

ДРУЖБА С ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКАМИ

Железнодорожный и водный транспорт выполняют единую государственную функцию обслуживания грандиозного социалистического строительства и участия в товарообороте нашей страны. XVIII партийная конференция поставила перед железнодорожниками и речниками общую задачу — добиться слаженной работы в перевозке грузов в смешанном железнодорожно-водном сообщении.

Успешному разрешению этой важнейшей задачи мешали серьезные недостатки в работе портов, пристаней и железнодорожных станций.

«В работе железнодорожных станций, портов и пристаней, — говорится в резолюции XVIII партийной конференции по докладу тов. Маленкова, — нет надлежащей увязки, что приводит к большому простоям тоннажа и подвижного состава, к большой задержке грузов в пунктах перевалки».

Насколько отрицательно сказывалось на выполнении государственного плана перевозок отсутствие согласованности в работе между водниками и железнодорожниками, можно было видеть на примере Благовещенской пристани и железнодорожной станции Благовещенск. Пристань в прошлом году не выполнила плана перевозок, подолгу задерживала под погрузкой и разгрузкой флот и вагоны, работала в убыток.

Вместо того, чтобы в тесном содружестве по-большевистски бороться за осуществление общей задачи — быстро и культурно перевозить грузы, — работники пристани и станции, забывая об общих государственных интересах, больше всего заботились о том, чтобы побольше вызвать друг с друга штрафов. Достаточно сказать, что пристань «Ветка» только в прошлом году за простой вагонов уплатила станции свыше 300 тысяч рублей штрафов.

Партия и правительство ждут от работников транспорта иной работы. Решения XVIII партийной конференции требуют, чтобы каждое предприятие водного и железнодорожного транспорта работало строго по графику, чтобы изо дня в день выполнялись суточные планы погрузки и выгрузки, чтобы поезда и пароходы ходили точно по расписанию.

Сегодня мы публикуем договор социалистического соревнования между коллективами железнодорожной станции Благовещенск и пристани Благовещенск. Социалистическое соревнование речников и железнодорожников будет иметь исключительно большое значение для выполнения решений XVIII партийной конференции. Оно поможет ликвидировать неувязки в работе между пристанью и станцией, положит конец ведомственной ограниченности и су-

тяжничеству, сплотит коллектив железнодорожников и водников вокруг общей задачи — образцово выполнять план перевозок в смешанном железнодорожно-водном сообщении.

Какую решающую роль играет соревнование железнодорожников и водников в деле правильной организации смешанных перевозок, показывает пример железнодорожников и водников Днепропетровска, станций и пристани Лиски, Дно-Кубанского пароходства. Организовав единые смены водников и железнодорожников, введя единый технологический процесс работы станции и порта, дружные коллективы добились резкого сокращения простоев подвижного состава, перевыполнения планов и снижения себестоимости перевозок.

На Лискинской пристани простои судов были снижены в 1940 г., по сравнению с 1939 годом, на 26707 тонно-суток, простой вагонов снизился на 55 процентов. От снижения простоев на перевалке станция получила дополнительно под погрузку более 300 вагонов. Резко вырос грузооборот пристани, пристань стала рентабельной, получив 313000 рублей прибыли.

Таких же успехов добились днепропетровцы. О дружной, слаженной работе днепропетровцев говорит уже тот факт, что пристань и станция за весь 1940 год не уплатили друг другу ни копейки штрафа за простои вагонов и судов.

Опыт лискинцев и днепропетровцев говорит о том, что там, где партийные, хозяйственные и профсоюзные организации по-большевистски борются за выполнение директив партии и правительства, повседневно руководят социалистическим соревнованием — там победа обеспечена.

Договор социалистического соревнования речников Благовещенской пристани и железнодорожников станции Благовещенск кладет начало дружной, плодотворной работе обоих коллективов. Тесная дружба с железнодорожниками позволит водникам позаставать много ценного в работе стахановцев станции, вскрыть новые резервы для увеличения грузооборота пристани.

Задача хозяйственных, партийных и профсоюзных организаций состоит теперь в том, чтобы повседневно руководить социалистическим соревнованием, точно выполнять каждый пункт договора социалистического соревнования, любовно растить и расширять замечательное движение водников и железнодорожников за дружную, совместную работу во имя общих интересов нашей великой социалистической родины.



Подписание договора социалистического соревнования между коллективами работников Благовещенской пристани и станции Благовещенск. НА СНИМКЕ (слева направо) сидят: ГОРБУНОВ — начальник механизации пристани, ХАРЛАМКИН — секретарь партбюро пристани, ТИМОШЕНКО — весовщик-стахановец станции Благовещенск, ШАЛАШОВ — начальник пристани Благовещенск; стоят: БУЛАНЬИ — грузчик-стахановец пристани, ОСТАПЧУК — бригадир грузчиков пристани, ОНИЩЕНКО — товарный кассир станции Благовещенск, КОЗЛОВСКИЙ — зам. начальника станции по грузовой работе, КРИВОВ — начальник станции Благовещенск. (Фото К. МИХАЙЛОВА)

ДОГОВОР

социалистического соревнования коллективов станции Благовещенск и Благовещенской пристани

XVIII Всесоюзная партийная конференция поставила перед работниками железнодорожного и водного транспорта задачу — ликвидировать неувязку в работе железнодорожных станций, портов и пристаней, которая приводила к простоям тоннажа и подвижного состава, задержке грузов в перевалочных пунктах.

Опыт передовых коллективов станции и портов Днепропетровск и Махач-Кала, станции и пристани Лиски показывает, что там, где водники и железнодорожники работают дружно — успех в работе обеспечен. Внедряя единый технологический процесс, создавая единые смены станции и пристани, железнодорожники и речники Лиски, Днепропетровска и Махач-Кала добились крупных побед в выполнении плана перевозок в смешанном железнодорожно-водном сообщении.

Коллективы станции и пристани Благовещенск, выполняя решения XVIII конференции ВКП(б), в целях достижения слаженности в работе, ликвидации сутяжничества и лучшего выполнения государственного плана перевозок, заключили договор социалистического соревнования.

Мы берем на себя следующие обязательства:

1. Месячный план перевалки грузов с железной дороги на воду и с воды на железную дорогу предоставлять не позже 28 числа каждого месяца.
2. Руководство станции и пристани обеспечивает предварительную (за сутки) взаимную информацию о подходе грузов на перевалку.
3. Подачу и уборку вагонов на перевалку производить строго по графику, утвержденному между станцией и пристанью.
4. Не допускать перебоев в подаче порожняка для погрузки грузов, поступающих с воды.
5. Руководству пристани давать реальные заявки на потребное количество порожняка. На специальный подвижной состав (ледники) заявки давать за 3-е суток.
6. Сократить простои вагонов, как на станции, так и на подъездных путях клиентуры на 5 проц. против нормы.

Арбитром в соревновании просим быть политотделы Верхне-Амурского пароходства, Амурской дороги, баскомреч, дорпрофсоюз и редакции газет «Амурский железнодорожник» и «Большевик Амура». Итоги выполнения настоящего договора подвести к 30 июля и к XXIV годовщине Октябрьской социалистической революции.

Товарищи водники и железнодорожники! Шире развернем социалистическое соревнование! Дружной и слаженной работой добьемся, чтобы станция и пристань Благовещенск вышли в шеренгу передовых.

ДОГОВОР ПОДПИСАЛИ:

От имени железнодорожников ст. Благовещенск: начальник ст. Благовещенск Кривов, начальник ст. Благовещенск-пристань Кругликов, зам. нач. станции по грузовой работе Козловский, весовщик-стахановец Тимошенко, бригадир грузчиков, стахановец Олейников, товарный кассир ОНИЩЕНКО, дежурный по станции Семенов, секретарь партбюро Зимин.

7. Грузовые работы на станции и пристани организовать круглосуточно.
8. Четко и своевременно (в те же сутки) оформлять документы на перевалочные грузы.
9. Руководству пристани к 15 июня механизировать выгрузку соли из вагонов.
10. Обеспечить отличное качество выполнения погрузо-разгрузочных работ. Не допускать боя и порчи груза. Руководству станции и пристани создать запас тары.
11. Заботливо, культурно обслуживать пассажиров, внедрить аладинский метод по обслуживанию пассажиров в смешанном железнодорожно-водном сообщении.
12. Раз в месяц созывать объединенные совещания командиров и стахановцев станции и пристани по вопросу обмена опытом в работе.
13. К 25 мая руководству станции и пристани укомплектовать единые комплексные смены.

От имени коллектива пристани Благовещенск: начальник пристани Шалашов, секретарь партбюро Харламкин, начальник механизации Горбунов, бригадир грузчиков, стахановец Логинов, техник-механизатор Грищенко, бригадир грузчиков, стахановец Остапчук, бригадир грузчиков, стахановец Алтухов, начальник участка Куликов, зав. товарной конторы Хмылев, председатель пристанкома Каплин.

ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ

БОЛЬШЕВИСТСКИЙ ПОРЯДОК

— ЗАЛОГ УСПЕХА В РАБОТЕ ПРЕДПРИЯТИЯ

Первый квартал 1941 года оказался очень поучительным для партийной организации Благовещенской судовой верфи.

Это большое предприятие Верхне-Амурского речного пароходства, отставившее продолжительный период времени, впервые в апреле выполнило план.

На вопрос, как верфь сумела преодолеть хроническое отставание, ответ может быть дан только один: первичная парторганизация верфи по-деловому взялась за наведение большевистского порядка на предприятии.

Если раньше партийная организация занималась всем, чем угодно, но только не производственными вопросами, то сейчас производственным вопросам уделяется большое внимание.

Отдельные коммунисты парторганизации верфи (т. Кауров, Акимов, Киселев и др.) не выполняли производственных заданий, не занимали авангардной роли на производстве. Мириться с таким положением партийное бюро не могло. С невыполняющими производственных заданий была проведена беседа, им еще раз разъяснили, что коммунисты должны быть впереди, показывать образцы социалистического труда, неустанно помогать руководителям цехов наводить большевистский порядок во всех звеньях предприятия.

Товарищеские беседы дали положительные результаты. Коммунисты начали лучше понимать, какие стоят перед ними задачи. Они яснее почувствовали, что успеха можно добиться только при условии наведения образцового порядка в

цехе, в бригаде, у рабочего места. В результате ранее отстававшие коммунисты производственный план стали выполнять ежедневно на 120—150 процентов, причем на таких работах, где большинство бригад котельного цеха имели и имеют проработки.

Много было невыполняющих норм в котельном и плотничном цехах. Этим вопросом также заинтересовалось партийное бюро. Заместитель секретаря тов. Диченко договорился с директором тов. Ивановым, чтобы созвать всех невыполняющих нормы, побеседовать с ними, узнать, почему они являются отстающими, что им мешает работать по-стахановски.

Такая беседа состоялась. Было выявлено, что в некоторых случаях мастера и начальники цехов плохо обеспечивали подготовку рабочего места, несвое временно заготавливали материал и т. д. Сами рабочие очень часто курили, бесцельно ходили по цехам, работали заканчивали раньше, а начинали позже положенного времени.

Члены партийного бюро и директор верфи указали товарищам, что так работать нельзя. Еще раз разъяснили им, что XVIII партийная конференция потребовала от речников большевистской работы, ликвидации отставания речного транспорта. Результаты получились замечательные. Теперь невыполняющих норм только один, а было 89.

XVIII Всесоюзная конференция ВКП(б) потребовала от партийных организаций глубже вникать в экономику своего предприятия, помогать хозяйственникам добиться культурной, ритмичной работы предприятия.

Партийная организация верфи в этой области добилась некоторых успехов. По инициативе партийного бюро директор тов. Иванов проводит ежедневное совещание с мастерами, начальниками цехов, отделов. Совещания проходят коротко. Мастера, начальники цехов и отделов рассказывают, как они работали за прошедший день, с какими трудностями встречались, как думают проводить работу на следующий день. Благодаря таким совещаниям члены партийного бюро и хозяйственники верфи всегда в курсе производственной деятельности предприятия.

На верфи заведен ежедневный учет расхода материала и выполнение производственного плана.

Но наивно было бы полагать, что партийная организация верфи добилась колоссальных успехов. Она сделала только первые шаги. В цехах слабо еще развернута агитационная работа. Столярно-плотничный цех (начальник тов. Евтушенко) не всегда выполняет государственное задание. Нередко бывает, что суточный план-график выполняется на 80—90 процентов.

Коммунистам верфи надо обратить особое внимание на то, чтобы во всех цехах была чистота, порядок. Если этого добились в механическом и котельном цехах, то в силовой станции, на территории верфи захламленность и грязь еще не ликвидированы до сих пор.

П. ЖУРАВЛЕВ.

**ПРОИЗВОДСТВЕННЫЙ ПОДЪЕМ
НА БЛАГОВЕЩЕНСКОЙ ПРИСТАНИ**

Коллектив Благовещенской пристани, обсудив условия социалистического соревнования, объявленного Наркоматом, Политуправлением и ЦК союза речников, включился в это замечательное движение.

Пристань «Ветка» вызвала на соревнование участок № 1. Основное, взятое в обязательство, — выполнить навигационный план к 10 октября 1941 года. Между бригадами организованное соревнование. Грузчики взяли на себя социалистические обязательства. Бригада тов. Остапчука соревнуется с бригадой Зникина. Ею взято обязательство выполнить месячный план не меньше чем на 110 проц. Механизаторы тоже включились в соревнование. Впервые коллектив пристани заключил социалистический договор с железнодорожниками станции Благовещенск.

Коллектив пристани честно и добросовестно борется за свои

социалистические обязательства. Вот пример. 15 мая сменные задания выполнены бригадой тов. Остапчука на 134,6 проц., бригадой тов. Логинова на 128,4 проц., бригадой тов. Глотова на 129,7 проц., бригадой тов. Алтухова на 105,5 проц., бригадой тов. Зникина на 129,8 проц.

Коллектив пристани на основе социалистического соревнования и стахановского движения с 12 по 17 мая добился выполнения плана по отправлению на 21 проц., по прибытию — на 26 проц. И это при большой нехватке рабочей силы.

Сейчас задача коллектива пристани — еще шире развернуть социалистическое соревнование среди бригад грузчиков и механизаторов с таким расчетом, чтобы с честью выполнить майский план по всем показателям.

К. ХАРЛАМКИН,
секретарь парторганизации
Благовещенской пристани.

— о о —

**К 25 мая должны быть закончены
восстановительные работы**

По-стахановски работают бригады плотников тт. Станевича, Рагулина, Лапшина и других на ремонте причалов, эстакад Благовещенской главной и «Ветка» пристанях, поврежденных весенним ледоходом. Восстановленные ими уже 4 эстакады вступили в эксплуатацию.

Все же дальнейший успех ремонтно-восстановительных работ стоит под угрозой срыва. Если вначале руководители стройучастка, завода им. Ленина и Благовещенской судовой верфи активно оказывали помощь пристаням, то теперь наоборот, особенно завод им. Ленина (директор тов. Новиков), который

совсем не обеспечивает стройку автотранспортом для подвозки лесоматериала.

Начальник стройучастка тов. Хамов обещал выписывать строителям наряды, однако, плотники работают по-старому, не зная, как будет оплачиваться их труд.

Темпы ремонтно-восстановительных работ растут. Необходимо начальнику пароходства тов. Сорочкину серьезно потребовать от руководителей завода им. Ленина, Благовещенской судовой верфи и стройучастка делового выполнения приказа.

И. Евгеньев.

БЕСЕДЫ О РЕШЕНИЯХ XVIII КОНФЕРЕНЦИИ ВКП(б)

**ЗАМЕНИТЬ БОЛТУНОВ ДЕЛЬНЫМИ,
ХОРОШИМИ РАБОТНИКАМИ**

Предприятие работает на полный ход, люди творят с огоньком, с душой, продукция выходит отличного качества и точно в срок. И все это делается равномерно, без штурмовщины, без суетливости и митинговщины, без лишних слов. На таком предприятии дело само за себя говорит. Люди большевистского слова. Большевики слов на ветер не бросают.

Так поставлена работа на многих советских предприятиях. Но бывает, что люди «шурмут», суетятся, митингуют, много говорят, а дела-то идут плохо. Вместо живого дела выходит никчемная болтовня. Нередко болтунов встретишь на хозяйственной вышке: на посту директора предприятия или начальника цеха и т. д.

Товарищ Сталин не раз высмеивал горе-работников, которые способны в океане нескон-

чаемых речей, в болтовне потопить любое живое дело.

Товарищ Сталин советует отсылать болтунов подальше от оперативной работы; снимать их с ответственных постов, ибо они неспособны руководить, что-либо организовать.

XVIII Всесоюзная конференция ВКП(б), руководствуясь этим сталинским указанием, отметила в своей резолюции:

«Партийные организации обязаны своевременно ставить вопрос о замене негодных и слабых работников, о замене работников безвольных и неспособных руководить предприятием, железной дорогой и наводить порядок на производстве. Болтунов, людей неспособных на живое дело, необходимо освобождать и ставить на меньшую работу, безотностительно к тому, являются ли они партийными или беспартийными».

Заведется никчемный болтун

на заводе, в предприятии и дела не делает, он только «мобилизует», «ставит вопрос ребром», «добивается перелома и сдвигов», а на самом деле морочит без конца голову. Такой болтун вооружился даже определенным запасом словечек: «нажимаем», «устраиваем неполадки», «на-днях осилим» и т. д. и т. п. При случае он выкладывает эти словечки вместо... готовой продукции, вместо выполнения государственного плана.

Есть и тип болтуна, который создает видимость работы.

Большевистскую страстность, горение на работе такой болтун подменяет излишней торопливостью, суетливостью. Он сам мечется без толку и людей дергает без пользы, а в результате ничего не выходит. Такой хозяйственник-болтун напоминает «белку в колесе», о которой в свое время писал русский баснописец Крылов:

«Хлопочет, мечется, ему дивятся все:

Он, кажется, из кожи рвется,
Да только все вперед не по-

дается,
Как белка в колесе».

Создается кажущееся благополучие, а в действительности на предприятии царят беспорядок, бесплановость, штурмовщина.

Советский хозяйственник наделен государством большими полномочиями и правами. Он должен уметь воспользоваться этими правами, чтобы навести порядок на производстве, добиться безоговорочного выполнения своих распоряжений подчиненными.

XVIII конференция ВКП(б) потребовала от хозяйственников, чтобы они на деле стали полновластными руководителями предприятия, целиком отвечающими за его нормальную работу.

Хозяйственника-болтуна или безвольного хозяйственника, боящегося ответственности, отлынивающего от нее, никто ни признавать, ни уважать не станет. Люди робкие, слабые, безынициативные не могут пользоваться уважением коллектива и теряют власть над ним. Их рабочие называют метко и выразительно: «шляпа», «тряпка». Слабые и безвольные работники неохотно принимают реше-

ния, боясь ответственности, они ищут, на кого бы эту ответственность свалить.

Горе-хозяйственники живут за государственный счет, расходуют народные средства, а сами социалистическому хозяйству ничего не дают.

Парторганизации обязаны своевременно ставить вопрос о снятии никчемных работников, чтобы их место заняли люди, способные, инициативные.

XVIII Всесоюзная конференция ВКП(б) подчеркнула необходимость выдвижения на хозяйственные посты хороших, способных работников, умеющих организовать живое дело. А таких людей у нас тысячи, десятки тысяч — большевиков партийных и непартийных. На хозяйственную работу надо выдвигать не только коммунистов, но и беспартийных, которые хотя и не имеют коммунистического стажа, но знают свое дело, выполняют его часто лучше, добросовестнее, чем иные коммунисты со стажем.

Так поставила вопрос конференция. И это указание партии должно неуклонно выполняться.

ЗА СЛАЖЕННУЮ РАБОТУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНО-ВОДНОГО КОНВЕЙЕРА!

Конец сутяжничеству

Итоги 1940 года показали, что станция Благовещенск и Благовещенская пристань работали неудовлетворительно. В чем основная причина плохой работы станции и пристани? Она заключается в том, что как работники станции, так и работники пристани не подходили по-государственному к разрешению общей задачи—образцово организовать перевозку грузов в железнодорожно-водном смешанном сообщении. Как те, так и другие отстаивали узко ведомственные интересы, занимались сутяжничеством.

Когда случалось, что станция нарушала график подачи вагонов, работники пристани использовали эти факты для прикрытия своей собственной неорганизованности и не стремились быстрее освободить вагоны. Оформление и прием грузов производился так, что каждая сторона старалась оградить себя от ответственности, перекладывая ответственность на другую сторону.

Отсутствие единых смен, елиного технологического процесса приводило к тому, что оба предприятия работали в разброд. Станция тормозила работу пристани, пристань тормозила работу станции.

Общий результат несогласованности в работе между станцией и пристанью был таков: что государству наносился крупный материальный ущерб. Ясно, что так работать больше нельзя.

Давайте, товарищи речники, по-боевому возьмемся за выполнение взятых на себя обязательств, чтобы к концу навигации, подытожив результаты своей работы, мы вместе могли сказать:—работали хорошо!

Г. КОЗЛОВСКИЙ,
заместитель начальника станции Благовещенск.

ИНТЕРЕСЫ ГОСУДАРСТВА ПРЕВЫШЕ ВСЕГО

Пристань Благовещенск является одним из крупных перевалочных пунктов Амурского бассейна. Десятки тысяч тонн грузов для районов крайнего севера идут в железнодорожно-водном смешанном сообщении через этот участок. Отсюда слаженность в работе пристани и железнодорожной станции Благовещенск—исполнение сроков обработки подвижного состава и судов является очень важной задачей.

В прошлом году пристань не справлялась с выполнением государственного плана грузоперевозок, имела большие убытки от простоев флота и подвижного состава.

Одной из серьезных причин к этому явились разобщенность в работе, отсутствие слаженной работы коллективов работников речного и железнодорожного транспорта на этом крупном перевалочном пункте.

Прибывающие поезда с грузом на перевалку в порт, потом под выгрузку, простаивали десятками часов. Порт не ставился заранее в известность станцией о подходе вагонов, много было фактов, когда о поступлении грузов на перевалку работники пристани узнавали в последний момент, когда вагоны были уже поданы к складам. Из-за отсутствия слаженной информации бригады грузчиков простояли тысячи человеко-часов. Было так: сменно-суточный план погрузо-разгрузочных работ составлен, бригады расставлены по объектам работы, а информации по подаче вагонов нет. И только развезли людей по участкам, как на участок, куда вообще не планировалась рабочая сила, подаются вагоны.

Создается простой подвижного состава, а переброска с объекта на объект грузчиков создавала простой рабочей силы.

Перевалочные операции выполнялись непоследовательно, без строго технологического процесса. Как в порту, так и на станции отсутствовал порядок и четкая организационная структура руководства перевалочными операциями. Выгрузка грузов из судов на склады и обратно, из-за отсутствия во время поданного тоннажа и подвижного состава, создавала лишнюю работу, увеличивались тонно-операции, повышался коэффициент переработки, удорожалась себестоимость перегрузки одной тонны против плана.

В прошлом году был «угар» по применению взаимных штрафов. Это было главным в работе. Гораздо меньше уделялось внимания взаимной помощи в работе по досрочной обработке тоннажа и вагонов. На пристань «Ветка» на угольную базу подавались вагоны, после чего проводились маневры, занимавшие несколько часов, сбивались вагоны, срывалась работа грузчиков. А старания руководящих работников станции и порта сводились не к тому, что бы ликвидировать это ненормальное явление, а составить друг на друга штрафные акты и получить деньги.

Часто были случаи, когда с железной дороги подавалась перевалка в явно недоброкачественной таре—груз задерживался и своевременно не доставлялся в пункты назначения. Пароходство платило большие деньги по претензиям клиентуры.

Старый, негодный стиль в работе заслуживает самого резкого

осуждения. В этом году водники и железнодорожники должны работать по-новому, слаженно, организованно.

Прежде всего у нас должен быть ежесуточный согласованный график подачи и обработки подвижного состава, основанный на точной заблаговременной информации о подходе судов и вагонов. Этот график должен быть до начала суток за 2-3 часа согласован начальником порта с начальником станции и доведен до исполнителей на участке. Это поможет правильно планировать рабочую силу по объектам выгрузки, повысит ответственность оперативных работников порта и станции, обеспечит четкую, ритмичную работу, ежесуточное выполнение планов.

Необходимо ежесуточно подводить итоги работы смен порта и станции, это поможет осуществлять контроль за работой—сделать соревнование действенной мощной силой.

Подписанный договор социалистического соревнования работников порта и станции Благовещенск кладет начало совместной дружной работе водников и железнодорожников. Это замечательное движение необходимо развивать как можно шире, вовлекая в него все группы работников, развертывая бригадное, сменное соревнование.

Дельное, основанное на взаимном понимании государственных интересов содружество работников порта и станции Благовещенск—залог безусловного улучшения работы обоих предприятий, залог практического выполнения решений XVIII конференции ВКП(б).

К. ЕСАУЛЕНКО,
заместитель начальника пристани Благовещенск.

Завоеуем первенство

XVIII Всесоюзная конференция ВКП(б) обязала железнодорожников и речников резко улучшить работу. Груза перевозить в пункты назначения вовремя, без потерь, ликвидировать простой флота и вагонов.

В ряде пароходств и железных дорог Советского союза коллективы пристаней и вокзалов по-боевому взялись за выполнение директив партии и уже имеют большие успехи.

Хороших показателей железнодорожники и речники добились благодаря комплексному социалистическому соревнованию, слаженности в работе между пристанью и вокзалом.

На Дальнем Востоке, в частности между работниками Амурской дороги и Верхне-Амурского пароходства, это замечательное дело внедряется впервые, мы его должны поддержать и энергично внедрить в жизнь.

На самом деле, вследствие неслаженности и отсутствия социалистического соревнования у нас было много простоев флота у причалов нашей пристани из-за отсутствия порожних вагонов, и наоборот, подолгу простаивали вагоны из-за того, что не было флота, некуда было выгружать груз. Поэтому наша пристань платила большие штрафы станции железной дороги, а она нам. В общем же итоге, все это отрицательно отражается на общегосударственном бюджете и на ходе грузоперевозок.

Наша бригада грузчиков поддерживает эту замечательную инициативу. На основе социалистического соревнования как работники пристани, так и коллектив Благовещенской железнодорожной станции, добьются новых производственных побед. Наша бригада приложит все усилия к тому, чтобы в этом соревновании взять первенство.

И. ОСТАПЧУК,
стахановец, бригадир грузчиков Благовещенской пристани.

ЧЕМУ УЧИТ ОПЫТ ДНЕПРОПЕТРОВЦЕВ

Реализуя решения XVIII съезда ВКП(б), партийные организации Днепропетровского порта и железнодорожной станции Н. Днепропетровск поставили своей задачей добиться слаженной работы коллективов порта и железнодорожной станции.

Осуществление этой задачи партийные организации и хозяйственные руководители начали с организации социалистического соревнования.

Были установлены единые смены железнодорожников и водников в составе: дежурного по станции, составителя, весовщика, грузозахватчика, паровозной бригады—со стороны станции. Со стороны порта (Амур-гавань)—диспетчера, агента перевалки, грузозахватчика, весовщика, сменных начальников специализированных участков.

Организация единых смен и соревнование между ними дало возможность лучше узнать работу каждой смены как в порту, так и на станции, изучить особенности в работе, устранить недостатки, добиваться полной слаженности, ликвидации простоев судов и вагонов под грузовыми операциями.

Организовали взаимную информацию о подходе поездов и судов. Дежурный по станции за два часа до подхода поезда информирует диспетчера порта—гавани о количестве вагонов, роде груза, следующего на перевалку. Такая информация давала возможность работникам порта своевременно расставить флот, механизмы и рабочую силу. Эти мероприятия ускоряли выгрузку вагонов, дали возможность применить операции вагон—судно. Диспетчер порта—

гавани информировал дежурного по станции о времени подхода судов, с указанием количества и рода груза, что давало возможность работникам станции своевременно подавать вагоны и грузить судно—вагон. Все это устранило двойные операции и удешевило себестоимость переработки физической тонны.

Сменно-суточные планы порта—гавани и станции широко доводились и становились достоянием всего коллектива водников и железнодорожников, работающих в данной смене. Организовывали единый план комплексной смены и доведя его до рабочих, удалось ликвидировать простои в работе. Люди стали работать производительнее, каждый на станции и в порту знал, какую работу и когда ему нужно выполнять.

Решающую роль сыграли ежедневные, обоюдные отчеты смен, на которых доводились итоги работы за смену, анали-

зировались достигнутые успехи и допущенные ошибки, намечались конкретные мероприятия для улучшения работы. Итоги работы одной смены становились достоянием последующих.

На еженедельных совместных производственных совещаниях подводились итоги работы за декаду, в конце месяца подводились итоги выполнения месячного плана, обсуждали план работы на следующий месяц.

Деловой контакт водников и железнодорожников создал условия для внедрения скоростных, стахановских методов обработки поездов, вагонов и судов. Реализуя условия по социалистическому соревнованию, был установлен новый порядок взаимной информации: как только из соседней станции Нижне-Днепровск отправляется в порт поезд, дежурный по станции Нижне-Днепровск—пристань уже подготавливает людей для обработки состава. Поезд встречает дежурный по станции, весовщик, списчик, осмотрщик ва-

гонов, работник гавани по перевалке грузов. Операции по обработке состава выполняются параллельно: технический осмотр вагонов, разметка вагонов с документом на путях, оформление грузовых документов и т. д.

Заранее подготовленный маневровый паровоз подходит для расформирования состава. Обработка состава скоростным методом занимала 18 минут, вместо плановых 37 мин. Такой элемент технологического процесса, как ожидание для разборки и подачи под выгрузку, на что положено 104 минуты, вовсе устраняется.

В 1940 году пристань и станция значительно перевыполнили свои планы, не уплатили друг другу ни копейки штрафа за простой.

Помимо сокращения простоев вагонов и судов, снижена себестоимость переработки грузов против плановой на 4,4 проц. и в сравнении с 1939 г. на 17 процентов.

За невыполнение распоряжений— к ответственности

Начальник службы эксплуатации 9 мая дал распоряжение капитану парохода «Харьков» Попову снять запасной якорь «Холла» и передать его на пароход «Казань». Вторично это распоряжение было дано 12 мая, но капитан Попов распоряжений не выполнил, тем самым лишил возможности снабдить оборудованием пароход «Казань».

13 мая в 2 часа ночи с главной пристани Благовещенск унесло шлюпку с матросом баржи «Сура» Никитиным, которого понесло вниз по течению. Заместителем начальника пристани тов. Есауленко было дано распоряжение капитану парохода «Харьков» Попову сняться и принять меры к спасению матроса. Это Попов снова не выполнил. Диспетчер тов. Безруков вторично распорядил-

ся сняться и следовать на спасение матроса Никитина, но и это распоряжение Попов не выполнил.

За явное игнорирование распоряжений нач. службы эксплуатации, зам. начальника пристани и дежурного диспетчера, граничащее с преступлением, капитану парохода «Харьков» тов. Попову приказом начальника Верхне-Амурского пароходства объявлен строгий выговор. Начальник пароходства тов. Сорокин предупредил всех капитанов судов, что за невыполнение распоряжений начальника службы эксплуатации, начальника пристаней и диспетчерского аппарата он будет привлекать виновных к самой суровой ответственности.

Тов. Сорокин предложил этот приказ обсудить среди судовых команд.

Крепим оборонную мощь государства

Коллектив больницы райводздра закончил распространение билетов авиалотереи.

Каждый член нашего коллектива знает, что беря билет 15 авиалотереи, он крепит обороноспособность нашей страны, оказывает помощь государству.

Некоторые наши работники, получая небольшие оклады, взяли билетов на значительную сумму. Например, санитарка Сычева взяла билетов на 11 рублей. Уборщица школы Тамакова на 8 рублей.

Осовец.

ОБЗОР ИНОСТРАННЫХ ТЕЛЕГРАММ

Как уже сообщалось, ночью 11 мая германская авиация совершила массовый налет на Лондон. Бомбардировка причинила большие разрушения. Повреждены здания английского парламента, Вестминстерский дворец и Британский музей. Следующей ночью, по германским сообщениям, были подвергнуты бомбардировке 45 аэродромов Англии. Ночные налеты на Англию 13, 14 и 15 мая носили ограниченный характер.

* * *

Несколько оживились военные операции на северо-африканском фронте. В районе египетского порта Соллум германские мотомеханизированные колонны предприняли наступление, но встретив отпор английской авиации и механизированных частей, вынуждены были остановиться. Как передает агентство Рейтер, 14 мая утром 2 из 5 германских колонн начали отступление. Агентство отмечает, что линия египетско-ливийского фронта растянулась на 80 километров, из которых свыше 60 километров проходят по египетской территории.

Тактика итальянских войск в Абиссинии, по словам французской газеты «Тан», сводится сейчас к тому, чтобы, используя большие пространства страны, закрепиться в ряде пунктов и оказывать ожесточенное сопротивление англичанам. Главные итальянские силы находятся в области Амхара. Этот обшир-

ный район защищен с севера почти неприступными горами, достигающими местами высоты Альп. По сведениям газеты, английское командование получило задание—быстрее закончить операции в Абиссинии, чтобы перебросить освободившиеся войска для защиты Египта.

* * *

В Ираке, по английским сообщениям, англичане заняли форт Рутба (на западе страны).

* * *

Германо-итальянская авиация продолжает производить налеты на английские базы и караваны судов в Средиземном море. В связи с развитием военных действий в бассейне Средиземного моря, главным образом в его восточной части, Германия объявила Красное море зоной военных операций. В официальном сообщении германское правительство предостерегает от плавания в водах северной части Красного моря, включая Суэцкий и Акабский заливы. В официальных американских кругах указывают, что США не намерены изменять свои планы о посылке судов в Красное море, несмотря на предупреждение Германии. По сведениям американской газеты «Сэн», свыше 20 американских пароходов уже находятся на пути в Красное море. Газета указывает, что посылка американских судов в Красное море может ускорить вступление США в войну.

СОБЛЮДАЙТЕ ПРАВИЛА КУПАНИЯ

Большинство несчастных случаев на воде происходит из-за нарушений правил купания, катания на лодках, а также в результате ухарства. Чтобы избежать этого, необходимо выполнять следующие правила: не заплывать за знаки ограждения, не купаться в запрещенных местах—с набережной пристаней, причалов, плотов, мостков,

свайных столбов, а купаться в специально отведенных для этой цели купальнях, водных станциях.

При катаниях на лодках не перегружайте ее, следите за нормой посадки и погрузки, не подплывайте близко к идущим судам. На ходу в лодке не пересаживайтесь с места на место, не выезжайте кататься при

сильной волне. В несчастных случаях не теряйтесь, старайтесь поддерживаться на воде и зовите помощь.

Родители должны запретить детям купаться и кататься на лодках без надзора взрослых.

Карпачев,

начальник спасательной станции ОСВОД.

ВСЕСОЮЗНЫЕ РЕКОРДСМЕНЫ ПО ПЛАВАНИЮ

Леонид Мешков и Семен Бойченко, на проходивших в конце апреля Всесоюзных соревнованиях в Москве, установили новые рекорды по плаванию. На снимке: заслуженные мастера спорта Семен Бойченко (слева) и Леонид Мешков.

(Фото ТАСС).



ВЫСТУПЛЕНИЕ ЧЕРЧИЛЛЯ В ПАЛАТЕ ОБЩИН

Как передает агентство Рейтер, Черчилль не сделал в палате общин заявления об исходе переговоров представителя министерства иностранных дел Киркпатрика с Гессом. Черчилль заявил, что он сделает в палате общин соответствующее заявление, как только представится возможность. «Но,—заявил Черчилль,—выбирая момент для такого заявления, я буду руководствоваться общими интересами».

ЗАЯВЛЕНИЕ ИДЕНА

Как передает агентство Рейтер, английский министр иностранных дел Иден заявил, что английское правительство принимает шаги против переброски германских самолетов в Сирию. Иден указал, что сведения, находящиеся в распоряжении английского правительства, свидетельствуют о том, что французские власти разрешили немцам использовать аэродромы Сирии для полетов в Иран. Английское правительство примет действия против этих немецких самолетов на сирийских аэродромах. Французское правительство, продолжая Иден, не сможет избежать ответственности за создавшееся положение.

Иден заявил, что правительство США полностью в курсе этого вопроса.

(ТАСС).

Ответственный редактор
К. ЯРУНИН.

ОБЪЯВЛЕНИЕ

Транзитная касса Верхне-Амурского речного пароходства просит подписчиков займа Третьей пятилетки (выпуск третьего года) получить облигации или сообщить свое местожительство по адресу: гор. Благовещенск, ул. Ленина, № 109, транзитная касса.

Бухгалтерия управления
Верхне-Амурского пароходства.

ПЕРВАЯ ВСЕСОЮЗНАЯ ВОДНАЯ СПАРТАКИАДА

По решению Центрального Комитета ВЛКСМ с 1 по 27 июня будет проводиться первая Всесоюзная водная спартакиада комсомольцев и несоюзной молодежи речников. Спартакиада посвящается III Всесоюзному дню Военно-Морского флота.

Для руководства спартакиадой политотделом пароходства создан оргкомитет. В первичных комсомольских организациях должен руководить соревнованиями комитет комсомола, а где нет комитетов — секретарь комсомольской организации.

Соревнования проводятся на дистанции, установленные комплексами ГТО первой и второй ступеней. Зачет результатов производится по сумме трех видов спорта: плавание, гребля, прыжок в воду. При этом в оценку результатов первичных организаций входят следующие показатели: количество сда-

вших нормы ГТО первой и второй ступеней по плаванию, гребле и прыжкам в воду. Процент сдавших нормы подчитывается (по каждому виду соревнования) к общему количеству комсомольцев в организации. Для комсомольцев и молодежи плавающего состава зачет производится отдельно по отношению к составу экипажа. Первое место занимает организация, набравшая наибольшее количество процентов по всем трем видам водного спорта.

Лучшие комсомольские организации, набравшие наибольшее количество очков, занявшие первые места, будут награждены грамотами политотдела, баскомреча и ДСО водник.

Задача теперь заключается в том, чтобы секретари комсомольских организаций по-боевому, не медля ни минуты, взялись готовить своих комсомоль-

цев и молодежь к соревнованиям.

С чего начать эту работу?

Надо учесть своих комсомольцев и молодежь, умеющих и неумеющих плавать, а с теми комсомольцами, которые не умеют плавать — организовать систематическую учебу по плаванию. Комитеты комсомола, комсорги обязаны уже сейчас позаботиться о том, где их комсомольцы должны проводить тренировки, надо позаботиться и о материальной базе (шлюпки, лодки, места для прыжков, обеспечение гарантийных глубин реки для прыжков в воду).

Оргбюро ДСО водник вместе с комитетами комсомола нужно в самый кратчайший срок подобрать инструкторов — ответственных по плаванию, гребле и прыжкам в воду, провести с ними инструктивный семинар.