

1941 г.

29 МАЯ

ЧЕТВЕРГ

№ 41 (514)

Выходит 2 раза в неделю

ЦЕНА 15 коп.

ПРОЛЕТАРИИ ВСЕХ СТРАН, СОЕДИНЯЙТЕСЬ!

БОЛЬШЕВИК АМУРА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА,
БАСКОМРЕЧА
И УПРАВЛЕНИЯ
ВЕРХНЕ-АМУРСКОГО
ПАРОХОДСТВА

г. Благовещенск

Ускорить
оборачиваемость флота

Борьба с простоями, за увеличение ходового времени флота—важнейшая задача работников речного транспорта. Команды передовых судов, передовые коллективы работников берега отлично понимают, что только при условии решения этой задачи можно справиться с повышенными заданиями по перевозкам в навигацию 1941 года. И они настойчиво, упорно борются за каждый час увеличения ходового времени флота.

Работники Суражеской пристани (нач. пристани тов. Чирков) загружали 6 барж до окончания ледохода и, как только река очистилась от льда, баржи сразу же вышли в рейс. Команда парохода «Профинтерн» активно участвует в погрузо-разгрузочных работах, на многие часы сокращая простой своего судна у пристаней. Большинство механиков с первых дней навигации начало применять антинакипинные средства и продувку котлов через дроссельные шайбы, что сократит простой судов под промывкой котлов. Бригады грузчиков Благовещенской пристани, где бригадирами тт. Алтухов и Готов, стремясь как можно меньше задерживать флот под погрузкой и выгрузкой, дают выполнение норм до 150 проц.

Если бы все работники берега работали так, как работают грузчики бригад тт. Алтухова и Готова, если бы все работники флота с таким же рвением и самоотверженностью заботились об уменьшении простоев своих судов под погрузкой и выгрузкой, как заботятся об этом матросы и кочегары парохода «Профинтерн»—наше пароходство не знало бы срывов в выполнении государственного плана перевозок.

Но беда в том, что качество руководства погрузо-разгрузочными работами, качество диспетчерского руководства движением флота намного отстает от качества работы передовых судовых команд и бригад грузчиков. Поэтому усилия отдельных судовых коллективов, усилия отдельных бригад грузчиков еще не дают нужного результата—флот попрежнему подолгу простаивает у пристаней и делает непроизводительные пробеги.

Строгое соблюдение графика движения флота—важнейшее условие увеличения провозной способности флота. Но график не стал в нашем пароходстве железным законом даже для тех, кто его составляет. Факты, о которых говорится в публикуемой сегодня статье капитана парохода «Красная звезда» тов. Матвиенко и работника политотдела тов. Гудошников, яркая к этому иллюстрация.

Опыт рязанских диспетчеров, добившихся больших результа-

тов в снижении времени оборота тоннажа, дает нам верный путь по которому должна развиваться борьба с простоями флота. Но опыт тов. Ханьшева и ханьшевцев слабо используется в нашем пароходстве.

Главный диспетчер тов. Агафонов сообщил в редакцию, что некоторые пароходы, идущие сверху до Ленинска, диспетчерская намечает обслужить под Благовещенском в ходу. Как обслужить? Оказывается все обслуживание сводится к тому, чтобы снабдить пароходы смазочными материалами, продовольствием, газетами и деньгами. Все это должно быть подано (за неимением катера) на 300-сильном пароходе... Бункероваться же пароход должен теперь не в Благовещенске, а в Калинин, ниже Благовещенска на 160 километров. Нетрудно заметить, что никакого сокращения простоя каравана тут не получится, а вместо безостановочного движения получится лишь игра в безостановочное движение. Единственно, что можно считать положительным в этой игре—это то, что она еще не началась да, будем надеяться, и не начнется.

Газета «Речной транспорт» в передовой статье «Смело внедрять опыт ханьшевцев» нашла нужным специально предупредить от возможной шумихи и болтовни вокруг этого живого дела. «...Существо опыта рязанских диспетчеров,—говорится далее в этой передовой,—состоит не только в том, чтобы обслуживать суда в ходу (это—одна часть дела), но также устранить всяческие препятствия в движении флота, снизить простой в плавании, на рейде, при погрузке и разгрузке, установить контакт в работе судовых команд и пристанских коллективов, особенно расширять маршрутные перевозки».

В условиях Верхне-Амурского пароходства это означает, прежде всего, борьбу с простоями флота у пристаней, под выгрузкой и погрузкой, борьбу за слаженность в работе с железнодорожниками, с клиентурой, борьбу за круглосуточное движение, без ночевки, которые так часто вынуждены делать пароходы из-за неосвещенности пути и т. д.

Это разумеется не означает, чтобы наши диспетчеры перестали изыскивать возможности обслуживания судов в ходу. При большой воде плотководы могут брать в верховьях Амура большемерные плоты. В этом случае, если пароход поведет большемерный плот, скажем, до Хабаровска, ему будет нечего делать ни в Благовещенске, ни в Купеческой протоке, где происходит счалка плотов. И тут перед диспетчерами будет стоять задача обслужить пароход в ходу. К этому надо быть готовыми.

ОПЕРАТИВНОЕ, ЧЕТКОЕ РУКОВОДСТВО ФЛОТОМ
—ЗАЛОГ РИТМИЧНОЙ, СЛАЖЕННОЙ РАБОТЫЕДИНСТВО
СЛОВА И ДЕЛА

Перевыполнить навигационный план грузоперевозок—это основной пункт всех социалистических обязательств судовых команд.

Коллектив парохода «Ярославль» с начала навигации на деле осуществляет свои обязательства. В первом рейсе он сэкономил около 45 часов ходового времени, плот доставил в Благовещенск досрочно и безаварийно. Это значит, что команда под руководством капитана тов. Желтоногова и механика тов. Петрова по-большевистски начала претворять в жизнь решения XVIII Всесоюзной партконференции, поставившей задачу ликвидировать отставание и устранить недостатки в работе водного транспорта.

Успешное выполнение первого рейса явилось и результатом достаточной политико-массовой работы на судне, проделанной помощитом тов. Астафьевым.

Если в дальнейшей работе экипаж парохода «Ярославль» не сдаст темпов в работе, не ослабит трудовой дисциплины, а судовой комитет и комсомольская организация судна еще шире развернут политико-массовую и разъяснительную работу, то можно с уверенностью сказать, что пароходом «Ярославль» будет не только выполнен, но и перевыполнен навигационный план грузоперевозок, безаварийно закончена навигация и выполнены все взятые содобрательства.

За успешное и безаварийное проведение первого рейса начальник пароходства тов. Сорокин приказом объявил благодарность капитану, механику, помощитом и всему коллективу судна.

24 мая пароход «Ярославль» ушел с плотом прямым рейсом до гор. Хабаровска.

Л. БЕЛОУСОВ,
председатель В-Амурского баскомреча.

Непроизводительные пробеги

Первые же дни навигации по-бег в 52 километра, затратив 3 казывают, что диспетчерское руководство флотом не перестроило своей работы.

За примерами нечеткого диспетчерского руководства флотом далеко ходить не надо.

Порейсовый план-приказ для капитана является железным законом работы без непроизводительных простоев, по точно установленному графику. Но для диспетчерского аппарата этот план-приказ еще не является таким документом, который бы служил важнейшим документом оперативного руководства флотом.

Пароход «Красная звезда» получил приказ забуксировать баржи «Колумбия», «Сивуч», «Пенза» и следовать от Благовещенска вниз до встречи с пароходом «Коккинаки», передать последнему воз и взять караван, следуемый за пароходом «Коккинаки».

В пути поступило дополнительное распоряжение—следовать до Сталинска. С расчетом следования до Сталинска берем топливо. Но пройдя конечную дровяную базу (пристань Союзная) получаем новое распоряжение—делать запас дров с расчетом до Ленинска. В результате несвоевременного и нечеткого руководства, без учета условий работы судна, пароход вынужден делать бесполезный пробег в 127 км., затратив на это более 10 часов.

Одновременно, именно только из-за несвоевременного распоряжения, пароход вынужден бросать караван и следовать по рожняком до дровяной базы и обратно, сделав бесполезно про-

Такое руководство флотом не соответствует требованиям XVIII конференции ВКП(б). Товарищ Сталин в 1931 году, говоря о задачах хозяйственников, сказал, что в нашей работе еще «...нехватает умения использовать имеющиеся возможности, правильно руководить за водами, фабриками, шахтами». Эти слова товарища Сталина полностью относятся к нашим диспетчерам.

Второй вопрос, не менее важный—это обстановка. Районы Поликарповка—Пашково и Пашково—Иннокентьевка абсолютно не освещаются, за исключением одних створ, в Новопокровке. Это говорит о том, что работники 2-го техучастка пути не поняли до глубины решений XVIII конференции ВКП(б) и не обеспечивают в навигацию бесперебойного и безостановочного движения флота.

Тов. Маленков в своем докладе указал на запущенность водных путей, в результате чего—огромное количество аварий, а следовательно и убытков для государства. Не сделали выводов из этого указания работники пути.

Руководство флотом должно быть перестроено в свете решений XVIII Всесоюзной конференции ВКП(б). И только при этом можно будет обеспечить максимальную работу флота, работу без простоев и аварий.

К. МАТВИЕНКО,
капитан парохода «Красная звезда».

А. ГУДОШНИКОВ,
зав. парткабинетом политотдела.

ПАРОХОДОМ «ХАРЬКОВ»
МАЙСКИЙ ПЛАН ПЕРЕВЫПОЛНЕН ДОСРОЧНО

Выполняя взятые обязательства, команда парохода «Харьков» досрочно на 7 дней перевыполнила майский план. На 24 мая месячное задание нами выполнено на 108 процентов.

Попов,
капитан парохода «Харьков».

Речники в долгу у железнодорожников

13 дней тому назад коллектив временного оформления документов на перевалочные грузы, то простои вагонов не ликвидированы до сих пор, они под выгрузкой на пристани простаивают сверх нормы по несколько часов. Например, 26 мая 12 вагонов разгружали 8 часов вместо 3-х согласно графика; 28 мая 10 вагонов простояли под выгрузкой сверх нормы 8 часов.

Также работники пристани не выполнили свое обязательство—представлять месячный план перевалки грузов с воды на железнодорожную дорогу не позднее 28 числа каждого месяца. Срок уже истек, а план до сих пор пристани не вручен.

«К 25 мая руководству стан-

ции и пристани укомплектовать единые комплексные смены»,—так записано в договоре. Но это замечательное дело до конца не доведено. Смены не укомплектованы.

Некоторые руководители пристани свою нечеткую работу стараются свалить на объективные условия, на отдел эксплуатации и другие службы пароходства. Дело, безусловно не в «объективных» условиях, не в отделах и службах пароходства, а в оперативности, четкости работы внутри коллектива пристани, в правильном, четком распоряжении со стороны руководителей пристани, причалов и участков.

ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ

К чему приводит
оторванность от жизни

На отчетно-выборном партийном собрании второго технического участка пути коммунисты правильно критиковали секретаря первичной организации за то, что он допустил ряд пробелов в работе вследствие бесплановости и оторванности от жизни.

Критикуя недостатки в работе секретаря, коммунисты вносили деловые предложения, какими путями и методами можно добиться улучшения работы. Предложения коммунистов были записаны в резолюцию, которую надо было вновь избранному секретарю тов. Морозову взять за основу в своей деятельности. Однако, этого не получилось.

Больше месяца прошло после отчетно-выборного собрания, но улучшений в работе первичной парторганизации второго технического участка пока нет. Секретарь тов. Морозов плана работы так и не составил, агитационная работа не проводится, не все коммунисты имеют партийные поручения. Некоторые их имеют, но тов. Морозов не проверяет, как они выполняются.

Некоторые суда, едва успели выйти из ремонтных баз, как уже сделали аварии, вернулись на повторный ремонт. Секретарь тов. Морозов и остальные

коммунисты не захотели разобрататься по-деловому, почему с первых дней навигации начались аварии и происшествия флота, кто конкретный виновник.

Нельзя сказать, чтобы тов. Морозов не знал об авариях и происшествиях, но он им не придавал должного внимания только потому, что его деятельность не выходит из рамок конторы. Он за весь период после выборов ни разу не был на предприятиях, хотя находится от них всего за несколько десятков метров. Также не был на судах, на землесосах, на брандвахтах.

В оторванности от жизни секретаря тов. Морозова в немалой степени виновен и пом. начальника участка по политчасти тов. Соколов. Он обязан был ежедневно помогать, руководить и во-время подсказывать, как надо на деле осуществлять партийные решения.

Недостатков в работе первичной партийной организации второго технического участка имеется немало, но все они могут быть ликвидированы в самое ближайшее время, если тов. Морозов будет повседневно глубоко вникать в жизнь своего предприятия, а тов. Соколов будет ему оказывать действенную помощь.

П. ЖУРАВЛЕВ.

НАКАНУНЕ ВОДНЫХ СОРЕВНОВАНИЙ

ПОДГОТОВКА НАЧАЛАСЬ

На днях в заводе им. Ленина проходило партийно-комсомольское собрание с вопросом о подготовке к Всесоюзной водной спартакиаде, которая будет проходить с 1 по 27 июля.

Собрание приняло решение как лучше подготовиться и провести соревнования. Плавание в одежде (в тихом месте) решили

проводить в бассейне затона. Для этого постановили расчистить его дно. По гребле и прыжкам в воду занятия будут проводиться совместно с комсомольцами спасательной станции. Шлюпки и вышку для прыжков предоставляет рай-ОСВОД.

УСПЕХИ И НЕДОСТАТКИ В ПЕРВОМ РЕЙСЕ

Выполняя исторические решения XVIII Всесоюзной конференции ВКП(б), коллектив па-

рохода «Москва» (капитан тов. Диденко, механик тов. Дедюшко) первый рейс навигации 1941 года закончил хорошо. По плану-приказу диспетчерской парход должен был привести 26 мая в 11 часов 30 минут плот в 4500 кубометров из протоки, что в 643 километрах от Благовещенска вверх по Амуру. А привели плот 24 мая в 12 часов — на 2 суток раньше графика, и не 4500 кубометров, а 4800. Плот доставлен в целостности и сохранности. Этим рейсом экипаж выполнил месячный план на 90 процентов.

Имеются все возможности выполнить майский план на 150 процентов. Вторым рейсом парход «Москва» пошел за плотом.

В первом же рейсе выявились стахановцы, которые дают и высокую производительность труда и отличное качество работы. К таким передовым людям машинного отделения относятся: кочегары тт. Симонов и Антонов, всегда держащие пар на марке, тов. Бут—масленщик, тов. Ерема—2 пом. механика. Лучший рулевой тов. Крылов, имеющий богатый опыт, с первого рейса учит других товарищей, плавающих на пароходе первую навигацию. Хорошо работают тт. Савин—матрос, он же и комсорг, Федоркин—матрос, Шимко—рулевой, председатель судкома.

Коллектив парохода «Москва», обсудив вызов на социальное соревнование команды парохода «Пролетарий», взял обязательство выполнить навигационный план на 120 проц., сэкономить топливо и смазочных материалов 5 проц., навигационный ремонт производить своими силами без захода в затор, не допускать аварий, простоев судна, работать рентабельно. В первом же рейсе развернулось

соцсоревнование по вахтам и индивидуальное.

Сейчас задача заключается в том, чтобы не останавливаться на достигнутом, а двигаться вперед, проверять договоры соцсоревнования, подтягивать отстающих до уровня передовых. Каждый день, каждый рейс, каждый месяц перевыполнять план грузоперевозок—в этом заключается ритмичность работы экипажа «Москвы».

Наряду с успехами первого рейса обнаружились и некоторые недостатки. Очень долго парход простаивал под погрузкой дров. Погрузка проходила медленно, неорганизованно. 21 мая грузили 19 кубометров с 9 часов вечера до 8 часов утра следующего дня из-за того, что некоторые кочегары (Толпыгин и др.) отлынивали от погрузки дров. Притом здесь введена негодная система погрузки дров. Установлено, что каждая пара должна погрузить примерно по два кубометра, но т. к. матросы и кочегары не имеют одинаковой физической силы и навыков, одни кончают свою норму раньше, а другие позже. Если осталось догрузить примерно 1 кубометр, то из-за этого-то одного кубометра стоит весь парход. Команда ждет, пока отстающая пара погрузит последние поленья, а на это уходит время.

Больше часа подают сходни на берег. При погрузке дров капитан тов. Диденко идет на отдых и погрузку поручает 1-му пом. капитану тов. Евсееву, который, не торопясь, с прохладцей позавтракает, чай попьет, а потом только принимается за работу.

Сказывается и недоукомплектованность команды. Матросов положено иметь 9 человек, имеется 6, кочегаров вместо 8 имеется 7.

В укомплектовании команд незавидную роль играет отдел

кадров Благовещенской пристани. Когда капитан тов. Диденко спросил, когда дадите 3-х матросов, то тов. Щербань ответил: «Не дадим вам матросов. У вас 6 есть и плавайте с ними, а если надо, то сами ищите их по пристаням Верхнего Амура». Это называется подготовились к навигации!

Торгречтранс не организовал в Черняево снабженческую базу для проходящих судов вверх по Амуру. У команды парохода «Москва» вышел хлеб. Хотели его получить в Черняево. Как обычно, пошли в Черняевский лесоучасток. Но увы! Начальник лесоучастка ответил, что начальник торгречтранса тов. Камынин не позаботился забросить муки на выпечку хлеба для судов. А ведь сколько было хвастливых разговоров у работников торгречтранса о создании базы для снабжения судов в Черняевском участке?! Необходимость организации снабженческой базы в Черняево является насущной потребностью.

Хочется сказать и в отношении диспетчерского руководства судами. По-старому диспетчерская не знает, где ее суда находятся и как они работают. Диспетчер тов. Безруков 17 мая телеграммой спрашивает капитана тов. Диденко: «Дайте объяснение, почему у вас очень низкая техническая скорость судна». А парход «Москва» техническую скорость вверх по рожняком перевыполнял на 1,5 километра в час и вниз с плотом на один километр в час. Поэтому-то и судно пришло к месту буксировки плота раньше срока на 32 часа. Капитан, конечно, дал объяснение, но говорят, что оно не понравилось диспетчерским работникам.

Н. ПАХОЛКОВ,

инструктор политотдела
Верхне-Амурского пароходства.

ОТВЕЧАЕМ НА ВОПРОСЫ

ЧТО ТАКОЕ ВНУТРИЗАВОДСКИЙ ХОЗРАСЧЕТ

(Опыт одного цеха)

Социалистическое предприятие должно работать не только безубыточно, но и давать государству прибыль. Накопления предприятия, его прибыль идут на укрепление могущества нашей социалистической родины, на строительство новых фабрик и заводов, на дальнейшее улучшение материального и культурного благосостояния трудящихся.

XVIII Всесоюзная конференция ВКП(б) указала, что на каждом предприятии необходимо «систематически снижать себестоимость выпускаемой продукции, всячески укреплять хозяйственный расчет, решительно выкорчевывать расточительство».

Целый ряд передовых предприятий имеет уже богатый опыт внутризаводского хозяйственного расчета. На примере одного цеха Московского автозавода имени Сталина мы покажем общие

принципы осуществления хозяйственного расчета в отдельных цехах и на участках предприятия.

Литейный цех завода перешел на хозяйственный расчет с начала 1941 года. Предварительно был проведен полный учет всего оборудования, материалов и другого имущества, находящегося в распоряжении цеха. Производственная программа цеха была распределена и доведена в количественных и качественных показателях до каждого отделения и участка мастера. Была организована система учета, которая позволила точно определять результаты хозяйственной деятельности как всего цеха, так и его отделений и участков. Наконец, была выработана система материального поощрения и материальной ответственности за результаты работы.

Для оформления расчетов с

другими цехами завода за получаемые и отпускаемые изделия и материалы дирекция установила внутризаводские расчетные цены. Так, литейный цех, отпуская цеху моторов блоки, получает за каждую штуку 141 р. 21 к., за крышку блока — 21 р. 76 к., за каждый поршень — 3 р. 01 к. и т. д. В свою очередь литейный цех за каждую тонну получаемого кокса выплачивает 115 руб., за киловаттчас электроэнергии — 8,5 коп. и т. д. Работники цеха начали реально ощущать важность экономии каждого килограмма кокса, каждого киловаттчаса электроэнергии и пр.

Первые же месяцы работы цеха по новому показали всю силу хозяйственного расчета.

За брак, допущенный по какому-либо виду изделий или по отдельным партиям изделий, с виновников производились соответствующие удержания. В итоге, хотя размер брака в первом квартале 1941 г. в целом в три раза был ниже прошлогоднего, общая сумма удержаний оказалась однако равной сумме удер-

жаний за весь 1940 г. В то же время отделения и участки мастеров, снизившие брак против установленного им лимита, получили премии. Все это—результат контроля рублем, заставившего руководителей цеха, мастеров и всех рабочих повести самую решительную борьбу с браком.

Внутризаводский хозяйственный расчет требует полной материальной ответственности не только внутри цеха (отделений и участков), но и ответственности цехов и отделов друг перед другом: за брак, за недоброкачественный ремонт станков и машин, а также за убытки, причиненные несвоевременной подачей материалов, полуфабрикатов, изделий, инструментария и т. п. Цех, причинивший убыток другому цеху, платит штраф в размере, заранее определенном директором завода. Например, очистное отделение литейного цеха получило от абразивного отдела наждачные камни пониженной твердости. Из-за этого в литейной имело место перерасход камней на 20

процентов. Представив хозяйственные претензии, литейный цех получил от абразивного отдела на покрытие перерасхода камней 1890 руб.

Благодаря хозяйственному расчету литейный цех в марте резко улучшил свою работу. Цех перевыполнил месячную программу на 13 процентов и снизил себестоимость комплекта литых машин на 79 рублей. Брак уменьшился почти в четыре раза. За достигнутую экономию цех получил премию в 70 тыс. руб.

Одним из важных условий правильной организации внутризаводского хозяйственного расчета является повседневный оперативно-финансовый контроль за деятельностью хозяйственных цехов и участков со стороны финансового отдела заводоуправления. Финансовый отдел должен применять санкции к цехам, нарушившим установленные для них показатели работы. Эти санкции выражаются в полном или частичном прекращении отпуска денежных средств и материалов до разрешения вопроса директором завода. В. Лисович.

ДАДИМ СТРАНЕ НОВЫЕ КАДРЫ ВЫСОКОКВАЛИФИЦИРОВАННЫХ РЕЧНИКОВ

Наша мечта — быть водниками

С большим желанием осваиваю я специальность судомеханика. В первое время были трудности в учебе. Однажды я получил «плохо» по технологии, но затем подтянулся и больше таких отметок не получал.

Мне 14 лет. Через год, закончив учебу, я буду иметь твердую специальность, и с большой радостью пойду работать на судно. Моя мечта — стать водником.

Анатолий КОВАЛЬ,
учащийся 1-ой группы
судомехаников.

* * *

Наша 2 группа котельщиков, где мастером работает Николай Иванович Козин, занимает второе место по училищу. Ребята учатся и работают хорошо. У нас уже второй месяц стопроцентная успеваемость по практическому обучению. Мы выполняем сложные заказы многим предприятиям города. Ребята многое усвоили из практического обучения по котельному делу, и когда мы будем работать на производстве, то несомненно будем хорошими, квалифицированными рабочими.

МУЛЮКИН,
учащийся 2-ой группы
котельщиков.

Учащиеся Благовещенского ремесленного училища № 3 успешно проучились первую зиму. С наступлением навигации часть ребят пошла на практику. Будущие специалисты речного транспорта с восторгом отзываются о своем училище. Дружный коллектив преподавателей сумел привить учащимся любовь к приобретаемым ими профессиям. Вместе с тем в училище есть крупные недостатки, мешающие его работе. Училище нуждается в помощи родственных организаций речного транспорта и территориальных организаций.

Ниже мы публикуем письма учащихся и преподавателей.

Учеба дала мне многое

После первой же беседы с мастером, полюбил я свою специальность, и с самого начала учебного года учусь только на «хорошо» и «отлично». Могу читать сложные схемы сварочных машин и оборудования, имею хорошее понятие о том, что представляет собой сварка, каково ее назначение. Ко мне со вниманием относится мастер. Он часто берет меня с собою на другие предприятия, где производится сварка, там передает свой опыт работы.

В настоящее время я уже могу выполнять несложные сварочные работы. Закончив учебу в ремесленном училище, думаю стать высококвалифицированным сварщиком.

КУЗЬМЕНКО,
учащийся группы электросварщиков.

ДАВАЙТЕ, РЕБЯТА, УЧИТЬСЯ ТОЛЬКО НА „ОТЛИЧНО“

С первых дней учебы в ремесленном училище я полюбил свою специальность. Относясь к работам и теоретическому обучению с особым вниманием, учусь я с самого учебного года на «отлично». За высокую успеваемость я имею благодарность и получил премию.

Давайте, ребята, все учиться только на «отлично», чтобы стать хорошими специалистами социалистического речного транспорта.

БОГДАНОВ,
староста группы электросварщиков.

О



Мастер слесарно-кузнечного цеха ремесленного училища № 3 тов. Вобликов.

Учимся хорошо, весело отдыхаем

Как только стали принимать в училище, я сразу пошел заниматься. Мне очень хотелось попасть в группу судомехаников, и моя просьба была удовлетворена. Учусь я хорошо, а в дальнейшем думаю учиться еще лучше.

К стыду нашему в группе есть ученики, как например Поповкин, попал на хорошую учебу, а учиться ленится. Так нельзя. Надо Поповкину подтянуться.

Мы весело отдыхаем после занятий, играем в разные игры: футбол, волейбол, в шашки и шахматы. Беда только в том, что у нас мало музыкальных инструментов.

У нас всех преподавателей уважают учащиеся. Мастер тов. Вобликов — отличный знаток слесарно-кузнечного дела. Нам он во всем помогает, старательно занимается с нами.

Николай ЛАТЫШ,
учащийся 2-ой группы
судомехаников.

В ОБЩЕЖИТИЯХ УЧИЛИЩА

Общежитие, где помещаются 2 и 3 группы котельщиков, — высокая, просторная и светлая комната. Здесь живут 48 ребят.

Аккуратно заправлены кровати, на всех чистые простыни, суконные темно-зеленые одеяла. Чистыми марлевыми шторами завешаны окна, большое трюмо, стенные часы, бильярд. Стены украшены лозунгами, портретами.

Здесь же при общежитии

Сильные помогают отстающим

Состав нашей группы подобран хороший. Ребята любят свою специальность и работать имеют большое желание. Но иногда перебои в материале — и они начинают расхолаживаться от нечего делать. На эти недостатки приходится быстро реагировать, чтобы не дать ребятам разболтаться и потерять то, что они уже приобрели.

Если бывали какие-нибудь недостатки, нарушения дисциплины, группа их сразу старалась устранить. Получает кто-нибудь из учащихся неудовлетворительную оценку — группа сразу же реагирует — прикрепляет сильных помощь отстающему. Ребята все способны.

В первой группе рулевых отличниками учебы являются Балмасов, Резанов, Готов и др. Но есть и отстающие. Особенно надо подтянуться Морону, Кузьмичеву. Группа имеет два переходящих красных знамени, за которые ребята крепко держатся. Они говорят: «До тех пор будут знамена у нас, пока не окончим школу».

Сейчас вся группа на практике — на пароходах. О ребятах хорошо отзываются капитаны, лоцманы.

И. СОЛОВЬЕВ,
мастер плотничного цеха.

ПРЕПОДАВАТЕЛИ—НАШИ ЛУЧШИЕ ДРУЗЬЯ

С большим желанием пошел я учиться. За все время учебы не имел ни одной плохой оценки, имел только «хорошо» и «отлично». С работой всегда справлялся. Мое имя записано на доске ударников.

Первые дни мы работали в слесарном цехе, приобретали первые навыки — рубили полоски железа, правильной формы квадратики, учились правильно делать опилку железа. Затем

уже приступили к котельным работам. Я полюбил свое дело.

Наши преподаватели и мастера помогают нам во всем. Очень внимательно к нам относятся.

После учебы пойду котельщиком на судостроительную верфь или завод. Обязательно буду стахановцем.

Александр УРМАНОВ,
учащийся 3 группы котельщиков.

Нужна помощь воднических организаций

Как вспомнишь старое время, с какими трудностями в условиях дореволюционной России приходилось поступать на завод и приобретать квалификацию, поневоле жутко становится. Чтобы поступить на завод, приходилось много раз ходить к заводским воротам и просить, чтобы приняли на работу. На какую работу — с этим подростки не считались — лишь бы работать.

В большинстве случаев поступали на завод при помощи знакомых рабочих, которые, упрямив мастера, говорили ему о том, что у такого-то мальчика безвыходное положение, семья бедняцкая, «нельзя ли устроить», «покажите помощь, не заставьте сидеть голодными» и т. д.

Я поступал работать на завод также через знакомых рабочих. Рос я в семье рабочего котельщика. Семья была большая. Бедность и недостатки ок-

ружали меня с детства. В школе проучился лишь один год, второй год учиться не удалось, не позволило семейное положение — пришлось заменить нянюку для младших ребят.

Двенадцати лет поступил к кустарям-кузнецам в дулышки — качать меха. Получал ничтожную плату — 10 копеек в день при своих харчах. Работали мы гораздо больше заводских рабочих. Вставали на работу в час ночи и работали до 7 часов вечера.

С пятнадцати лет отправился на завод общества «Мазут» (гор. Н. Новгород, сейчас Горький). Много мытарств пришлось мне пройти, чтобы, наконец, устроиться. Был я мал ростом, физически не развит, а это еще больше усложняло дело. Приходилось в сапоги на талкивать побольше тряпок, чтобы казаться выше ростом. Пятнадцатилетним подростком я начал подавать заклепы.

Подавал два года, прежде чем перейти на более повышенную зарплату. Было много трудностей, приходилось много раз просить бригадира, чтобы он похлопотал перед мастером о переводе на другую работу — на поддержку, которая оплачивалась дороже на 10 копеек в день. Чтобы бригадир поговорил с мастером, приходилось его задабривать, дарить папиросы, давать на чарку водки. А чтобы перейти от поддержки к работе подручного на клепке, то тут ходатайство бригадира перед мастером обходилось еще дороже.

* * *

С прошлого года я работаю в ремесленном училище № 3 мастером по обучению учащихся котельно-корпусному делу. Радуюсь за ребят, видя их быстрые успехи. Способности у учащихся большие. И мы делаем все от нас зависящее, чтобы дать возможность этому счастливному поколению в короткое время приобрести квалификацию. Чему учащиеся научились за пять с половиной месяцев, — этому в дореволюцион-

ной России подросток не мог научиться и за 5 лет. Чтобы дойти до 5 разряда мне, например, потребовалось проработать по котельному делу 9 лет.

Но в нашей школе есть и крупные недостатки. О них я хочу подробно рассказать.

Чтобы научить ребят — чем и как нужно работать — для этого нужен инструмент, оборудование и материал, чего у нас недостаточно.

Во время организации ремесленного училища завод дал для училища один пресс-дырода и одни пресс-ножницы, которые были для завода непригодны. Судоверфь кое-как дала для учащихся один пресс-дырода, который был выброшен у нее на свалку, как негодный к употреблению, одни пресс-ножницы, тоже отжившие свой век, и две переносных горнушки, которые были тоже выброшены. Вот и все наше оборудование на 75 учащихся.

Материалов, на которых должны обучаться ребята, совершенно нет. С первых дней учебного года судоверфь отпустила для ремесленного училища не-

много листового железа из утильсырья, а с 1 мая не имеем ни одного килограмма материала для того, чтобы продолжать обучение учащихся по программе. Судоверфь и завод не отпускают железо уже и из утильсырья. Территориальные организации тоже на это плохо реагируют.

Надо, наконец, разрешить вопрос о снабжении училища материалами. Ведь время-то у нас идет! Навигация открылась, а мы сидим на мели — нет материалов. Нам крайне нужен материал, чтобы успешно закончить учебный год.

Мы, мастера, взяли на себя социалистическое обязательство — выпустить учащихся вполне подготовленными рабочими, не ниже 5 разряда. Это обязательство мы выполним — речной транспорт получит высококвалифицированные кадры. Но, повторяю, нам нужна помощь воднических и территориальных организаций.

Н. КОЗИН,

мастер котельного цеха ремесленного училища № 3.

Когда же пароход „Свободный“ выйдет в плавание?

В течение зимнего судоремонта на пароходе «Свободный» за вodom им. Ленина была сделана перестановка и центровка гребного вала. Казалось бы к такой серьезной работе руководители завода должны были отнестись со всей ответственностью.

Но этого не получилось. Всю зиму гребной вал парохода «Свободный» пролежал в токарном цехе, где его не могли своевременно отточить и процентровать, мотивируя тем, что нет подходящего материала. И когда весной пароход всплыл, только тогда на нем начали производить центровку, ставить гребной вал. Работа эта была поручена слесарям бригады тов. Басова, в такой работе имеющей мало опыта. Несерьезно отнеслись к проверке качества и процессу работы руководители механических мастерских (инженер тов. Приходченко, мастер тов. Бачурин и линейный механик тов. Филатов). Большая вина и механика парохода «Свободный» тов. Иванова. Технически слабо разбираясь в ремонте своей машины, он понадеялся на завод. В результате надежд завода на механика, а механика на завод, получилось то, что гребной вал, постановка и центровка его сделаны неверно.

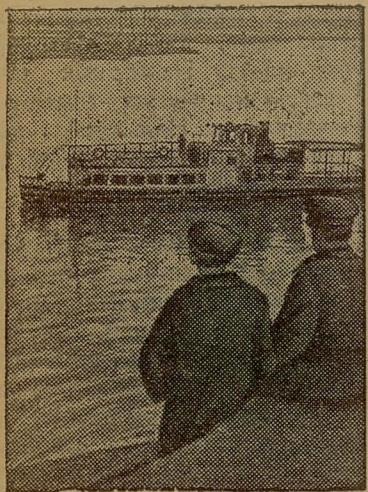
При приемке судна в эксплуатацию было обнаружено, что нагреваются валовые подшипники. Эксплуатационная комиссия предложила заводу и механику-судовой службе выявить и устранить недостаток в валовых подшипниках. Представители механико-судовой службы и эксплуатационная комиссия закончили свою работу 24 мая. Но прошло 4 дня, а дефект по машине парохода «Свободный» не устраняется.

— Проходит дорогое время, — заявляет команда, — а судно бесполезно простаивает. Мы требуем быстрейшего окончания ликвидации последствий недоброкачественного ремонта.

Г. РУЛИН,

старший пом. капитана парохода «Свободный».

О

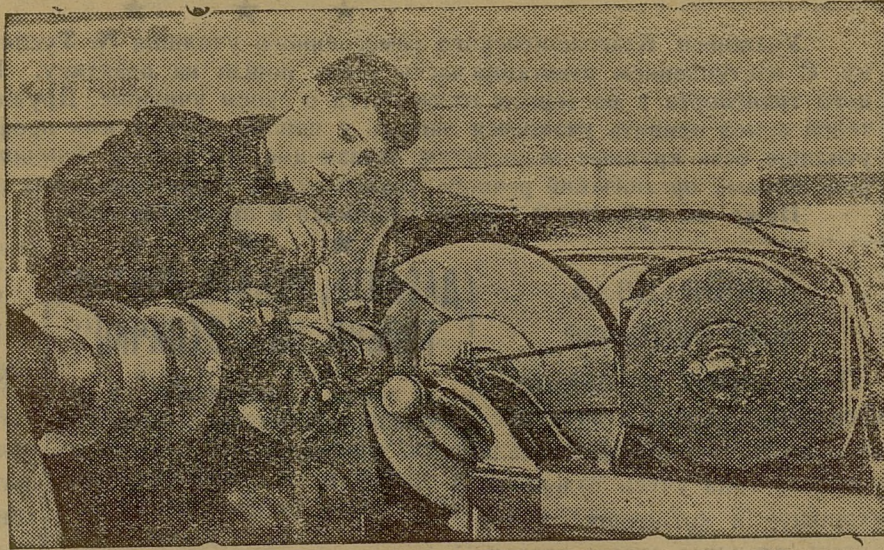


Речной трамвай на Москва-реке
(Фото ТАСС)

Знатный стахановец завода имени Ленина (г. Горький) Дмитрий Иванович Рыжков, применив при обработке коленчатых валов специальное приспособление для установки на станке мотылевых шеек и используя шлифовальную бабку, выполнил норму на 2000 процентов.

НА СНИМКЕ: токарь Д. И. Рыжков за шлифовкой шеек коленчатого вала по новому способу.

(Фотохроника ТАСС).



ПОСЛЕДСТВИЯ ШТУРМОВЩИНЫ

В апреле, перед навигацией, директор Благовещенской судовой верфи тов. Иванов издал приказ об ускорении окончания работ по барже «Ситха». После этого на «Ситхе» начался настоящий шторм. Здесь заработали котельщики, клепальщики, чеканщики, плотники и маляры... а в результате ничего не получилось. Баржа до сих пор не сдана в эксплуатацию — никак не могут устранить водотечность.

Надо прямо сказать, что во

ремя этого шторма клепали плохо, некоторых, имеющих недостаточный опыт, ставили бригадами-клепальщиками.

Сейчас баржа простаивает самое горячее время. Винаваты в этом только руководители верфи, а не «стихия», на которую они стараются сослаться. Надо было уделить все внимание качеству во время ремонта, а на это никто внимания не обращал.

Козлов,

скипер баржи «Ситха».

„ПЛАНИРОВАНИЕ“ ПО-ЧЕРВИНСКОМУ

Как и все суда, земмашин должны работать по строгому плану-графику. Этот план-график должен быть составлен продуманно, со всей ответственностью — тогда не будет неразберихи, бесполезной траты времени и средств, как это получается во 2-м техническом участке пути.

По плану-графику земснаряд «Амурская 10» с 16 мая нужно было начать работы по дноуглублению.

19 мая земснаряд «Амурская 10» был поставлен на место по указанию начальника изыскательской партии тов. Рогонова в ожидании плана с'емки.

20 мая на пароходе «20 лет

комсомола» к месту работ прибыл начальник плеса 2-го технического участка тов. Червинский. Результатом этого посещения явилось то, что начальнику партии было дано новое задание — сделать с'емку участка реки ниже и снаряд поставить туда. Таким образом, по вине начальника плеса Червинского зря пропала работа в течение нескольких дней изыскательской партии, больше чем на 1 сутки был задержан снаряд без работ.

Этот явный брак принес государству немалую сумму убытков.

ЗЯБЛИКОВ,

командир земснаряда «Амурская 10».

Где получить медицинскую первую помощь?

На пристани Благовещенск несколько лет работает врач-наблюдательная станция райводздрова. Помимо своего прямого назначения — проводить профилактические мероприятия среди плавающего состава, выявлять здесь больных и своевременно принимать меры, станция оказывала первую медицинскую помощь рабочим пристани. В текущем году этой помощи грузчики не могут здесь получить. На пункте нет даже таких крайне необходимых медикаментов, как йод, бинт, нет градусника. В случае ранения рабочие пристани вынуждены ехать в поликлинику, отстоящую за три километра от места работы.

Заведующая райводздравом тов. Смирнова такое положение объясняет тем, что в этом году на приобретение медикаментов для пункта не отпущено средств. Между тем, управлению пароходства на медико-санитарное обслуживание выделено 60000 руб. Поэтому, вопрос о приобретении медикаментов для пункта может быть легко разрешен. Но пока этого не сделано, и рабочие остаются без первой медицинской помощи.

Р. Манжос.

Весенние испытания в подшефной средней школе

20 мая начались проверочные испытания в Благовещенской средней школе водников № 5.

Итоги первых дней показали, что учащиеся к сдаче испытаний подготовились хорошо. В 10-х классах из четырех сдаваемых предметов (литература, алгебра устно и письменно) только один учащийся получил плохую оценку за сочинение. Большинство учащихся-комсомольцев (Долгашева, Малыгина, Котова, Сидоренко, Крылова и другие) как и в течение года, испытания сдают только на «отлично».

Неплохо проходят испытания в 8 и 9 классах. Особенно хорошие знания учащиеся показывают по физике (преподаватель тов. Унру). В хорошо оборудованном кабинете они свои ответы сопровождают опытами.

20 мая закончили последние испытания ученики 4 класса. Многие из них — Лена Золотухина, Зоя Бочкарева, Ариадна Тимофеева и Радченко сдали на «отлично» и перешли в 5 класс с похвальными грамотами.

Сейчас в старших классах испытания продолжаются. Они закончатся к 15 июня.

Е. Усикова.

КРУЖОК МАЛОГРАМОТНЫХ

При больнице водников работает кружок малограмотных, организованный в октябре 1940 года. Занимается в нем младший медперсонал. Руководит кружком медсестра-комсомолка тов. Косицына.

КОЛЛЕКТИВНАЯ ПОСАДКА КАРТОФЕЛЯ

В прошлое воскресенье коллектив завода им. Ленина организовал коллективный выезд на левый берег Зеи для посадки картофеля.

Для перевозки картофеля и людей дирекцией завода были предоставлены автомашины.

ОБЗОР ИНОСТРАННЫХ ТЕЛЕГРАММ

С утра 20 мая и до настоящего времени идет ожесточенная борьба за остров Крит. В сводке верховного командования вооруженных сил Германии говорится, что германские парашютисты, поддержанные соединениями истребителей, бомбардировщиков и пикирующих бомбардировщиков, захватили тактически важные пункты острова. Попытка английского флота включиться в бой за Крит не увенчалась успехом. Германская авиация вытеснила флот англичан из морской зоны севернее острова. Потоплено и повреждено большое число английских военных кораблей. Немцы быстро перебрасывают по воздуху новые крупные подкрепления. Газета «Таймс» пишет, что «противник может пойти на большие жертвы, ибо об-

ладание Критом оправдывает их».

Как сообщает агентство Рейтер, крупные силы германской авиации подвергли 24 мая трехчасовой непрерывной бомбардировке города Канию, Ретимни и Гераклион на острове Крит. Причиной огромных разрушений. Греческий король и греческое правительство покинули остров Крит и выехали в Египет.

В Северной Африке действуют разведывательные отряды и авиация воюющих сторон. Как сообщает агентство Рейтер, немцы сейчас, повидимому, заняты сооружением оборонительных линий вдоль египетско-ливийской границы и вокруг удерживаемого англичанами Тобрука.

В Абиссинии еще продолжает сопротивление разрозненных итальянских отрядов. Послед-

няя итальянская сводка сообщает, что в районе Амхары колонна итальянских войск, израсходовав все продовольствие и боеприпасы, вынуждена была сложить оружие.

В Ираке существенных перемен не произошло. Агентство Рейтер указывает, что наводнение в районе между реками Евфрат и Тигр препятствует операциям английских войск. По сведениям агентства Юнайтед Пресс, английское командование направило мотомеханизированные отряды в сторону иракской столицы Багдада. Агентство считает сомнительным, чтобы Багдад скоро пал.

24 мая в Атлантическом океане во время боя с германским линкором «Бисмарк» погиб крупнейший в мире военный корабль — английский линейный крейсер «Худ». Он взорвался,

получив попадание в артиллерийский погребок. В английских кругах опасаются, что уцелевшая небольшая часть команды крейсера, насчитывающая свыше 1300 человек.

Английское правительство по-прежнему серьезно относится к вопросу о возможности германского вторжения в Англию. Агентство Рейтер передало содержание личного воззвания английского премьер-министра Черчилля к населению Великобритании, излагающее задачи, стоящие перед жителями страны в случае вторжения. Это воззвание является предисловием к листовке, которая будет распространена на будущей неделе в количестве более 14 миллионов экземпляров.

(ТАСС).

Ответственный редактор
К. ЯРУНИН.