

БОЛЬШЕВИК АМУРА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА, БАСКОМРЕЧА И УПРАВЛЕНИЯ ВЕРХНЕ-АМУРСКОГО РЕЧНОГО ПАРОХОДСТВА

Выходит три раза в неделю

№ 23 (550)

Четверг, 1 октября 1942 г.

Цена 15 коп.

Выходит три раза в неделю

ВЕДУЩИЙ ЛОЗУНГ В ПОДГОТОВКЕ К СУДОРЕМОНТУ

В прошлом номере нашей газеты опубликовано обращение команд трех верхневолжских судов — «Производственника», «Краснознаменца» и «Н. Островского» о подготовке флота к зимовке в любых условиях.

В этом году, в условиях второй военной навигации, флот должен будет работать до последней возможности. Не исключено, что случайных отстойных пунктов будет больше, чем в прошлую зиму. Поэтому каждая судовая команда должна быть готова собственными силами отремонтировать свое судно, где бы оно ни зимовало.

Патриотическое начинание верхневолжских судовых команд, поставивших своей целью плавать как можно дольше, перевезти как можно больше, сохранить как можно лучше механизмы, с тем, чтобы с наименьшей затратой сил и средств образцово подготовить флот к будущей навигации, должно быть подхвачено всеми речниками нашего пароходства.

Лозунг — «Готовы зимовать в любых условиях!» — для всех судовых команд Верхнего Амура должен стать ведущим, боевым лозунгом во всей подготовительной работе к предстоящему судоремонту.

Зимовка на любом отстойном пункте не страшна тем командам, которые любовно, по-лунински ухаживали за механизмами в течение всей навигации. На этих судах команды еще в разгар навигации приступили к ремонтным работам.

Но даже на этих передовых судах может оказаться многое неготовым к зимовке на случайном отстойном пункте, если будет упущено время. Какой необходимо иметь инструмент, какие сменные части нужно заблаговременно забросить на судно до постановки его на отстой, как организовать на каждом судне неприкосновенный запас продуктов, что должен дать ОРС и какие продукты команда сможет заготовить сама, где и какие материалы можно взять для удовлетворения бытовых нужд команды — во все эти вопросы должна быть сейчас же внесена полная ясность.

Особенное внимание следует обратить капитанам и механикам на обучение людей в оставшие дни навигации судоремонтным специальностям. Правильно поступила команда парохода, где капитаном тов. Усов, которая включаясь в предоктябрьское социалистическое соревнование, взяла на себя обязательство подготовить нужное количество котельщиков, слесарей, плотников. Это нужно сделать и всем остальным командам.

Речники Верхней Волги обратились в Наркомречфлот и ЦК нашего профсоюза с просьбой учредить вымпел готовности судов к зимовке в любых условиях и объявить соревнование в пароходствах на наибольшее число судов с такими вымпелами.

Дело чести нашего пароходства завоевать первенство в соревновании речных пароходств за образцовую встречу зимы 1942—43 гг.

Пусть же ярче горят огни предоктябрьского социалистического соревнования! Пусть каждое судно Верхнего Амура не только выполнит свой навигационный план, но и образцово подготовится к навигации будущего года!

ПЛАВАТЬ КАК МОЖНО ДОЛЬШЕ, ПЕРЕВОЗИТЬ КАК МОЖНО БОЛЬШЕ!

В ТО ЖЕ ВРЕМЯ ГОТОВИТЬ ФЛОТ К БУДУЩЕЙ НАВИГАЦИИ!

Что может помешать саморемонту

Команды трех верхневолжских пароходов обратились ко всем командам судов с призывом быть готовыми зимовать в любых условиях. Капитаны и механики Верхнего Амура должны быстро подхватить это ценный почин. Если будет проведена должная подготовка, зимовка на плесе не страшна. Мы имеем опыт зимовки на плесе, парохода «Сучан», команда которого в зиму 1939—40 г. г. своевременно и высококачественно провела ремонт и отстой судна, несмотря на тяжелые условия и непредвиденность этой зимовки.

Взять пароход, где капитаном тов. Беседин и механиком тов. Шаповалов. Благодаря хозяйской эксплуатации механизмов, любовного к ним отношения, последние находятся в отличном состоянии. Механик Шаповалов совершенно не думает трогать зимой главную машину. А вспомогательные механизмы на этом судне требуют самого незначительного ремонта, который

с успехом команда проведет своими силами.

Для основательного ремонта колес машинная команда просит только дать инструмент. Ведь на судне нет даже клумпа, чтобы расходить болты! Палубная команда так же с успехом справится с ремонтом при наличии инструмента.

Вопрос о снабжении инструментом тревожит не только Шаповалова, а многих механиков. Механико-судовая служба должна всячески помогать командам судов готовиться к зимовке в любых условиях. Помочь надо прежде всего инструментом, материалами, запасными частями.

Перед ОРС-ом и заготконтрой стоит задача обеспечить команды теплой одеждой и обувью. А команды, имея опыт саморемонта вне заводов и затонов в зиму 1941—42 г. г., с успехом справятся и при зимовке на плесе.

Лев Юнга.

Мастера безаварийного плавания

Катер, где старшиной т. Дебелов и мотористом т. Спицин, не знает аварий, работает с экономией горючего и смазочных материалов. Августовский план катер выполнил на 109,2 проц. За отличную работу Дебелов и Спицин награждены горкомом ВКП(б) и горисполкомом почетными грамотами.

Старшина т. Дебелов сам работает за двоих и троих. Когда плот подводит к берегу, старшина, вследствие недостатка команды, сам выходит на плот и с плота командует работой катера. Идя вверх за плотом, т. Дебелов промеряет протоки, в трудных местах ставит мерки, учитывает при проводке плота состоя-

ние воды. Поэтому ни один плот не имел аварии, за всю навигацию не было потеряно ни одного бревна.

Обсудив обращение производственно-хозяйственного актива Верхне-Амурского пароходства, команда катера включилась в предоктябрьское социалистическое соревнование и обязалась выполнить сентябрьский план на 110 проц., сэкономить 30 проц. горючего и 8 проц. смазочных материалов.

Сейчас катер пошел в третий рейс этого месяца. Есть все основания предполагать, что сентябрьский план и взятые обязательства команда выполнит.

Беречь, любить флот!

Любой капитан может позавидовать коллективу парохода, где капитаном тов. Лисяк и механиком тов. Багдановский.

Коллектив дружный и дисциплинированный. На выгрузку грузов и погрузку топлива выходят все свободные от вахты. На пароходе чистота и порядок как на палубе, так и в машине. Не напрасно при инспекторском осмотре, судно дана хорошая оценка.

Все это достигнуто повседневной работой с людьми тов. Лисяк, тов. Багдановского, председателя судкома Барышева и коммуниста 2-го пом. капитана Заводиленко.

Не последнюю роль сыграла в воспитании команды и стенгазета, редактирует которую комсомолец тов. Рычкова.

Инициативный предсудкома

По-фронтному работает пом. механика тов. Барышев, на пароходе где капитаном тов. Лисяк. Он, не считаясь со временем и вахтой, устраняет неполадки механизмов и трубопроводов, проводит все текущие работы. Собранные весной при его участии механизмы работают безаварийно.

Не так давно тов. Барышев избран председателем судового комитета, третьим по счету. И только при нем стали регулярно собираться общие собрания, выходить стенная газета, ликвидирована задолженность по профсоюзным взносам.

Тов. Барышев показывает личный пример при погрузке топлива и на погрузо-разгрузочных работах. Однажды пароход сел на мель. Благодаря инициативе Барышева, команда сумела быстро сняться.

ФРОНТОВОЙ РЕЙС

Пароход, где капитаном тов. Беседин, снялся в очередной рейс за плотом.

На судне нехватало многих людей. Трое кочегаров должны были выполнять работу восьми. Каждый матрос должен был вести вахту за двоих. Чтобы выполнить ответственное задание, требовалась напряженная работа всего экипажа.

— Ничего, справимся! — в один голос заявили члены команды.

И вот плот уже взят на гак.

Капитан держит совет с механиком и председателем судкома, как быстрее довести плот до пункта назначения.

Идет к концу месяц. Скоро кончается навигация. Плоты нужно водить быстрее, чтобы ни одного бревна не осталось на лесозаготовках. Много времени отнимают туманы. Много часов уходит на погрузку топлива. Значит дневное время надо использовать до отказа и грузить топливо в самые короткие сроки.

При первой погрузке была привлечена команда катера старшины Лебе-

лова, который шел на буксире. Теперь предстоит вторая крупная погрузка. Надо на погрузку топлива мобилизовать всю команду. Надо сократить простое время под промывкой котла.

Механик тов. Шаповалов решает отложить очередную промывку котла, проводя только самый необходимый ремонт.

Председатель судкома тов. Басов зовет команду и ставит перед ней задачу быстро погрузить дрова, не взирая ни на какие трудности. Команда принимает решение: **объявить рейс фронтовым, на погрузку выйти всем без исключения.**

Начали погрузку. Носить вышел, не смотря на свой преклонный возраст, и лодман тов. Игнатенко. Лодман т. Фатеев и масленницы комсомолки Выходцева и Филюшенкова встали на укладку. Развернулось соревнование.

К вечеру погрузка была закончена. Раньше это количество дров грузилось двое и больше суток. Замечательно работали Басов и Паршин, Мазур и Матвеев, второй помощник механика Ш-

лев. Была организована помощь отстающим парам.

Уставшая, но довольная команда разошлась на отдых. А утром пароход с плотом продолжал свое движение к цели.

Рейс был закончен успешно. Плот доставлен на место без аварий и потери древесины. В этом рейсе было обсуждено письмо молотовцев тов. Сталину и обращение производственно-хозяйственного актива Верхне-Амурского речного пароходства. Коллектив включился в предоктябрьское социалистическое соревнование, взяв обязательство сэкономить топлива 10 процентов и смазочных 5 процентов. За рейс выпущено пять «Боевых листовок», ежедневно вывешивалась сводка Совинформбюро, получаемая по радио, проведена беседа о дисциплине в военное время, беседа об «Уставе службы на судах РСФСР». Коллектив собрал 770 рублей на постройку эскадры торпедных катеров и, кроме этого, произвел две погрузки дров с отчислением заработанных средств на эскадру.

Л. БЕЛОУСОВ.

ЭКОНОМИШЬ ТОННУ УГЛЯ — МОЖНО ИЗГОТОВИТЬ ЕЩЕ 1000 МИН

(„ПРАВДА“)

Береги топливо!

За четыре месяца навигации 1942 года по флоту Верхне-Амурского речного пароходства сэкономлено топлива 603,2 тонны в условном выражении. Достижение экономии топлива в целом по флоту пароходства следует отнести за счет основного транспортного буксирного и части пассажирского флота. Оно явилось результатом технически правильного обслуживания машинно-котельных установок и правильной эксплуатации их, проведенных по судам за последние годы ряда модернизационных мероприятий, а так же серьезного отношения судовых команд к вопросу рационального использования топлива.

Не малую роль в части экономии топлива играет поддержание в чистоте поверхностей нагрева паровых котлов. В нынешнюю навигацию пароходство не имело антинакипина, как препарата для внутрикотловой обработки питательной воды. Применение опыта Сухонского пароходства в части установки режима продувок паровых котлов через краны верхнего и нижнего продувания от 3 до 5 раз в сутки практически обеспечило на ряде судов поддержание в чистоте котлов, уменьшило концентрацию взвешенных веществ в верхних слоях котловой воды и количество отлагаемого шлама на бочке котла.

Технически грамотное обслуживание и эксплуатация судовых установок, практический инструктаж личного состава и упорядочение отчетности по расходу топлива позволило выйти в шеренги передовиков многим судам. Пароход, где капитаном тов. Юрчаков и механиком тов. Докучаев, имеет экономию топлива к плану на проработанное время за 4 месяца навигации 10,5 процента; пароход, где капитаном тов. Беседин и механиком тов. Шаповалов, имеет экономию топлива 18 процентов; пароход где капитаном тов. Попов и механиком тов. Филиппов, — 7 процентов, пароход, где капитаном тов. Василевский и механиком тов. Коломин, — 2,3 проц.

На ряду с этим в нашем пароходстве есть и такие суда, где не чувствуется ответственности за расходование топлива, где нет борьбы за экономию топлива. Имеют место и такие случаи, когда ведение топков на стоянках производится с помощью дутья и сифона. На некоторых судах нет согласованности между вахтенными начальниками в части предупреждения об остановках у пристаней, которые (т. е. остановки) получаются как бы внезапно. А отсюда затраченное топливо на паробразование пропадает бесцельно, уходя в атмосферу в виде стравливаемого пара через предохранительные клапаны котлов или же через систему водогонтов.

С обслуживающими котлы людьми, пришедшими на суда впервые и не имеющими достаточных знаний и навыков ведения топков, занятий на этих судах проводится мало или совсем не проводится. Администрацией судов не выполняются самые элементарные методы борьбы за рациональное расходование пара, экономия топлива в целом.

К таким судам можно отнести пароход, где капитаном тов. Богодайко и механиком тов. Новик, имеющий пережог топлива к норме 17 проц., пароход, где капитаном тов. Останин и механиком тов. Осламов, имеющий пережог 9,5 проц., пароход, где капитаном тов. Непринцев, на котором пережог топлива достигает 18 проц., и ряд других судов.

ИВАНОВ
нач-к группы теплотехники

Экономить всюду, во всем!

Судоремонтный завод имени Ленина за 1942 год имеет некоторые достижения по экономии материалов, но необходимо признать, что сделано еще мало.

В условиях отечественной войны, здесь, на Дальнем Востоке, каждый килограмм сэкономленного привозного материала нужно рассматривать, как дополнительный удар по врагу. Режим экономии мы должны соблюдать теперь в десять раз строже прежнего.

За 1942 год заводом сэкономлено листовой стали около 34 тонн. По заказам необходимо было поставить новый металл, а завод поставил металл, бывший в употреблении, не понижая качества продукции. Начальник котельного цеха тов. Яценко, мастера т.т. Кабанов, Смирнов, техник-нормировщик Козлов, котельщики Сычев, Морозко, Крамов, как действительные патриоты родины экономят каждый килограмм металла. По кузнечному цеху сэкономлено свыше 2-х тонн разного металла.

По деревообделочному цеху экономия дерева составляет до 20 кубических метров.

Список достижений завода в области экономии материалов можно было продолжить. Но сейчас, в условиях отечественной войны, надо меньше всего хвалиться достижениями. Сейчас необходимо поставить вопрос так: все, что сделано для помощи фронту, еще недостаточно, нужно сделать больше.

Завод вступает в ответственный период завершения подготовки к судоремонту и в судоремонт 1942-43 г.г. За это время он переработает десятки тонн листовой стали, тонны пруткового и круглого материала, сотни кубометров дерева разных пород, сотни килограм-

мов бронзы и баббита. Необходимо, чтобы наши цехи обратили особое внимание на экономию материалов.

Подсчитано, что котельно-сварочный цех может сэкономить 12-15 тонн листовой стали, кузнечный цех — 1000-1800 килограммов стали разных размеров, деревообделочный цех 25-30 кубических метров дерева разных пород, слесарный цех 300-350 штук болтов разных размеров. На заводе может быть сделано 450-500 килограммов гвоздей для нужд завода и судоремонта.

Одним применением центробежного насоса, вместо пульзометров, для подачи воды в силовую завод может сэкономить топлива 90-100 тонн в год. Правильное содержание силового хозяйства (уход за котлами, отоплением и т.д.) может дать экономии 50-60 тонн топлива.

Сейчас завод осваивает заливку трущихся деталей баббитами без олова. Вместо привозных и импортных графитовых тиглей завод по предложению главного инженера Данильченко обязан перейти на чугунные тигли или же поставить печь на твердом топливе. Транспорт за вода необходимо перевести на газ.

Тяжело, конечно, на-ходу, без ущерба для производства, перестраиваться, трудно «искать» металл на заводе, но нужно учесть, что нам работать легче, нежели на фронте или в прифронтовой полосе, где перестраиваться приходится под бомбами и снарядами.

Коллектив нашего завода обязан сделать еще многое, чтобы сказать: мы сделали достаточно для помощи фронту.

С. ПРИХОДЧЕНКО

нач. планового отдела завода им. Ленина.

От Советского Информбюро

Утреннее сообщение 29 сентября

В течение ночи на 29 сентября наши войска вели бой с противником в районе Сталинграда, в районе Моздок и в районе Синявино. На других фронтах существенных изменений не произошло.

В районе Сталинграда наши войска продолжали вести тяжелые бои с противником. Большой урон врагу наносят советские артиллеристы. Они подбили 8 немецких танков, уничтожили 15 автомашин, 13 пулеметов, подавили огонь трех артиллерийских и четырех минометных батарей и рассеяли колонну из 200 автомашин противника. Командира минометной батареи — гвардии старшего лейтенанта Солодкова, находившегося на наблюдательном пункте, окружили 6 вражеских танков и взвод автоматчиков. Отважный командир вызвал огонь на себя. Батарея дала залп. 3 танка и свыше 80 гитлеровцев были уничтожены. Тов. Солодков остался невредимым.

Северо-западнее Сталинграда передовые отряды и-ского соединения несколько продвинулись вперед. Наши бойцы уничтожили более роты гитлеровцев и захватили 7 пулеметов и 2 миномета. Подразделения под командованием тт. Валугина и Маслова ночью ворвались в укрепленный район противника и после непродолжительной схватки заняли несколько высот и балок. Уничтожено до двух рот немецкой пехоты. Захвачены 10 орудий, 20 пулеметов и пленные.

В районе Моздок наши части вели упорные бои с танками и мотопехотой противника. Бойцы и-ского соединения в течение ночи отбили три атаки немецких автоматчиков, поддержанных танками. Уничтожено 6 танков, 15 автомашин и до роты автоматчиков противника.

На одном участке Западного фронта и-ская часть Красной Армии, в резуль-

тате стремительной атаки, заняла высоту, имеющую важное тактическое значение. Подтянув резервы, немцы пытались вернуть утерянный рубеж и предприняли пять контратак. Все контратаки гитлеровцев были отбиты. Противник потерял в этом бою до 500 солдат и офицеров. Сожжено и подбито 18 немецких танков, уничтожено 3 самоходных пушки. Захвачено 5 орудий.

Отряд карело-финских партизан взорвал железнодорожный мост в то время, когда по нему проходил эшелон с войсками. Во время крушения погибло много солдат и офицеров противника.

Пленный ефрейтор 8 роты 7 полка 252 немецкой пехотной дивизии Людвиг Барон рассказал: «За три дня боев наш батальон потерял убитыми и ранеными свыше 400 человек. В числе убитых командир батальона капитан Фалькхауэр и обер-лейтенант Фогель. Из 12 станковых пулеметов в батальоне осталось лишь 4. Солдаты никак не могут опомниться после этого удара».

У немецкого ефрейтора Людвиг Ланде найдено неотправленное письмо к брату в Верхнюю Силезию. В письме говорится: «Все время ведем бои с партизанами. нас обстреливают из пулеметов и гранатометов по несколько раз в день. Мы никогда не гарантированы от пули. Ночью нам вообще не приходится спать. Партизаны заваливают дороги деревьями, а когда мы убираем препятствия, начинается стрельба. Мы несем теперь очень большие потери. Часто машины вместе с людьми взлетают на воздух. Наш батальон основательно растаял».

Гитлеровские мерзавцы сожгли 138 домов в селе Ямное, Сумской области. Они разграбили у крестьян все имущество и продовольствие. Фашистские бандиты замучили и расстреляли в этом селе более 120 мирных советских граждан.

За рубежом

Положение в Индии

ДЕЛИ, 27 сентября (ТАСС). За последние дни в Бомбее состоялось несколько студенческих демонстраций, которые были разогнаны полицией. Бомбейская полиция конфисковала 15000 бюллетеней конгресса. В Дели с начала движения гражданского неповиновения арестовано 453 человека. Студенты учебных заведений Гопалганджа с 17 сентября объявили забастовку в знак протеста против ареста лидеров конгресса.

25 сентября закончилась сессия индийского законодательного органа. С начала сессии, т. е. с 15 сентября, состоялось девять заседаний обеих палат — центрального законодательного собрания и Государственного совета.

На сессии выступали с характеристикой внутреннего положения в стране и позиции правительства министр внутренних дел Реджинальд Максуэлл и министр юстиции Султан Ахмед. В своих выступлениях они привели данные о понесенном ущербе в связи с происходящими в последнее время в Индии волнениями, а также о количестве жертв как среди населения, так и среди полицейских и вооруженных сил.

На последнем заседании государственного совета выступил также заместитель главнокомандующего вооруженными силами Индии Алан Хартли, который, охарактеризовав меры военных властей по борьбе с саботажем, заявил, что в пяти случаях демонстранты подвергались пулеметному обстрелу с самолетов. В основном действия авиации, сказал он, состояли в патрулировании железнодорожных линий. Вначале для запугивания демонстрантов над железнодорожными линиями применялись осветительные ракеты. Однако, несмотря на это, демонстранты продолжали наносить повреждения железнодорожным коммуникациям и даже бросали камни в низко летающие самолеты.

Подавляющее большинство выступавших в прениях членов центрального законодательного собрания и государственного совета требовало создания национального правительства в Индии из представителей основных индийских политических партий.

Обострение внутриполитического положения в Румынии

ЖЕНЕВА, 28 сентября. (ТАСС). Внутреннее положение Румынии, втянутой в войну шайкой Антонеску, все более обостряется. Об этом можно судить даже по сообщениям румынского агентства Радор. Так, оно передает, что правительственные круги призывают румынское население к единству «без всяких трещин». «Каждый человек, деятельность которого будет рассматриваться как опасная для страны, получит суровую кару и будет окончательно изгнан». Агентство добавляет, что созданная недавно секретная служба контроля над деятельностью служащих обязана следить за «поведением и государственным духом» каждого служащего и сурово наказывать «носителей беспорядка». К ним будет применяться смертная казнь.

Стремясь смягчить впечатление от этих угроз и призывов, агентство заявляет, что «меры, принятые правительством, не должны рассматриваться как признак неудовлетворительного внутреннего положения Румынии». Однако, факты говорят об обратном. Колоссальные потери румынских войск на советско-германском фронте, непрерывное ограбление Румынии немцами дезорганизовали экономику страны, лишившую значительного количества рабочих рук. Между тем Гитлер требует от Румынии нового пушечного мяса, настаивает на мобилизации той части рабочих, которая ранее была оставлена для работы на предприятиях, имеющих военное значение. Под видом «экономического сотрудничества» Германия продолжает выкачивать из Румынии продовольствие и сырье.

Ответственный редактор
К. А. ЯРУНИН

Типография «Амурская правда»