

1941 г.

8 ИЮНЯ

ВОСКРЕСЕНЬЕ

№ 44 (517)

Выходит 2 раза в неделю

ЦЕНА 15 коп.

ПРОЛЕТАРИИ ВСЕХ СТРАН, СОЕДИНЯЙТЕСЬ!

БОЛЬШЕВИК АМУРА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА,
БАСКОМРЕЧА
И УПРАВЛЕНИЯ
ВЕРХНЕ-АМУРСКОГО
ПАРОХОДСТВА

г. Благовещенск

Выполнять план ежедневно по всем показателям!

Многие коллективы судов Верхне-Амурского бассейна в мае работали неплохо. Задание по грузоперевозкам перевыполнили такие экипажи пароходов, как «Харьков», «Черненко», «Каганович», «Казань», «Пушкин», катеров №№ 33, 32, баржи № 296 и ряда других. Но в целом по бассейну месячный план недовыполнен ни по тоннам и ни по тонно-километрам, хотя возможности были все, чтобы государственное задание не только выполнить, но и перевыполнить.

Урски неудовлетворительной работы в мае речниками Верхнего Амура не извлечены. Низкие темпы в работе были и в первой пятидневке июня. За пять дней план-график выполнен по тоннам на 13,5 проц., вместо 16,5.

В мае и в первые дни июня верхнеамурцы работали плохо потому, что не все коллективы судов, пристаней и отделов борются за ежедневное и ритмичное выполнение графика. Свидетельством являются такие факты. Первого июня план был выполнен по тоннам на 25,9 процента и по тонно-километрам на 26,9. Второго июня по тоннам на 169,6 проц. и по тонно-километрам на 283,1 проц. Третьего июня по тоннам на 84,5 проц. и по тонно-километрам на 122,9 проц., а 4 июня по тоннам на 32 процента и по тонно-километрам на 23,8 проц.

XVIII Всесоюзная конференция ВКП(б) обязала работников промышленности и транспорта выполнять план ежедневно и по всем видам работ. Значит верхнеамурцы обязаны транфинплан выполнять по всем грузам, которые перевозит наш флот. Однако, в этой области у нас весьма неблагоприятно. Например, первого июня по соли задание выполнено около 130 процентов, а на следующий день ни одного процента. Такая же скачкообразность была и в остальные дни.

Невыполнение суточного плана надо рассматривать, как происшествие, как поражение армии во время боя. Следовательно на следующий день необходимо принять срочные меры, чтобы подобных явлений в дальнейшем не получалось. Но у нас, в пароходстве, к этому не

привыкли. Пожаловаться на то, что об этом умалчивают—нельзя. Разговоров много, но дела очень мало. Вот факт. Баржи №№ 271 и 259 29 мая были включены в график погрузки на Благовещенской пристани. Задание не было выполнено. Решили включить в график следующего дня, но задание снова не выполнено. И только 4 июня баржи были поставлены под погрузку. Но такие ненормальные явления никого не беспокоят. Все считают, что ничего особенного не случилось. Также считают нормальным отход судов с опозданием на десятки часов, а иногда на сутки и более.

Нет необходимости доказывать, какое огромное значение имеет крепкая трудовая и государственная дисциплина на любом участке социалистического хозяйства, а особенно в речном флоте. Но у нас с трудовой дисциплиной не все в порядке. По вине шкипера баржи № 272 Захарова бригада грузчиков простояла около 2 часов, так как шкипер был в нетрезвом состоянии. Пьяным вышел на вахту капитан парохода «Батуми» Кулаков, который был с вахты снят начальником отдела эксплуатации тов. Прониным. После этого неудивительно, что этими судами майский план не выполнен.

Также одна из причин, мешающая работать по-стахановски—это простой флота в ожидании распоряжений и востов. Например, пароход «Сучан» в мае непроизводительно простоял 48 часов, пароход «Красная звезда»—49 часов, «Иркутск»—29 часов, «Каганович»—75 часов, «Харьков»—58 часов. Даже простаивают у пристаней сверх плана пассажирские суда, особенно в Благовещенске.

В нынешнем году для выполнения и перевыполнения плана грузоперевозок у речников Верхнего Амура условия лучше, чем в прошлые годы. Их надо только умело использовать и победа будет обеспечена наверняка.

Дело чести каждого речника Верхнего Амура добиваться по-длинно-стахановских показателей, выполнить июньский план и ликвидировать майскую задолженность.

ВЫДАЮЩИЙСЯ УСПЕХ НОВОГО ЗАЙМА

По всей стране с огромным подъемом проходит подписка на новый заем. Большинство рабочих и служащих подписывается на трехнедельный и месячный заработок.

К вечеру 4 июня сумма подписки в Москве достигла 713 миллионов рублей. В прошлом году за такой же срок подписка составляла 649 миллионов рублей.

В Ленинграде трудящиеся дали займы государству более 480 миллионов рублей против 358 миллионов рублей за такой же период в прошлом году.

С большим успехом проходит подписка на Украине. За первые два дня она достигла 1268 миллионов рублей против 841 миллиона рублей в прошлом году. (ТАСС).

Все, как один, подпишемся на Заем Третьей Пятилетки (выпуск четвертого года)

УМНОЖИМ СИЛУ И МОЩЬ СОВЕТСКОГО ГОСУДАРСТВА

Советские займы играют огромную роль в хозяйственном, культурном и оборонном строительстве нашего социалистического государства.

Каждый год увеличиваемая сумма займа предоставляется населением своей родине. Подпиской на Заем Третьей Пятилетки (выпуск четвертого года) мы поможем осуществить новую величественную народнохозяйственную программу, одобренную XVIII Всесоюзной конференцией ВКП(б),—умножить силу и мощь советского государства, обеспечить себе мирный труд в нынешней сложной международной обстановке, когда все капиталистические государства ведут несправедливую войну, войну грабительскую в интересах кучки капиталистов.

Я даю займы нашему государству свой месячный заработок.

П. Фиденко,
техник планового отдела
Благовещенской судоверфи

НА ДАЛЬНЕЙШИЙ РАСЦВЕТ НАШЕЙ РОДИНЫ

Передовые работники—стахановцы и ударники завода имени Ленина охотно дают свои сбережения займы государству.

— Я, подписываясь больше, чем на месячный заработок, — говорит кочегар силовой станции тов. Макухин, — знаю, что мой скромный вклад пойдет на дальнейший расцвет нашей родины, на укрепление мощи на-

шего великого государства.

Больше месячного оклада дал займы социалистическому государству тов. Мартыненко.

— Средства, получаемые правительством от займов, — говорит он, — способствуют дальнейшему улучшению благосостояния трудящихся масс, обеспечивают нам счастливую жизнь и мирный труд. Поэтому я с радостью подписался на новый государственный заем.

СУММА ПОДПИСКИ ПРЕВЫШАЕТ ТРЕХНЕДЕЛЬНЫЙ ЗАРАБОТОК

С большим воодушевлением прошла подписка на Заем Третьей Пятилетки (выпуск четвертого года) среди коллективов благовещенского райводздрова и торгречтранса. Там все, как один, подписались на трехнедельный и месячный заработок.

В торгречтрансе сумма подписки составила 71410 рублей, а в райводздраве около 36000 рублей.

В среднем в этих организациях сумма подписки превышает трехнедельный заработок. П. Григорьев.

Одобрели постановление Совнаркома

Единодушно одобрила команда грузопассажирского парохода «Профинтерн» постановление Совета Народных Комиссаров о выпуске займа четвертого года Третьей Сталинской Пятилетки. За короткое время на новый заем подписались вся команда. Сумма подписки — 10025 рублей.

Корнелюк,
парторг парохода «Профинтерн».

КОМАНДА ПАРОХОДА «КАЗАНЬ» ДАЕТ ВЗАЙМЫ ГОСУДАРСТВУ 10.600 РУБЛЕЙ

4 июня на пароходе «Казань» состоялся митинг по поводу выпуска Займа Третьей Пятилетки (выпуск четвертого года). Приветствуя постановление Советского правительства, направленное на еще большее укрепление оборонной и хозяйственной мощи нашей страны, повышение материального уровня трудящихся, среди команды парохода сразу после митинга развернулась подписка. Облигации нового займа решили приобрести все члены команды. Они дают займы государству 10600 рублей.

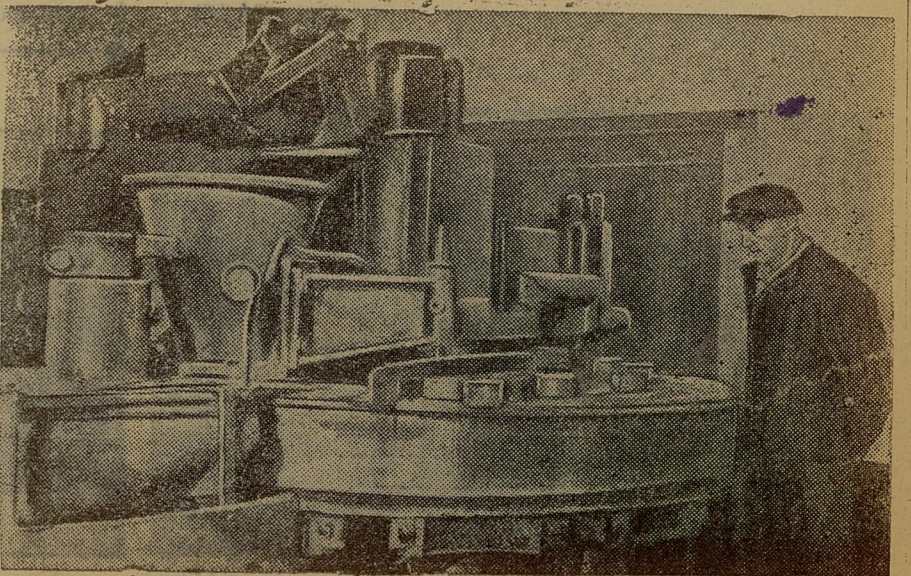
Б. Чашин,
помполит парохода «Казань».

НА МЕСЯЧНЫЙ ЗАРАБОТОК

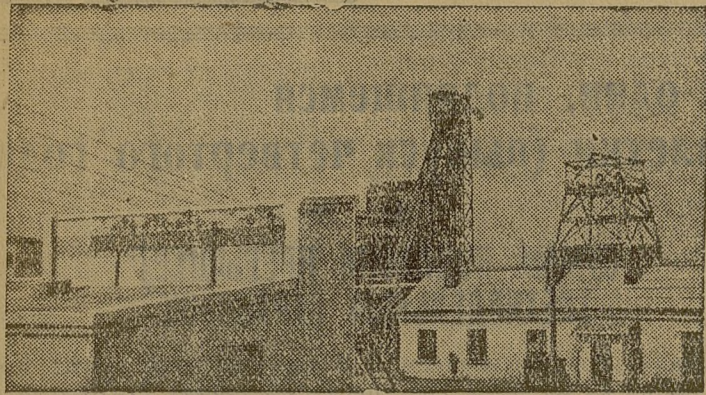
Матросы углярки № 197 Е. А. Харитонов, А. Н. и В. П. Кобыличенко подписались на Заем Третьей Пятилетки (выпуск четвертого года) на полный месячный заработок. Каждый из них дает займы государству по 275 рублей. * * *

На месячный заработок подписались на заем работники транзитной кассы управления пароходства во главе со старшим бухгалтером тов. Болгаровой.

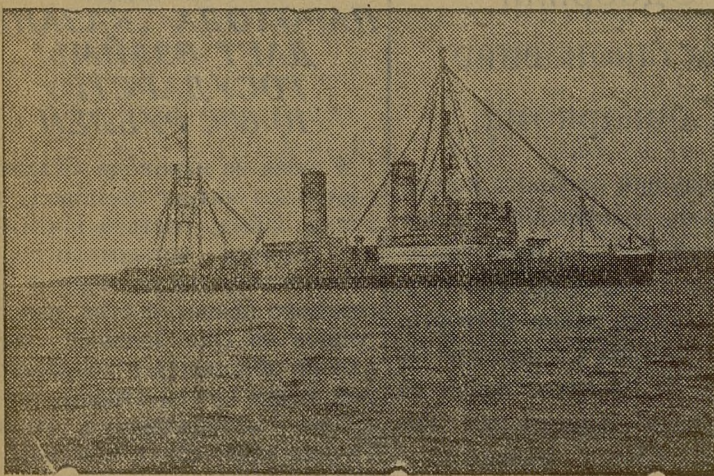
Автоматический брикет-пресс для брикетирования чугуна, установленный в копровом цехе Челябинского тракторного завода имени Сталина. Переплавка в вагранках чугуна даст заводу около 100 тысяч рублей экономии в год.



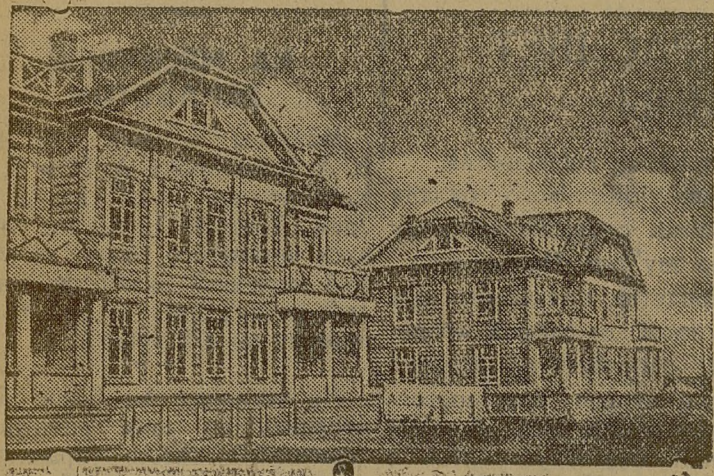
Куда идут наши займы



Недавно была пущена в строй действующих предприятий вновь выстроенная шахта № 24 (Смородинская) треста Сталиногорскшахтстроя. На снимке: общий вид шахты № 24 (Фото ТАСС).



Флагман арктического флота орденосный ледокол «И. Сталин» на рейде в бухте Диксон. (Фотохроника ТАСС).



С каждым годом все больше растет заполярный город-порт Игарка. Новые жилые дома по ул. Куйбышева в Игарке. (Фото ТАСС)



Санаторий имени Ленина в Гульрипше (Абхазская АССР). (Фото ТАСС).

В ПОМОЩЬ АГИТАТОРУ

ЧЕГО ДОЛЖНА ДОСТИЧЬ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ В 1941 ГОДУ

XVIII Всесоюзная конференция ВКП(б) одобрила принятый Центральным Комитетом ВКП(б) и Совнаркомом СССР государственный план развития народного хозяйства СССР на 1941 год.

Хозяйственный план 1941 года—особенный план. За один только год валовая продукция промышленности должна составить 162 миллиарда рублей. Чтобы яснее себе представить, насколько велика эта цифра, напомним читателю, что за годы первой пятилетки (1929—1932) крупная промышленность дала продукции на 121 миллиард рублей. Вот как далеко мы ушли вперед от первой пятилетки!

Не все отрасли промышленности вырастут в одной и той же мере. Производство средств производства (то есть тяжелая промышленность) выпустит продукции на 103,6 миллиарда рублей и тем самым вырастет по сравнению с предыдущим, 1940 годом на 23,5 проц., а производство предметов потребления (то есть легкая промышленность) даст продукции на 58,4 миллиарда рублей и тем самым вырастет на 9 проц.

В решениях XVIII Всесоюзной конференции ВКП(б) указывается, что главной хозяйственной задачей 1941 года является «дальнейший рост основных отраслей промышленности и всего народного хозяйства—металлургии, машиностроения, сельского хозяйства, транспорта. Особенно необходим дальнейший рост производства чугуна, стали, цветных металлов, угля, нефти и максимальное развитие машиностроения всех видов».

Почему тяжелая промышленность растет быстрее легкой? Да потому, что от этого зависит дальнейшее укрепление экономического и оборонного могущества СССР.

Тов. Н. А. Вознесенский в своем докладе на XVIII Всесоюзной конференции ВКП(б) говорил, что государственный план развития народного хозяйства на 1941 год исходит из задачи закрепить самостоятельность и независимость нашего народного хозяйства от капиталистического окружения, не быть зависимым от капиталистического хозяйства, особенно в

металлургии и машиностроении. А обеспечение независимости народного хозяйства СССР от капиталистического окружения является формой нашей борьбы с капитализмом. Вот почему в этом году, как и в прошлые годы, больше всего растет тяжелая промышленность.

Тяжелая промышленность—это машины и станки для всех отраслей народного хозяйства: для самой промышленности, для земледелия, железнодорожного и водного транспорта, связи. Тяжелая промышленность—это техника для Красной Армии и Красного Военно-Морского Флота: самолеты, танки, пушки, снаряды, пулеметы, корабли. Как видим, тяжелая промышленность—основа основ хозяйственной самостоятельности страны и ее военного могущества.

Как же будет расти тяжелая промышленность в нынешнем году? Вот несколько цифр.

Большой шаг вперед сделает черная металлургия. Чугуна должно быть выплавлено 18 миллионов тонн, стали—22,4 миллиона тонн, проката выпущено 15,8 миллиона тонн.

Значительно вырастет и топливная промышленность. Угля будет добыто 191 миллион тонн, нефти с газом—38 миллионов тонн, торфа—39 миллионов тонн.

Продукция машиностроения возрастет на 26 проц.

Мощности электростанций увеличатся на 1,75 миллиона киловатт.

Особенно вырастут те отрасли тяжелой промышленности, от которых зависит дальнейшее развитие техники: качественные и цветные металлы, важнейшие виды машиностроения, и прежде всего производство станков.

Увеличится в 1941 году и производство предметов потребления. Хлопчатобумажных тканей будет произведено на 11 процентов больше чем в 1940 году, кожаной обуви—тоже на 11 проц., бумаги—на 24 проц., сахару-песку—на 27 проц., консервов—на 24 проц.

Себестоимость промышленной продукции должна быть снижена на 3,7 проц., что позволит промышленности дополнительно накопить 7,3 миллиарда рублей.

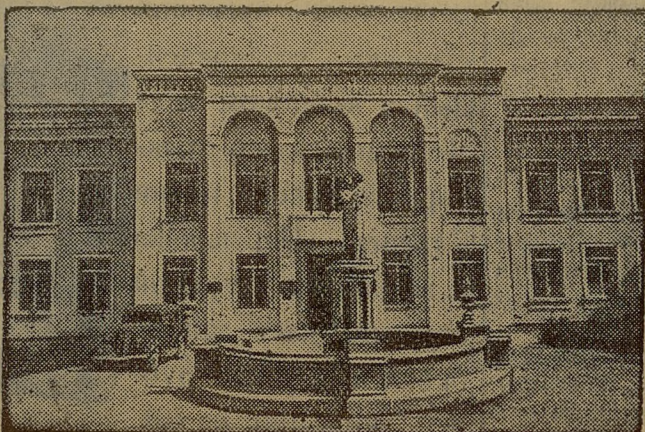
В небольшой статье невозможно перечислить все цифры плана, приведенные тов. Вознесенским в его докладе на XVIII конференции ВКП(б). Но и из сказанного ясно, что план 1941 года грандиозен и велик, что он означает новый шаг вперед в деле завершения строительства бесклассового социалистического общества в СССР и постепенного перехода от социализма к коммунизму.

План 1941 года целиком отражает в себе поставленную товарищем Сталиным перед нашим народом задачу—перегнать экономически главные капиталистические страны.

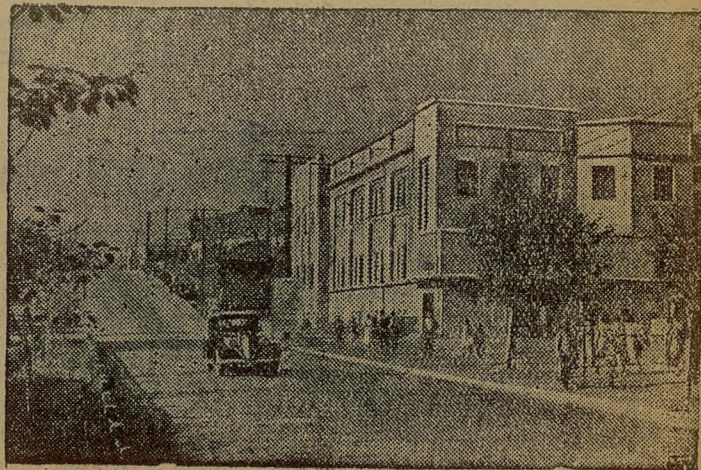
Товарищ Сталин учит, что реальность нашего производственного плана—это миллионы трудящихся, творящие новую жизнь, это живые люди, наша воля к труду, наша решимость выполнить план. План 1941 года предусматривает увеличение производительности труда в промышленности и в строительстве на 12 проц. Это значит, что всем нам надо работать еще лучше, производительнее, продуктивнее.

Чтобы выполнить план развития промышленности 1941 года, необходимо мобилизовать все неиспользованные возможности и резервы. Необходимо для этого, во-первых, полное использование наличного оборудования, во-вторых, повышение техники производства, применение более совершенных машин, внедрение передовой технологии, в-третьих, снижение себестоимости и многочисленных непроизводительных издержек.

XVIII Всесоюзная конференция ВКП(б) вооружила всех партийных и непартийных большевиков, весь рабочий класс важнейшими решениями, направленными на выполнение и перевыполнение наших хозяйственных планов. Рабочий класс, колхозное крестьянство, советская интеллигенция отвечают на решения конференции новым подъемом социалистического соревнования, новыми победами социалистического труда, активной подпиской на Заем Третьей Пятилетки (выпуск четвертого года).



Родильный дом в гор. Сталинабаде. (Фото ТАСС)



Национальный театр в гор. Улан-Удэ. (Фото ТАСС)

Авангардная роль коммуниста-бригадира на производстве

Бригада грузчиков Благовещенской пристани, в которой работает коммунист тов. Буланый не была передовой. Бригада не всегда выполняла производственное задание, были неоднократные случаи со стороны отдельных грузчиков нарушения Указа Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня 1940 года.

Совсем другое получилось после того, когда руководить бригадой поручили коммунисту тов. Буланому. Буквально через несколько дней бригада ликвидировала свое отставание. Сменное задание стала не только выполнять, но и перевыполнять. Так, в последней пятидневке мая производительность труда была не менее 130 процентов, а в первой пятидневке июня добились 140 проц.

Повышения производительности труда бригада достигла благодаря тому, что тов. Буланый, как коммунист-бригадир, везде и всюду показывает образцы социалистического труда. Мобилизует на это и остальных членов бригады.

Вместе с тем тов. Буланый с первых дней руководства бригадой поставил одну из основных задач перед собой и членами бригады — полностью ликвидировать прогулы и опоздания, неустанно крепить трудовую и государственную дисциплину. За непродолжительный период бригада этого достигла не сама, а благодаря повседневной политико-массовой разъяснительной работе, которую проводит сам бригадир тов. Буланый. Достигнув повышения производительности труда и укрепления трудовой дисциплины, тов. Буланый сейчас борется за то, чтобы руководители пристани и участков поделовому подготавливали рабочее место.

П. ЖУРАВЛЕВ.

Спаянный коллектив

Умелое руководство капитана тов. Юрчакова и механика тов. Докучаева обеспечило коллективу парохода «Каганович» не только выполнение, но и перевыполнение майского плана грузоперевозок.

Команда парохода, спаянная мыслью как можно полнее использовать все имеющиеся возможности для перевыполнения плана грузоперевозок, вся, как один, принимает участие в погрузке дров во главе с самим капитаном. Этим она на много сокращает время стоянок и увеличивает ходовое время парохода. Такие товарищи, как рулевой Мингелев, одновременно выполняющий обязанности бормана, неутомимый работник на пароходе, везде успевает и весьма добросовестно выполняет все за что возмещается. Хорошим примером служат матросы тт. Лохвичев и Рахманенко, пом. механика тов. Головацкий. Вся команда парохода заслуживает внимания.

И неудивительно, что благодаря дружной работе план грузоперевозок за май пароход выполнил на 138,9 проц., сэкономив 3,1 проц. топлива. Но когда приходится говорить об экономии топлива, невольно напрашивается вопрос о его качестве. Надо сказать, что лесоконтроль пароходства плохо следит за качеством дров. А на это ей нужно обратить внимание. Ввиду плохой кладки пароходы верных 10 процентов недополучают топлива, полагающегося им по норме. Кладка дров на большинстве дровяных складах весьма безобразна, с большим процентом гнилья.

Если бы все это учесть, то экономия топлива пароходом будет больше, чем на самом деле.

БАКИН,
инструктор политотдела.

Срывается строительство угларок

Включенное в программу Благовещенской судовой верфи в 1940 году строительство угларок явилось переходящим строительством и на 1941 год. Отгруженные еще в марте 1940 года части угларки прибыли на верфь некомплектными — без оборудования, окрасочного материала, болтов и заклепок.

Завод-поставщик им. 25 Октября окрасочный материал, заклепки и оборудование поставку отказался, а при постановке вопроса верфью о недосылке материалов и оборудования в главный арбитр, завод возвратил неосвоенные деньги.

Верфь оказалась в крайне затруднительном положении, в котором находится и сейчас. Сроки сдачи угларок истекли, заказчик предъявил требование, но верфь при данном положении ничего сделать не может. Отсутствие заклепок (диаметром в 19 миллиметров) привело к тому, что сборка угларки № 1 проходит 2 года, вместо 3-4 месяцев.

Несмотря на кипы переписки с заводами-поставщиками и Наркомречфлотом, угларки до сего времени не обеспечены заклепками. Изыскание же их на месте оказалось безрезультатным делом, а изготовление является прямым убытком для верфи, так как они не предусмотрены сметой, поскольку должны поступать готовой продукцией.

В настоящее время на верфи судостроение и судоремонт, за исключением 2 судов, в основном имеет техническую готовность на 90 проц. Поэтому сейчас необходимо срочно приступить к форсированию угларок.

Неразрешение вопроса с заклепками может послужить срывом выполнения производственной программы.

Г. БОГОДАЙКО,
начальник плано-производственного отдела Благовещенской судовой верфи.

СОЗДАТЬ УСЛОВИЯ ДЛЯ НОРМАЛЬНОЙ РАБОТЫ ПАРОХОДА „ПАХАРЬ“

Невыполнение суточных заданий в первые два-три дня навигации начальник Зейского парохода тов. Говырин объяснял малым количеством пассажиров, грузов, транспорта, в ожидании которых пароходу «Пахарь» приходилось простаивать много больше графика. Однако, положение там скоро изменилось. Число пассажиров резко возросло. И все же перевозом план не выполняется. Для этого, оказывается нашлось ряд других причин, о которых рассказал нам капитан парохода «Пахарь» тов. Попов.

— Для того, чтобы нормально производить погрузку, — говорит он, — приходится по нескольку раз в день подтягивать везды на понтон, так как из-за колебания горизонта воды они от земли несколько отходят. Забить же сваи и прикрепить бруссы, по которым фермы (поддержка мостков везды) могли легко скользить и не врезались бы в грунт, в зимний период руководители перевоза не побеспокоились. Не думает устранять тов. Говырин этот недостаток и сейчас.

— Нет причального понтон и для самого парохода. Каждый раз в результате чего мы вынуждены отдавать и выхаживать якорь, на что тратится много времени, пара, изнашиваются механизмы. С причалом удобно и быстро можно было бы производить и погрузку

угля. Причалный понтон для парохода «Пахарь» необходим. Управление пароходства на приобретение его должно отпустить средства, в крайнем случае можно в качестве понтон использовать баржу «Омулет», которая несколько лет стоит в бездействии в затоне завода им. Ленина.

— Много нами потеряно ценного времени из-за нераспорядительности и непредусмотрительности руководителей Благовещенской пристани и диспетчерской. 30 мая, например, по их вине в течение более 3-х часов «Пахарь» перевозил только одних пассажиров, а груз, пушевой и автотранспорт дожидались пока пароход «Чичерин» освободит причал в Худинго.

— Нормальной работе также препятствует загроможденность причала другими баржами, а также использование в промежутках между погрузкой и выгрузкой баржи парохода «Пахарь» на рейдовых работах, что не всегда получается практичным.

Майский план грузо- и пассажиро-перевозок Зейским перевозом выполнен только на 60 процентов.

Если выше указанные ненормальности в работе перевоза не будут устранены в ближайшее время, то создается полная угроза, что будет сорван и июньский план. Это должны учесть руководители Зейского перевоза и пароходства. Е. У.

— о о о —

НЕПОЛАДКИ НА СРЕТЕНСКОЙ ПРИСТАНИ

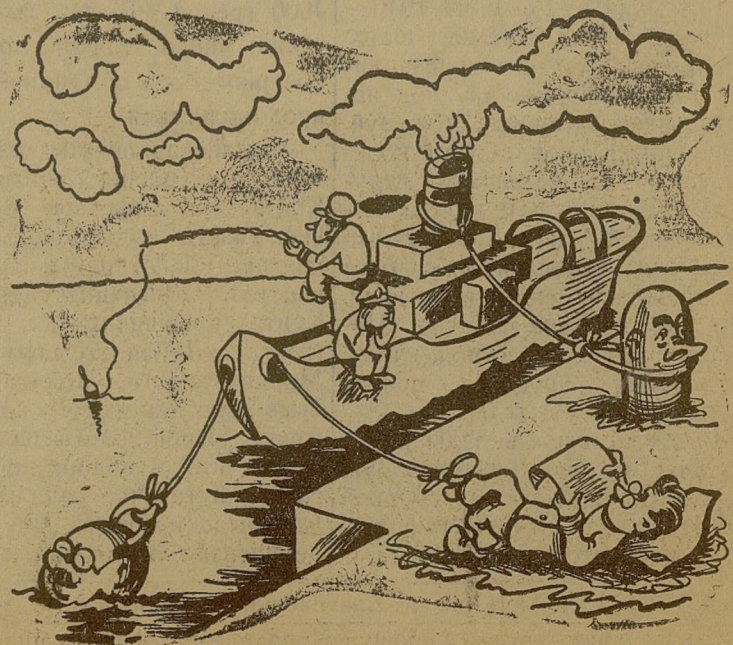
Сретенская пристань (нач. тов. Бодагов) не подготовилась для приемки барж под погрузку соли. Эстакады (временки) поставлены безобразно, поэтому сильно тормозят погрузку. Для грузчиков нет столовой, что также отражается на нормальной работе. Нужно указать и на слабую трудовую дисциплину среди грузчиков. Массово-воспитательная работа с ними не проводится, социалистическое соревнование не развернуто.

Из-за отсутствия готового тоннажа на пристани пароход простоял 62 часа. Под ново выстроенным над водой складом для соли провалились доски и несколько тонн ее просыпалось. На поставленный вопрос об этом тов. Бодагов ответил: «У нас с прошлого года остались излишки, ими мы и покроем эту потерю».

Это говорит о том, что руководители Сретенской пристани во главе с начальником тов. Бодаговым плохо борются за выполнение плана, сохранение государственного добра.

С. Гришко,
помполит парохода «Харьков»

Из-за бюрократизма и халатности некоторых работников диспетчерской и пристаней прибывающие на пристани суда часто подолгу простаивают.



На бюрократическом зприксле...

ПРОСТОИ У ГРУЗЧИКОВ НЕ ПРЕКРАЩАЮТСЯ

Нас заинтересовало, почему некогда одна из лучших бригад грузчиков Благовещенской пристани, которой руководит тов. Логинов, часто выполняет дневные задания на 70—80 процентов. С этим вопросом мы обратились к членам бригады. И вот, что рассказали они нам.

— У нас у всех одно стремление по-стахановски трудиться, вдвое перевыполнять заданные нормы. Но зачастую наши старания не увенчиваются успехом. Руководителям пристани мы не раз сигнализировали о недостатках, требовали их устранения, но беда в том, что очень мало их проводилось в жизнь. Большие простои бригады из-за неподготовки рабочего места — основное, что служит невыполнению заданий. Взять хотя бы работу в июне.

— Из-за неподготовки конвейера (нач. механизации тов. Горбунов) 2 июня наша бригада из 18 человек просидела 2 часа без дела. Мало того, составленный акт на неподготов-

ку конвейера к погрузочным операциям диспетчер Шевкин до 4 июня не передавал в бухгалтерию. 3 июня для погрузки не были своевременно налажены сходни в результате чего 12 человек потеряли более часа. К тому же при выгрузке соли из вагона на пристани «Ветка» в ночное время не было ни одного фонаря. Работа производилась в темноте и, понятно, невозможно было дать высокую производительность труда. Плохо и с лопатами, за ними никто не следит. Если бригада тов. Логинова (как и некоторые другие) после окончания работы сложивают их в ящик и закрывают на замок, то это хорошее мероприятие не поддерживают диспетчера. Был такой случай. 3 июнярузить соль пришла по мощь из нескольких человек ст городских организаций. Лопат не было. Тогда диспетчер тов. Яковлев распорядился сломать ящик, где хранились лопаты бригады тов. Логинова. и раздал их пришедшим. И когда

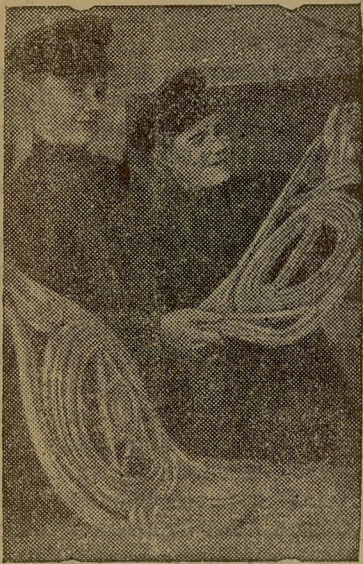
пришли грузчики, то им потребовалось потратить почти 2 часа на поиски своих лопат, которых, к сожалению, всех найти не удалось. Следует отметить, что хотя на пристани «Ветка» были запасные лопаты, то теперь их нет: часть разобрано на суда, много из-за безответственности и небрежности пришли в негодность, а начальников участков и диспетчеров это несколько не беспокоит.

Недостатков и тормозов в работе грузчиков можно привести много.

Успешно справиться с планом погрузо-разгрузочных работ Благовещенская главная и «Ветка» пристани могут и с имеющимся количеством грузчиков. Основное решает судьбу выполнения плана Благовещенской пристани — оперативное руководство, четкость распоряжений, быстрое реагирование на недостатки со стороны руководителей.

В. ГЕОРГИЕВСКИЙ.

Будущие судоводители
Ученики ленинградского ремесленного училища морского транспорта № 34, готовясь к плаванию на судах, изучают основы судовождения.



Ученики П. Иванов (слева) и В. Смирнов осматривают первые самостоятельные такелажные изделия.

УЧАЩИЕСЯ РЕМЕСЛЕННОГО УЧИЛИЩА СТРОЯТ БЕНЗИНОВЗКУ

Учащиеся проучились в ремесленном училище 6 месяцев. Две группы рулевых уже плавают на пароходах — приобретают практический опыт. Котельщики-корпусники тоже быстро осваивают свою специальность. Смотря на их успехи, им доверяют всевозможные заказы. Недавно дирекция Благовещенской судовой верфи поручила им изготовить полностью под ключ бензиновозку.

С 2 июня ребята приступили к этой работе, загатавливают стапеля, на которых будет закладываться бензиновозка.

В скором времени мы увидим, как молодые кадры начнут производить закладку судна. Из отличников учащихся будут выделены бригады, которые под наблюдением мастеров начнут руководить строительством.

Учащиеся ремесленного училища оправдывают то доверие, которое оказывало им руководство судовой верфи — в срок, высококачественно закончат строительство новой бензиновозки.

Н. Козин,

ХАЛАТНОСТЬ К РЕМОНТУ ПРИВЕЛА К АВАРИИ

В зимний судоремонт 1940—41 года сборку и ремонт колес парохода «Иркутск» производила машинная команда под наблюдением механика тов. Зуй. От неправильной сборки колеса, неточной установки ведущей тяги в правом колесе, поставленный новый чугунный вкладыш эксцентрикового бугеля преждевременно изнашивался. По этой причине пароход «Иркутск» вышел из строя, имел 46-часовой простой, принес 6330 рублей убытка.

Быстрый износ вкладыша произошёл по вине механика Зуй, плохо следившего за сборкой колеса. Кантемиров, инспектор судоходства.

Массовый комсомольско-профсоюзный кросс

Задачи общественности в проведении кросса

ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ решили провести с 15 по 30 июня профсоюзно-комсомольский кросс.

Кросс ставит своей задачей вовлечение трудящихся в занятие спортом, сдачу норм по бегу из комплекса ГТО. Кроме того, кроссы вообще и проводимый, в частности, вырабатывают навыки выносливости, что необходимо каждому в боевой обстановке. А готовить себя к боевым действиям — святая обязанность каждого гражданина нашей родины и, в первую очередь, — комсомольцев.

Кросс будет проводиться по нормативам ГТО. Для женщин дистанцию 500 метров нужно пробежать за 1 мин. 55 сек., для юношей — 1000 метров за 3 мин. 45 сек., для мужчин 1000 метров за 3 мин. 25 сек.

В положении о кроссе ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ преду-

преждают, что к участию в кроссе должны допускаться только лица, прошедшие предварительную подготовку. Исходя из этого, профсоюзные и комсомольские организации должны немедленно начать тренировки, выделив для проведения их ответственных лиц, установить твердый контроль за тренировками и разъяснять ошибки товарищей, не посещающих тренировочных занятий.

К участию в кроссе в обязательном порядке нужно привлечь призывную молодежь. Участия в кроссе призывников должна добиваться вся общественность наших предприятий и учреждений.

Речники Благовещенска будут проводить кросс в своих садах, там же будут проводиться и тренировки. Более прекрасного места для кросса и тренировок не имеет никто в городе.

Расписание тренировочных дней

В целях улучшения подготовки к профсоюзно-комсомольскому кроссу политотдел и баском реч Верхне-Амурского пароходства устанавливают следующее расписание тренировочных дней с 9 по 14 июня:

9, 11, 13 июня тренировки проводятся в саду Благовещенской судовой верфи с 7 часов вечера.

10, 12, 14 июня тренировки проводятся в саду речников с 8 часов вечера.

В саду судовой верфи проводят тренировки организации судовой верфи и 3-ей ВПК. За явку и сбор отвечают секретарь комитета верфи тов. Двуреченский и председатель завкома тов. Стречкин.

В саду речников тренировки проводят остальные организации комсомола и профсоюза. Ответственные за сбор и явку секретари комсомольских организаций и председатели ЗМК.

Практическое руководство тренировками возлагается на тов. Свинкина.

Тренировка учащихся ремесленного училища возлагается на военного руководителя тов. Екимцова.

После каждой тренировки секретари комсомольских организаций и председатели ЗМК сообщают в политотдел и баском реч о количестве людей, принявших участие в тренировке.

СОВЕТЫ КРОССМЕНАМ

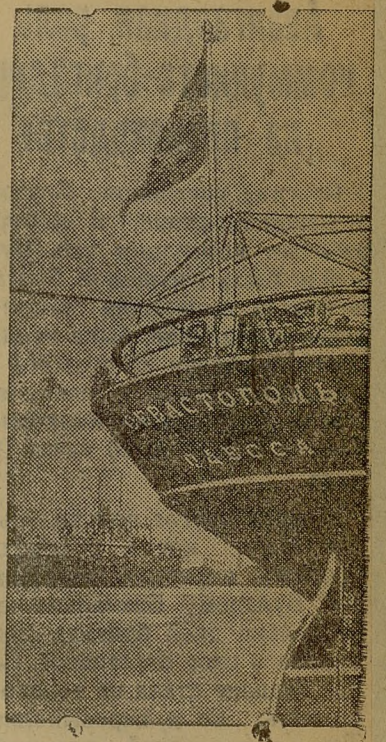
Кросс — это бег с естественными препятствиями проводимый на местности, а не на беговой дорожке стадиона. Для того, чтобы хорошо подготовиться, нужно каждому запомнить несколько «тактических» моментов. Первое — это одежда кроссмена. Ничего особенного здесь не требуется. Можно тренироваться в обычной одежде, если она нигде не давит и не трет тело. Обувь также обычная (ботинки, туфли). Во время самого бега старайтесь бежать по мягкой почве, по траве. Если на дистанции кросса встретится подъем, то бежать на него нужно мелкими шагами, на носках, а в случае спуска с горы — широкими шагами «перекатывая» ступню с пятки на носок и используя инерцию своего тела.

Борьба на дистанции происходит в трех направлениях: борьба с расстоянием, борьба со временем и борьба самим с собой. Результат бега зачастую зависит от борьбы самим с собой. В беге есть так называемая «мертвая точка», за которой следует второе дыхание. «Мертвая точка» у разных лиц, в разное время, но почти у всех во второй половине дистанции, характеризуется тем, что ноги бегуна становятся невероятно тяжелыми, дыхание становится частым и поверхностным.

Но это явление временное и обязательное для всех бегунов. Вот здесь и начинается борьба с собой. Неопытный бегун думает, что он весь «кончился» и сходит с дистанции. Никогда не делайте этого! Нужно бежать еще 15—20 минут, и тяжесть в ногах исчезнет, а дыхание, полное и глубокое вернется — это и есть второе дыхание.

Еще один совет: не поддавайтесь чувству и не начинайте бег очень резко, а вводите свой организм в работу постепенно и таким темпом, какой вы выработали.

Ф. СВИНКИН,
зав. спортотделом ДСО
«Водник».



Пароход «Севастополь» по выгрузке в Потийском порту

ПЕРВАЯ ВСТРЕЧА ФУТБОЛИСТОВ

На днях футболисты «Водника» провели свои первые игры. Встречи происходили на футбольном поле в саду речников. Первая игра с футболистами горного техникума закончилась со счетом 2:1 в пользу «Водника».

Более интересной была вторая встреча с командой строительного техникума.

На первых минутах игры центр нападения водников забивает в ворота гостей первый мяч. Счет 1:0. Через несколько минут правый край команды строительного техникума с дальнего расстояния бьет нависной мяч, вратарь водников вынимает мяч из сетки. Счет 1:1.

Вторую половину игры гости долго и упорно «сидят» на воротах водников, но результата добиться не могут.

Два прорыва к воротам гостей заканчиваются двумя мячами, забитыми левым краем водников Быковым и правым полусредним — Анатолием Печеским, решает исход игры. Команда «Водника» выиграла со счетом 3:1.

ОБЗОР ИНОСТРАННЫХ ТЕЛЕГРАММ

Военные действия на острове Крит закончились. По сведениям германского командования во время боев на острове было взято в плен 8000 англичан и 4000 греков. Было захвачено также много танков, орудий, боеприпасов, обмундирования, продовольствия.

Английская печать расценивает отступление англичан с Крита как серьезное поражение. Газеты подвергают резкой критике действия английских властей. «Значение удержания Крита в наших руках», — пишет газета «Дейли телеграф энд Морнинг пост», — должно было быть ясно для нашего командования. Наши войска оккупировали Крит в ноябре прошлого года. В течение ряда месяцев нам было известно, что немцы намереваются вторгнуться на

Балканы. Тем не менее, когда германские военно-воздушные силы начали свои операции против Крита, английская авиация, не имея достаточно защищенных баз, была вынуждена эвакуироваться.

Расположенная к западу от Крита английская военно-морская база Мальта попрежнему является объектом частных атак итало-германской авиации. В восточной части Средиземного моря находится другая важная военно-морская база Англии — остров Кипр. По сообщению агентства Ассошиэйтед Пресс, власти Кипра, ожидая нападения на остров, эвакуировали английских женщин, детей, в Южную Африку.

В Северной Африке значительных операций не происходило.

В Абиссинии бои продолжались главным образом в районе озер южнее Аддис-Абебы.

Как уже сообщалось 1 июня, военные действия в Ираке были прекращены. Иракский премьер-министр Рашид Али и Гайлани начальник генерального штаба и ряд офицеров покинули страну. Сформировано новое правительство во главе с бывшим премьер-министром Джамиль Мадфай. По сообщению агентства Рейтер, английские войска оккупировали нефтепромышленный район Ирака — город Мосул.

На англо-германском фронте действия авиации воюющих сторон заметно активизировались. В течение последних дней германские военно-воздушные силы бомбардировали различные пункты на территории Англии в том числе города Манчестер,

Гулль, Бирмингем и другие. Ночь на 5 июня в налетах на Англию участвовало большое число германских бомбардировщиков. Бомбы были сброшены в центральных графствах юго-востоке страны и в Лондоне.

Продолжались операции в море. В Атлантическом океане и водах вокруг Англии потоплено несколько английских пароходов.

Английские военно-воздушные силы совершили налеты на Германию. В ночь на 2 июня некоторое количество бомб было сброшено в районе Берлина. В ночь на 3 июня английские самолеты атаковали объекты Рурской области и германские базы в Бельгии и Франции. (ТАСС).

Зам. ответ. редактора
П. ЖУРАВЛЕВ.