васильченко (3 курс судомехаников), Полянский и Зенин (2 судомеханический), Чунихин (3 судоводительский) и ряд других.

Но комсомольцы не только занимают авангардную роль в учебе, они являются и хорошими общественниками. Возглавляют всю политико-массовую, оборонную и спортивную работу. Вся художественная самодеятельность также возложена на них.

Комсомольцы-техникумовцы поставили перед собой задачу—во 2-й половине учебного года добиться еще лучших показателей.

Ц.

Стахановец тов. Цыпляев

Формовщик литейного цеха завода им. Ленина, стахановец тов. Цыпляев в честь XVIII Всесоюзной партконференции взял на себя обязательства—выполнить месячный январский план на 200 проц., не иметь ни одного случая брака, повысить свой политический уровень.

Взятые обязательства т. Цыпляев успешно выполняет. Но он не только борется за выполнение своих индивидуальных обязательств, он оказывает всяческую помощь и товарищам по цеху. Передает свой опыт в работе—как организовать весь процесс работы, как добиться полной ликвидации брака и успешно выполнить свои обязательства.

С помощью тов. Цыпляева сейчас организован порядок, при котором рабочие могут делиться опытом и повышать качество своей работы. Несколько рабочих представляют свои детали, и тот, у кого качество отливки выше, должен рассказать, поделиться тем, как он достиг таких результатов.

Обмен опытом дает очень многое коллективу цеха. Повысилась качество продукции, уменьшился брак.

На тов. Цыпляева возложена обязанность по охране труда рабочих цеха. С этой работой он также хорошо справляется. Прилагает все внимание и силы к созданию наилучших нормальных условий в работе.

Кинев.

Работы выполняют раньше срока

Извещение ЦК ВКП(б) о созыве XVIII Всесоюзной партконференции воодушевило наш коллектив на новые, более высокие производственные подвиги. Каждый член экипажа горит желанием быстрее и высококачественно закончить ремонт судна.

Одним из подарков нашей флоте в честь дня открытия XVIII партконференции ВКП(б), мы взяли обязательство закончить ремонт парохода к 15 февраля, вместо установленного графиком 15 марта, с качеством ремонта не ниже как на «хорошо» и «отлично».

Прошедший период показал, что экипаж свои обязательства выполняет с честью.

Уже сейчас по машинному отделению закончен ремонт деталей главной машины, вспомогательных механизмов (за исключением приделки рамовых подшипников колесного вала) и арматуры.

В настоящее время мы производим одну из крупных работ — это сборку колес, после этого приступим к сборке главной машины и вспомогательных механизмов.

Не отстают работы по палубе, надстройке и корпусу. Все плотничные работы закончены, осталась только оскрябка корпуса.

Добиться этих успехов нам помогла правильная расстановка людей по объектам выполняемых работ, подготовка рабочего места и максимальное уплотнение рабочего дня.

Среди нашего коллектива выросли замечательные стахановцы, которые занимают ведущее место в социалистическом соревновании. К числу их относят: первый пом. механика тов. Болдырев, второй пом. механика тов. Лысенко и масленщик тов. Ерема. Вся порученная им работа выполняется раньше срока и, по оценке линейных механиков, с высоким качеством.

Л. ДОЛГИХ,
механик парохода «Москва».

К 50-летию со дня рождения украинского поэта Павло Тычина (15 января 1941 года).



Украинский поэт-орденоносец, депутат Верховного Совета УССР Павло Тычина.

УКАЗАНИЕ НАРКОМА ВЫПОЛНЯТЬ БЕСПРЕКОСЛОВНО

Чтобы работать хорошо в бу-душем — надо детально изучить прошедшее. Однако, этой простой истины никак не могут понять работники отдела эксплуатации управления Верхне-Амурского пароходства.

В прошлом году, в период навигации, в нашем бассейне было много случаев аварий флота. Казалось бы, такое ненормальное явление надо изучить подробно, наметить пути, чтобы не допускать такого позора в дальнейшем.

Для тщательного разбора и изучения причин аварий самое подходящее время — зимний период. Но прошло более двух месяцев, как флот находится в отстойных зимовочных базах, а со стороны руководителей отдела эксплуатации еще ничего не сделано. Судоводители ни разу не собирались, ни одной аварии не разобрали.

О детальном разборе причин аварий, о их ликвидации и о выработке практических мероприятий также есть указание Наркома речного флота СССР.

Когда же думают руководители отдела эксплуатации (нач. тов. Пронин) выполнять указание Наркома? Неужели перед началом навигации? Тогда это будет уже поздно. Этим надо заниматься сейчас же. Указание Наркома должно быть выполнено беспрекословно.

Саяпин,
инспектор судоходства Благовещенского участка.

Токарный цех задерживает работу

В первой декаде января коллектив саморемонтного парохода «Казань» снизил процент прироста графика.

Если в последней декаде декабря установленный график Наркомречфлотом и управлением пароходства перевыполнялся, то сейчас мы имеем отставание на 0,5 проц. от графика пароходства.

Причина этому одна. В начале судоремонта люди, работающие на пароходе, были полностью загружены работой, то сейчас стоим перед фактом обратной стороны.

Мы столкнулись с таким положением, что наша нормальная работа зависит целиком от токарного цеха. Есть масса случаев, из-за невыполнения значительной токарной работы нельзя производить полный ремонт отдельных деталей и крупных объектов работы. Хуже того, из-за несоблюдения технологического процесса и несерьезного отношения к порученному делу, пришлось одну и ту же работу переделывать по нескольку раз. Вот несколько примеров такой безответственной работы. Начали изготавливать золотниковую рубашку от двигателя д/мачо. Были своевременно даны чертежи и эскизы, но несмотря на это ее сделали в диаметре меньше, чем полагалось, и как результат, все пришлось снова переделывать.

При окончательной обработке котлового винтика допущена грубая ошибка — просверлили дыры в противоположном месте. Деталь сдана во вторичную обработку, но прошло более полумесяца, как ее изготовляют.

Такое же положение получилось и с заливкой бутеля гребного колеса белым металлом.

С недопустимой медлительностью выполняется работы и котельный цех. Более месяца про изводит сварку мокровоздушно го колеса.

Чичевичные кольца, которые тормозят нормальный разворот работы машинной команды, в обработку не поступили.

Ежедневно приходится по нескольку раз обращаться к мастерам и начальнику механического цеха тов. Савельеву о быстрейшем продвижении нашего заказа, но в ответ всегда услышишь: «Не волнуйтесь, все будет в порядке».

Вот коротко причины, ставящие нас в колею ненормальной работы.

Нет сомнения, что если механический цех в ближайшее время выполнит нам хотя часть сварочных заказов, то мы отставание ликвидируем.

ТУШКИН,
первый пом. механика парохода «Казань».

Об освоении малых рек

Сейчас Верхне-Амурским пароходством решается вопрос об освоении малых рек и широком использовании притоков Амурского бассейна. На основе анализа грузоперевозок 1939-1940 годов ориентировочно запроектировано перевезти в 1941 году по малым рекам 54000 тонн разного груза.

По реке Зее, выше города Зей, принят грузооборот в количестве 8,5 тысячи тонн, из которых 8 тысяч тонн будут направлены в верховья. По реке Селемджа, выше Норска, принят грузооборот в 2,5 тысячи тонн. По реке Бурея на навигацию 1941 года приняты заявки для перевозки следующих грузов: хлеб 0,7 тысяч тонн, металла 0,9 тысяч тонн, цемент 0,3 тысячи тонн и прочие грузы 1,1 тысячи тонн. По реке Томь в настоящее время судоходства нет. План перевозки грузов составлен по данным облплана и Куйбышевского райплана, до 4 тысяч тонн. Основной поток грузов будет идти из колхозов, расположенных по берегам Томи. Грузы также пойдут и в обратном направлении.

Зей имеет вполне освоенный участок протяжением на 780 километров. Этот участок делится на два плеса — первый от Благовещенска до г. Зей, протяжением 656 км. и второй от г. Зей до пристани Дамбуки, протяжением 124 км. Малоос-

военным участком нужно считать от пристани Дамбуки до Бомнака и до Устья-Бом (золотой прииск), а также и по реке Арге.

На участке между городом Зей и Дамбуками имеется до десяти перекатов, которые служат большим препятствием для судоходства. В верховьях река перемыта, постоянного фарватера не имеет.

Река Селемджа самый большой левый приток Зеи, впадает в нее в 12 километрах выше села Мазаново. Она имеет длину от истока до устья 736 км. До 1916 года здесь ходила суда от устья до пристани Экимчан.

До 1914 года по реке Селемдже курсировало более 20 частных-владельческих пароходов небольшого типа от 60 до 100 сил, с грузоподъемностью от 16 до 75 тонн и пассажирской вместимостью от 50 до 80 человек. Порожня осадка судов доходила до 45-50 см., с грузом — 80-90 см.

В большинстве тип судов, работавших на реке Селемдже, был заднеколесный, который предохранял судно от наносника, уменьшал лобовое сопротивление во время больших паводков.

В последние годы суда ходили по Селемдже только от устья до Норского склада, на протяжении 137 километров. Участок Норск — Экимчан имеет

массу перекатов, подводных и надводных камней, замкнутых и открытых карчей, большую быстроту течения, доходящего местами на перекатах до 14-16 километров в час.

Основным мероприятием, которое поможет наладить регулярное судоходство от устья Селемджи до Экимчана — это очистка русла. Необходимо произвести корчевальные и камнеуборные работы, для чего следует поставить не менее двух или трех карче-камнеуборочных пловучих снарядов.

Кроме этого необходимо установить транзитные глубины, обновить и поставить новую береговую обстановку и произвести выправительные берегоукрепительные работы с устройством запруд и полузатруд.

Следует также позаботиться о кадрах обстановочных и судоходных работников, а также подготовить грузопассажирский флот в соответствии с глубинами и условиями реки Селемджи.

В навигацию 1941 года во что бы то ни стало суда должны ходить до Экимчана. Этого требует быстрое экономическое развитие северных районов нашей области.

Левый приток Амура, река Бурея, судоходна от устья до зачалной грузопассажирской пристани Чекунда на протяжении 361 километр. Иногда суда заходят выше Чекунды на 92 километра, до устья Немана. Таким образом, всего судоходного пути по Бурею 453 кило-

метра. Малоосвоенным участком нужно считать верховья Буреи от Чекунды до Усть-Немана и выше до Усть-Умальты. Река Бурея имеет те же особенности, что и Селемджа.

Пока что единственным и главным путем к верховьям Буреи является водный, но используется он чрезвычайно плохо. Река запущена. Путейцам участка следует произвести новое обследование и изыскания транзитных глубин и поставить новую обстановку согласно правил плавания в СССР. Надо закрепить берега, расчистить перекаты от камней и карчей, произвести дноуглубительные и очистительные работы.

Пароходство должно использовать весь мелкосидящий флот для освоения малых рек, надо расширить его как за счет нового судостроения, так и за счет передачи ВАУРПУ моторного флота, принадлежащего Бурейстрою, Бурейскому ЛПХ и другим организациям.

Для осуществления регулярного судоходства по Бурею нужно закрепить на 1941 год имеющиеся суда типа пароходов «Байдуков», «Чкалов», «Энгельс» с баржами типа «Минерва». Надо также поставить на работу на Бурею пароход «Экономный» заднеколесного типа.

Для постоянного судоходства выше Чекунды до Усть-Немана целесообразно поставить газоход мощностью в 120 ин. сил.

Река Томь не судоходна. Постоянного фарватера она не

имеет. Томь вполне может быть освоена газоходами с наименьшей осадкой. В настоящее время она засорена и занесена карчами, песком, илом, требует расчистки, дноуглубления и укрепления берегов. С открытием навигации 1941 года необходимо поручить техническому участку пути вновь произвести на Томи изыскательские работы. Для постоянного рейсирования по реке Томи можно использовать газоходы мощностью в 100 или 120 сил, с минимальной порожней осадкой 0,3 м. и полным грузом — 0,8 метра.

До 1916 года по Томи ходили небольшие пароходы «Томь», «Пера» и «Женя», которые совершали рейсы из Благовещенска до Куйбышевки-Восточной и выше до села Тарбогатай. Это с полной ясностью говорит о том, что судоходство здесь вполне возможно и теперь.

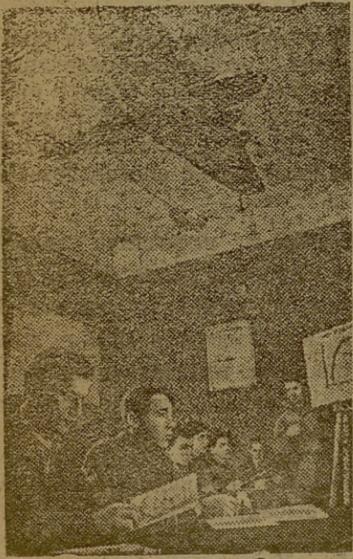
Река Деп (приток Зеи) до 1931 года считалась судоходной до угольных копей, откуда мелкосидящие катера с небольшими баржами вывозили каменный уголь. Дип также засорена карчами, молевым сплавом, камнями и требует очистки и углубления дна.

Освоение малых рек имеет огромное государственное значение. Успешно разрешив эту задачу, мы значительно удешевим и ускорим грузоперевозки, разгрузим железнодорожный транспорт.

Н. САЯПИН,
инспектор судоходства Благовещенского участка.
(Из газеты «Амурская правда»)

КАК МЫ ДОБИЛИСЬ ВОССТАНОВЛЕНИЯ СЛЕСАРНЫХ ПИЛ

В Ленинградском городском аэроклубе городского совета Осоавиахима начались занятия.



Преподаватель Б. К. Поликарпов (справа) знакомит слушателей с устройством авиационного мотора.

(Фото-клише ТАСС).

ПОЧИН ВОЛОГОДЦЕВ ПОДХВАЧЕН

Мобилизация внутренних ресурсов цветного и черного металла по почину вологодцев широко подхвачена капитанами и механиками замужского флота в заводе им. Ленина.

Для быстрейшего проведения этого мероприятия с капитанами и механиками судов проведено специальное совещание, посвященное сбору и утилизации металлических отходов.

Передовые командиры пароходов горячо подхватили эту инициативу.

— Целыми годами мы возим на пароходах драгоценный цветной металл,—говорят командиры,—тогда как наши предприятия остро нуждаются в нем.

Созданная комиссия включилась в сбор металла. Буквально за несколько дней собрано и сдано на склад заготконторы более 1200 кгр.

Только с одного парохода «Шмидт» (капитан тов. Высоченко и механик тов. Пастухов) сдали 300 кгр. Капитаны и механики пароходов: «Красная звезда» сдали 103 кгр., «Москва»—73 кгр., «Роза Люксембург»—100 кгр. и «Балябин»—60 кгр.

При сортировке залежей (отбросов) черного металла нашлось достаточное количество для кузнечного и литейного цехов.

Однако, есть командиры и механики, которые до сего времени не сдали ни одного килограмма, хотя в запасе металла у них имеется. К таким относятся командиры и механики пароходов «Ярославль», «Профинтерн», «Дзержинский», «Молютов» и др.

Начатое ценное дело нужно довести до конца.

Каждый командир и механик должен по-серьезному включиться в эту кампанию и весь лишний металл сдать на склад.

Харлашкин,
секретарь парторганизации
плавсостава.

Завод им. Ленина ежегодно испытывает недостаток в слесарных пилах, которыми снабжается централизованным порядком. Для пополнения потребности этого инструмента, главный инженер завода тов. Данильченко П. В. внес рационализаторское предложение. Все имеющиеся пилы, пришедшие в негодность и сданные с производства на склад завода, восстановить простым и оригинальным электрохимическим способом (способ этот не новшество, он применяется широко на заводах промышленности).

Осуществление предложения было возложено на группу подготовки производства завода. Для этого изготовили три металлических ванны. Две из них, для подогрева состава. Ванны имеют змеевики, расположенные по горизонтали от донышка до 100 мм. Сверху змеевиков расположены решетки из листовой стали Д—3 мм. с отверстиями до 9 мм. для прохода горячей воды и удобства укладки пил. Третья ванна для холодной воды без змеевика, сделанная из дерева. Всего сделано четыре ванны и установлены в следующем порядке: 1—ванна обезжиривания, 2—нейтрализации, 3—для промывки, 4—восстановления. Для обслуживания этих ванн подведен водопровод и паропровод.

Перед восстановлением пилы очищаются стальными щетками от постороннего металла, а затем закладываются в ванну № 1, в которой имеется состав: 80 процентов воды, 15 проц. едкого натра и 5 проц. соды. Смесь подогревается до 90—100 градусов-цельсия в продолжении 1-2 часов. Потом пилы

перекладываются в ванну № 2 для нейтрализации. Здесь промываются упругими волосяными щетками. После этого их перекладывают в ванну № 3 для промывки холодной водой. И только после этого производится процесс восстановления.

Ванна № 4—ванна восстановления. Подготавливается она как токоприемник, т. е. заготавливаются три электропроводные шины, две из них чистого алюминия и устанавливаются внутри ванны по бокам, потом соединяются между собой проводником и включаются в цепь (—). Третья шина делается из прутковой красной меди и располагается по середине между (—) пластинами и включается в цепь на (плюс) от источника тока 6-ти вольтового аккумулятора, 40—60 ампер-часов.

Состав ванны восстановления: 35 объемных частей едкого, 5 объемных частей серной кислоты, 4 объемных части азотной кислоты.

Порядок заливки ванны восстановления следующий. В первую очередь в ванну наливается вода нужного объема, затем наливают серную кислоту и азотную кислоту, ни в коем случае не допускается вливание воды в серную кислоту, что может повлечь к плохим последствиям.

Обезжиренные и промытые пилы для восстановления укладываются на специальную подвеску, отлитую из чистого алюминия, опускаются в ванну и подвешиваются на шину (плюс). Включение тока осуществляется двухполюсным рубильником с переключением. В период восстановления, ток включается

(плюс) аккумулятора на шину (плюс), а (—) аккумулятора на алюминиевые пластины.

По окончании восстановления рубильник переключается в обратном направлении, таким образом, что шина (плюс) приобретает полярность (—), а алюминиевые пластины с полярностью (—) приобретают полярность (плюс) для закрепления процесса.

Продолжительность восстановления при сработанности напильников: 30 проц.—3 минуты, 40 проц.—9, 50 проц.—10, 60 проц.—11, 70 проц.—12, 80 проц.—13, 90 проц.—14, 100 проц.—15 мин. Процесс закрепления продолжается 2 минуты.

По окончании процесса восстановления, пилы перекладываются в ванну № 3 и промываются волосяными щетками от шлама. Потом перекладываются в ванну № 2 и здесь промываются от остатков кислот. Затем промываются в щелочной воде (вода, сода) и после этого просушиваются и прографичиваются.

С первых дней работы результаты не замедлили сказаться. В настоящее время завод имеет у себя резерв восстановленных пил. Таким образом, сократил расход до минимума новых пил. Восстановленные пилы по своей структуре и по техническим свойствам мало отличаются от новых.

ПЛЯШКЕВИЧ,

начальник группы подготовки производства и технологического процесса завода им. Ленина.

Каждая авария—поражение в нашей работе

В навигацию прошлого года в нашем бассейне было много случаев аварий. Часть из них были сделаны потому, что в зимний период отдельные механики и капитаны судов не придали серьезного значения ремонту и сборке рулевого управления.

Так, например, на пароходе «Комсомольск» плохо была отремонтирована рулевая машинка, вследствие этого судно не имело достаточного управления. И, как результат, в период навигации имелось несколько случаев аварий.

Кроме того, что аварии приносят огромный материальный ущерб государству, они являются основным тормозом в успешном выполнении плана по грузоперевозкам.

В навигацию 1941 года речники Верхнего Амура должны перевезти груза больше, чем в прошлом году, работать придется более напряженно. Следовательно, к выполнению этой ответственной задачи надо готовиться зимой, сейчас. Необходимо помнить и не забывать, что каждая авария судна—поражение в нашей работе.

Каждому механику и капитану парохода, каждому шкиперу баржи нужно обратить особое внимание на ремонт и сборку штурвалов, брашпильей, шпильей и т. п. Тщательно проверить штуртросы, калибровые и ячеиковые цепи. При выявлении хотя бы незначительных дефектов—устранять их немедленно.

Хорошо отремонтированное рулевое управление—залог успешной и безаварийной работы.

Кантемиров,

инспектор судоходства Благовещенского участка.

Усилить подготовку к кроссу

Уже неоднократно отмечалось, что с подготовкой к лыжному кроссу в комсомольской организации управления пароходства дело обстоит неблагоприятно.

Из более 40 комсомольцев, насчитывающихся в организации, создано только две команды. Медицинский осмотр прошло 9 человек. Имеющиеся 10 пар лыж использовались не полностью. Комсомольцы Тихонова, Михеевко, Григорьева и

ряд других не прошли ни одного километра тренировочных зачетов.

На состоявшемся на-днях комсомольском собрании, был поставлен специально вопрос о ходе подготовки к предстоящему лыжному кроссу. На собрании еще раз была сделана информация о значении кросса и необходимости участия в нем широких слоев союзной и не-союзной молодежи. Здесь же укомплектованы две команды

и утверждены командиры. Собрание обязало всех комсомольцев к 12 января пройти медосмотр.

В прошедший выходной день организация делала выдох в сад речников для прохождения тренировки и сдачи норм на значок ГТО первой ступени. Собрание обязало комсомольцев систематически тренироваться и овладевать лыжным спортом.

Н. Федоров.

Стахановка - фрезеровщица станкостроительного завода (г. Тула), депутат областного совета депутатов трудящихся орденоносец Е. Д. Фомина — выдвинута мастером воспитателем в ремесленное училище № 5.



Е. Д. Фомина знакомит учащихся с фрезерным станком. (Фото ТАСС)

ЧТО МЕШАЕТ В РАБОТЕ

2-й технический участок пути Амурского бассейна в 1940 году и в начале 1941 года работал неплохо. Коллектив рабочих, служащих, инженерно-технических работников, включившись в социалистическое соревнование имени XVIII Всесоюзной конференции ВКП(б), успешно борются за выполнение производственных программ, с каждым днем растет и крепнет трудовая дисциплина, производительность труда.

Однако, наряду с успехами имеются существенные недостатки и тормозы в работе.

— Острый недостаток,—говорит линейный механик т. Дубовой,—ощущаем в листовом азбесте, из-за которого задерживается сборка отдельных газогенераторов, плохо обстоит дело с прокладочным и набивочным материалом (клингерит, азбестовые набивки) и совершенно нет свечей зажигания.

Спущенный заказ на изготовление медных втулок, заводом им. Ленина не выполнен. Все это отрицательно отражается на выполнении плана.

Сурнин.

РОЗЫГРЫШ ПО ВОЛЕЙБОЛУ

На-днях в спортивном зале речного техникума состоялся розыгрыш по волейболу между командой студентов и сборной станции Серышево.

Состав студенческой команды показал хорошую подготовку. Игра закончилась со счетом 5:7 в пользу техникумовцев.

Этот новый успех студентов-речников говорит о том, что спортивная работа в техникуме стоит на должной высоте.

К.

КОГДА НЕ БЫВАЕТ ЧУВСТВА МЕРЫ

Перед нами лежит документ. Написан он четко, ясно и оформлен по всем правилам.

Содержание документа следующее:

— Начальнику отдела промышленных предприятий тов. Колесникову М. И.

— Предлагаю немедленно сдать доверенность за № 5-63 от 17 декабря 1940 года начальнику административного отдела ВАУРП'а.

— 030801.

— 8 января 1941 г.

Главный бухгалтер ВАУРП'а Рымакова.

Когда прочитаешь документ, то как будто бы все в порядке. Написан neatly, скреплен подписью, имеется дата, исходящий номер и т. д.

В чем же дело?

Оказывается дело в «небольшом». Начальник пароходства тов. Сорокин дал доверенность тов. Колесникову на право заключения договора с руководителями завода им. Ленина, чтобы там составили сметы и про-

екты на капитальный ремонт для некоторых пароходов.

На основе документа договор был заключен, часть работы выполнена и принята. За выполненную работу руководители завода им. Ленина потребовали оплаты.

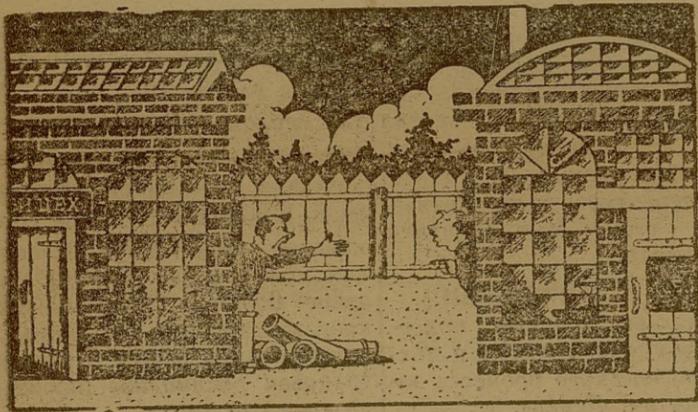
И когда предъявленный счет заводом передали Рымаковой, то она вместо оплаты решила отменить распоряжение начальника пароходства и предложила тов. Колесникову сдать доверенность.

Мы не решаемся делать выводы насчет финансовой дисциплины и правил оформления документов, но насчет того, что Рымакова не имеет прав отменять распоряжения начальника пароходства и давать распоряжения начальникам отделов — в этом мы крепко убеждены.

Такие действия, которые проявила Рымакова, могут быть только тогда, когда у человека не бывает чувства меры, а у нее это не впервые.

П. ГРИГОРЬЕВ.

В котельном цехе судоремонтного завода им. Ленина вследствие неправильного технологического процесса производят рабочие деревообделочного цеха.



— Кончай быстрее работу на судах. У меня рабочие простаивают!..

— Не поднимай шума, я тебе тоже пригожусь, когда у меня будет простой по твоей вине...

В клубе судовой им. Куйбышева была плохо развернута культмассовая работа, а с 1-го января совсем ничего не делается.



Старый репертуар (ария зав. клубом). — И бросил то слово на ветер. А ветер унес его вдаль...

ПО СЛЕДАМ НЕОПУБЛИКОВАННЫХ ПИСЕМ

Редакцией газеты «Большевик Амура» было получено письмо от работников 3-го технического участка пути.

Авторы письма сообщали, что руководитель участка Демин нечутко относится к запросам трудящихся. На сигналы не реагирует, не любит справедливую критику.

Письмо было направлено начальнику управления внутренних водных путей Амурского бассейна тов. Васильеву.

Из управления нам отвечают, что факты, указанные в письме, подтвердились. Демину сделано предупреждение, чтобы в ближайшие дни ликвидировал свои пробелы в работе и в обращении с подчиненными.

ленных зданий, мостов, железных дорог и т. д. Во Франции разрушены десятки городов, текстильные фабрики севера, металлургические заводы, виноградники, погибло много скота.

По официальным данным, военные расходы Англии, Франции и Соединенных штатов Америки в 1940 году составляют 36 миллиардов долларов, иначе говоря, 100 миллионов долларов в день (1 доллар равняется 5 руб. 30 коп.).

Германия, как пишет берлинский корреспондент американской газеты «Нью-Йорк пост», расходует на военные цели ежемесячно в среднем 4 с половиной миллиарда марок (100 марок равняется 212 руб.).

Из бюджета Японии 6 миллиардов иен падают на военные издержки (100 иен равняется 124 руб. 28 коп.).

Резкое увеличение военных расходов наблюдается и в малых нейтральных странах, как Швеция, Швейцария, Финляндия и др.

Капиталисты знают лишь

ГАВАЙСКИЕ ОСТРОВА

(СПРАВКА)

На протяжении последних лет правительство США и американская печать уделяют большое внимание вопросам укрепления американских островов в Тихом океане, и в первую очередь, — Гавайских островов.

Гавайские или Сандвичевы острова представляют собой архипелаг, расположенный на морских путях из США на Филиппины, в Китай и Японию. Наиболее крупные острова архипелага — Гавайи, Мауи, Молокаи, Оаху и Кауаи.

Гавайские острова занимают площадь в 16.701 кв. км. с населением в 423 тыс. чел. Из этого количества 40 процентов составляют японцы. Коренное население островов вымирает: гавайцев в настоящее время насчитывается менее 25 тыс. чел. В 1778 г. их было 200 тыс. чел.

Разнообразие почвенных и климатических условий позволяет культивировать на островах различные виды сельскохозяйственных и плодовых культур. Главные из них — сахарный тростник, ананасы, рис, кофе, картофель, табак, хлопок, апельсиновые деревья, бананы и виноград.

Экономика островов основана на высокоразвитом плантационном земледелии. Сахар и ананасы являются главными предметами экспорта. Гавайские острова занимают первое место в мире по вывозу ананасов. В 1937 году стоимость урожая ананасов определялась в 59.395 тыс. долларов. Промышленность островов, если не считать переработки сахарного тростника и изготовления фруктовых консервов, совершенно не развита. Почти вся внешняя торговля ведется с США. Общая сумма экспорта в 1937 г. составляла 132.239 тыс. долларов.

На территории островов проложены усовершенствованные шоссе с длиной в 3.095 миль (1 миль равна 1,6 км.). Длина железнодорожных путей составляет 347 миль.

В 1893 г. последняя гавайская королева Лилиукалани попыталась отменить конституцию, навязанную в 1867 г. американскими плантаторами, фактически управлявшими страной. Эта попытка однако не удалась. Правительство США отравило в Гонолулу военные суда и высадило там десант. Под его прикрытием так называемый «Комитет общественной безопасности», созданный американскими плантаторами на Гавайских островах, объявил о свержении гавайской монархии и об образовании временного правительства. Новое правительство было признано США. Через некоторое время последовало оформление аннексии островов Соединенными Штатами Америки. Гавайские острова имеют во главе исполнительной власти губернатора, назначенного президентом США.

Расположенные в центре Тихого океана, Гавайские острова имеют большое значение. В настоящее время они представляют собой крупнейшую военно-морскую и воздушную базу США. В Гонолулу и Пирл-Харборе построены первоклассные гавани, доки и хранилища для горючего. Ежегодно в районе островов американский флот проводит крупные морские учения.

В связи с крайне напряженным положением в бассейне Тихого океана правительство США еще более расширяет и укрепляет эту базу.

Во что обходится империалистическая война

Вычислить точно, сколько пожирала нынешняя империалистическая война, пока еще невозможно. Однако уже сейчас ясно, что расходы на войну будут намного больше, чем в годы первой империалистической войны.

Раньше всего надо учесть, что многие капиталистические государства затрачивали в течение ряда лет огромные средства на подготовку к войне. Так, например, во Франции ежегодно отпускались миллиардные кредиты на постройку «линии Мажино».

Война опрокинула бюджетные выкладки. В первую половину текущего года все расходы Англии составили 1 миллиард 610 миллионов фунтов стерлингов против 562 миллионов фунтов за тот же период прошлого года (1 фунт стерлингов равняется 21 руб. 40 коп.). Около 80 процентов этих расходов идет

на военные цели. Английские экономисты полагают, что общая сумма расходов Англии в 1940—1941 финансовом году составит огромную цифру — около 3 с половиной миллиардов фунтов стерлингов.

По словам бывшего французского министра вооружений Дотри, каждый день войны обходился Франции в миллиард франков. После заключения перемирия война все еще стоит Франции 400 миллионов франков в день (100 франков равняется 11 руб. 13 коп.), которые она обязана выплачивать на содержание германской оккупационной армии. Таким образом, до 1 октября этого года военные издержки Франции выразились в сумме не менее 336 миллиардов франков. В эту сумму не вошла стоимость разрушенных бомбардировками военных объектов, домов, промыш-

пришлось закрыть свои мастерские и бросить семьи на произвол судьбы.

Зато крупная буржуазия неслыханно обогащается на войне. Для горстки банкиров и магнатов военной промышленности война — источник колоссальных прибылей. Например, 400 американских фирм за первые 6 месяцев этого года получили 649 миллионов долларов прибыли против 409 миллионов долларов за соответствующий период прошлого года.

Буржуазные правительства всячески идут навстречу капиталистам. В Соединенных штатах Америки буржуазия освобождается от значительной части налогов.

Капиталисты извлекают из войны несметные прибыли. Народным же массам капиталистических стран война несет нищету, разруху, страдания, голод и смерть.

Ф. Л.

Ответственный редактор П. ЖУРАВЛЕВ.