

БОЛЬШЕВИК АМУРА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА, БАСКОМРЕЧА И УПРАВЛЕНИЯ ВЕРХНЕ-АМУРСКОГО РЕЧНОГО ПАРОХОДСТВА

Выходит три раза в неделю

№ 27 (554)

Суббота, 10 октября 1942 г.

Цена 15 коп.

Выходит три раза в неделю

Решающие дни навигации

(Вторая передовая „Правды“ за 6 октября)

В октябре 1918 года, в решающие дни навигации, В. П. Ленин писал: «Преступно не использовать немногих дней до закрытия навигации. Необходимо напрячь все усилия для вывоза максимума нефтяных и продовольственных грузов на верхние плесы Волги». По поводу навигации 1920 года Ленин говорил: «... На теперешнюю водную кампанию вся республика, вся советская власть, все существование рабоче-крестьянской власти возлагают задачи исключительной, величайшей важности».

Вот как остро ставил вопрос Владимир Ильич о речных перевозках в тяжелые для нашей страны дни в 1918 и 1920 годах. Теперь в суровую для советской родины годину, слова Ленина приобретают огромное государственное значение.

По многочисленным рекам нашей страны—Волге, Каме, Оке, Северной Двине, Амуру, Иртышу, Оби, Лене, Енисею, Печоре, Аму-Дарье и другим большим и малым водным артериям днем и ночью идут караваны судов с нефтью, углем, рудой, хлебом, лесом, с военными грузами.

Навигация вступила в решающие дни. Дело чести советских речников—как можно **дольше продлить** ее, чтобы не только выполнить государственный план речных перевозок, но и перевыполнить его и образцово подготовить флот к зимовке в любых условиях.

Опыт передовых коллективов речников показывает, что любой судходный участок и порт, любое судно, любая пристань могут работать гораздо лучше, чем они работают сегодня. Горьковский порт, например, проделал огромную работу по перевалке грузов с железной дороги на суда и с судов на железную дорогу. Но в решающие дни навигации он может и должен сделать еще больше. Нужна лишь еще более четкая организация дела. Механизмов в порту достаточно. Рабочей силой порт обеспечен полностью.

Благодаря повседневной помощи водникам московских партийных организаций в сентябре некоторых успехов добились речные порты Москвы и Московской области: план погрузки и выгрузки они выполняют изо дня в день; производительность труда в портах держится на уровне выше 100 процен-

тов установленной нормы. Задача речников и (пропуск)

ускорить темпы доставки дров в столицу, используя для этого все имеющиеся резервы, все возможности.

Серьезное опасение внушает состояние перевозок по Каме. (пропуск)

Уголь, руда, соль, лес, хлеб и ряд других видов грузов идут по Каме, но продвигаются они медленно, планы не выполняются. Крупнейшая Камская пристань Молотов обеспечена рабочей силой более чем на 100 процентов. Однако вследствие плохой организации дела и недисциплинированности многих работников производительность труда на погрузочно-разгрузочных работах не достигает даже 50 процентов установленной нормы.

Знает обо всем этом Молотовский обком партии и почему он не принимает решительных мер для того, чтобы выправить положение на Каме?

Одной из важнейших задач работников речного флота в настоящее время является перевод максимального количества судов с жидкого топлива на дровяное. Там, где за это дело взялись по-настоящему, достигнуты успехи. Не везде, однако, понимают всю важность этой задачи. В том же Камском пароходстве переведено на дровяное отопление незначительное количество судов.

Когда у водников не ладится дело, они обычно сваливают вину на клиентуру: «Клиентура не подвезла грузы»,—говорят водники. Доля правды тут, несомненно, есть: иные клиенты, особенно лесозаготовители, сильно подводят водников. Но верно и то, что водники не борются по-настоящему за своевременную доставку им грузов. Это—старая болезнь водников, от которой пора отрешиться. Надо резко и решительно ставить вопрос о неисправных клиентах. Партийные организации, суд и прокуратура всегда в таких случаях поддержат водников.

Сейчас для речного транспорта наступила напряженная пора усиленных перевозок хлеба нового урожая. Пока реки не стали, хлеб надо вывезти из глубинных пунктов. Водники не должны сидеть сложа руки в ожидании подвоза хлеба к пристаням, а принимать решительные меры. С мест уже поступают сведения о том, что, например,

пункты погрузки Средне-Волжского пароходства по вине хлебозаготовителей сидят без хлебных грузов. В горячие дни навигации баржи простаивают! Привлечены ли к ответственности виновники этого безобразия?

В сентябре неудовлетворительно выполнял свои обязательства перед водниками Наркомлес СССР. Нарком тов. Салтыков неоднократно заверял водников в том, что лесными грузами он их обеспечит. Что же оказалось на деле? В сентябре Наркомлес предъявил Камскому пароходству плотов менее 50 процентов месячного плана. А ведь Кама—основная артерия лесосплава. Чего же стоят после этого заверения тов. Салтыкова?

Успешно закончить навигацию—это значит:

установить тесный деловой контакт речников и клиентуры;

заблаговременно подвезти для фабрик и заводов зимние запасы топлива, сырья, леса и материалов;

заблаговременно доставить дрова нашим городам и промышленным центрам;

заблаговременно подвезти к элеваторам и складам зерно, картофель, овощи;

работать так, чтобы на пристанях и в пунктах отгрузки не осталось ни одного килограмма неотправленного груза;

организованно поставить суда на зимовку и готовить их к навигации будущего года.

Не исключено, что в военное время некоторые суда могут зазимовать вдали от ремонтных баз. К этому тоже надо быть готовым.

Быть готовым к зимовке в любых условиях, в любом отстойном пункте—это прежде всего означает добиться хорошего и отличного технического состояния судна.

Товарищи речники! Многие из вас высоко держат боевой вымпел второй военной навигации. В низовьях Волги коллективы судов и пристаней показывают примеры трудового героизма и мужества на своих постах. Они стоят плечом к плечу с героическими защитниками Сталинграда, у подступов к великой русской реке.

Берите пример с ваших боевых друзей! Больше организованности и дисциплины! Больше перевозите грузов в решающие дни навигации!

Тревожный сигнал

В прошлом номере «Б. А.» было опубликовано сообщение о том, что пароход «Держинский», уходя в последний рейс, продолжительность которого равна двадцати суткам, не получил ни запасных частей, ни инструментов, ни материалов на случай, если придется зимовать в пути. Более того, пароход не получил даже продуктов, за исключением двух кулей муки.

Перед самым отходом парохода в рейс капитан т. Саяпин говорил провозжающим его товарищам:

— «Поблагодарите» от моего имени начальника ОРС'а за проявленную им «заботу» о моих людях.

Возмущение командира судна вполне понятно. Только исключительной безответственностью руководителей ОРС'а, их бездушным, черствым отношением к людям, решающим успешное завершение навигации, можно объяснить тот факт, что «Держинский» отправлен в свой последний рейс без продуктов.

Но пароход обязаны были снабдить на случай зимовки в пути не только продуктами. Обсуждая обращение трех пароходов Верхней Волги, команда «Держинского» заявила, что она готова зимовать в любых условиях и сумеет отремонтировать свое судно, но при том, однако, непреклонном условии, если ей будут даны некоторые сменные части. Между тем, работники механико-судовой службы даже не удосужились зайти на уходящий в последний рейс пароход, чтобы поговорить по этому вопросу с механиком и капитаном.

Обращение речников Верхней Волги о подготовке к зимовке флота в любых условиях возлагает ответственнейшие обязанности не только на судовые команды. Чтобы подготовить флот к зимовке в любых условиях, надо провести большую работу во всем отделе, всем службам пароходства и всем его предприятиям.

В передовой статье «Водный транспорт» за 11 сентября сказано ясно, что сменные части и инструмент должны находиться на судне заблаговременно, до постановки его на отстой. Исключительная забота должна быть проявлена о бытовых нуждах плавающего состава. Команда судна, ставшего на зимовку, первое время должна быть в состоянии удовлетворить свои нужды за счет того, что находится на борту. Поэтому к концу навигации необходимо на каждом судне иметь неприкосновенный запас продовольствия, суда надо снабдить лопатами, пилами, топорами, гвоздями и другими материалами.

Многое могут сделать, запастись, приготовить сами судовые команды. Но это не значит что вся тяжесть подготовки флота к зимовке в любых условиях должна лечь на плечи капитанов, механиков и вообще только плавающего состава.

Факт отправления парохода «Держинский» в последний рейс без продуктов, без материалов и запасных частей—тревожный сигнал, свидетельствующий о том, что к обращению речников Верхней Волги в нашем пароходстве подошли формально, безответственно.

Из этого факта необходимо извлечь серьезный урок всем, начиная с начальника пароходства т. Андреева и начальника политотдела т. Чернявского.

В. ВАСИЛЬЕВ,
секретарь партбюро завода имени Ленина.

РАСТУТ РЯДЫ ДВУХСОТНИКОВ

Коллектив завода имени Ленина, включаясь в предоктябрьское социалистическое соревнование принял на себя ряд конкретных обязательств по усилению помощи фронту. После митинга, посвященного обсуждению обращения коллектива завода имени Владимира Ильича, партийная организация, наши агитаторы усилили работу по мобилизации рабочих и служащих на выполнение производственного плана, экономии металла и бережное отношение к станкам и инструментам. В цехах систематически проводятся громкие читки, беседы, лекции.

Сейчас подведены итоги социалистического соревнования за сентябрь. Большая часть обязательств заводом выполнена. Производственный план

значительно перевыполнен. В сентябре производительность труда по сравнению с августом повысилась более чем на 7 проц. На заводе нет ни одного рабочего, который бы не выполнял норм.

Вдвое выросло число двухсотников и трехсотников. Коммунист-электрик Соменов выработал более трех норм, три нормы дала шпательница тов. Галиulina, а тов. Гурьянова выполнила свою норму на 270 проц. Около трех норм выработал котельщик Потапенко. Формовщик Мыльник дал две с половиной нормы, слесарь Медов—две нормы, больше двух норм дали тт. Балмасов, Непринцев, Урюпина и другие.

В соревновании цехов первое место занял литейный цех, об'явивший себя фронтовым. Средняя производительность

труда каждого рабочего в этом цехе составила 168,3 проц.

В электроцехе организована стахановская школа преимущественно из молодежи. Формовщики тт. Мыльник и Цепляев обязались выучить двух работников. В конце сентября их ученицы Аришина и Мологина стали работать самостоятельно, первая выполняет нормы на 127 проц., вторая на 154 проц.

В этом году завод добился значительной экономии топлива и материалов. За девять месяцев сэкономлено листового стали более 30 тонн, сортовой стали—20 тонн, топлива 143 тонны.

Водить плоты без остановок

В дни Великой Отечественной войны на речников возложена ответственная, боевая задача как можно быстрее, без потерь и аварий, перевозить грузы, нужные фронту и тылу. Многие суда Верхне-Амурского пароходства показывают высокие образцы упорной борьбы за выполнение этой задачи. В «Большеви́ке Амура» сообщалось, что пароход, где капитаном т. Флеснер и механиком т. Верещагин, провел безостановочный рейс на расстоянии около 400 километров. Мне посчастливилось наблюдать работу команды судна во время этого ответственного рейса, поэтому я хочу рассказать о нем более подробно.

Перед тем, как выйти в рейс за плотом, надо было погрузить 27 кубометров дров. На погрузку вышли все, в том числе и капитан, и лоцманы, и механик.

24-го сентября, в 10 часов утра взяли плот на гак и вышли в обратный рейс с плотом. Незадолго перед выходом в рейс на производственном совещании обсуждался вопрос о том, чтобы

объявить рейс фронтовым, плот вести без остановок, круглые сутки.

В организации круглосуточной проводки плота решающая роль принадлежала лоцманам. Поэтому все ждали, что скажет старый, умудренный опытом многолетней работы, лоцман т. Василевский.

— Если Ильич скажет, что плот будет доставлен досрочно, значит так оно и будет,—говорили члены команды. С Ильичем не страшно вести плот и ночью.

— Раз это нужно, плот будет доставлен раньше срока,—сказал Василевский.

Лоцманы распределили между собой плесо. В наиболее трудных местах плот решил вести, не считаясь со временем, Василевский, в менее трудных местах—молодой лоцман Улисков.

Самоотверженно работали в этом рейсе все. Нехватало кочегаров, но каждый из них работал за двоих, все время держа пар на марке. Когда шла погрузка дров, машинная команда успела отремонтировать мокровоздушный

насос, а потом приняла участие в погрузке.

Плот был доставлен к месту назначения без потерь и на двое суток раньше срока.

К сожалению, не все судовые команды работают с такой самоотверженностью, как команда парохода, где капитаном тов. Флеснер.

26-го сентября в 4 часа 20 минут у пристани Мазаново остановился на ночевку пароход, где капитаном тов. Шапошников. 26-го сентября в 6 часов 30 минут у входа в Практичи стоял пароход, где капитаном тов. Судаков.

Все эти пароходы, идя вверх порожняком, изволят по ночам отдыхать и это в такой ответственный период как осенние перевозки, когда дорога каждая минута.

Наша страна переживает суровое, время, поэтому нельзя теперь работать с прохладцей. Долг каждого советского гражданина работать теперь с напряжением всех сил. Это нужно для того, чтобы быстрее победить фашистско-немецких разбойников.

И. КУЗМИЧЕВ,
председатель Баскомреча

За рубежом

Антигерманские демонстрации в Норвегии

СТОКГОЛЬМ, 4 октября. (ТАСС). Как сообщает печать, в норвежских городах Кенгсвингер и Гьевик произошли многочисленные антигерманские демонстрации. В немецких помещениях выбиты стекла. На улицах сорваны немецкие указатели. Расклеены нелегальные плакаты и антинемецкие листовки. Одновременно сообщается о демонстрациях и столкновениях населения с немецкими солдатами в Шьен. По всей стране произведены массовые аресты.

—0—

Дезертирство из лагерей квислинговских штурмовиков

ЛОНДОН, 5 октября. (ТАСС). Продолжается дезертирство из лагерей мобилизованных для отправки на советско-германский фронт квислинговских штурмовиков. Они настолько боялись посылки на фронт, что прибегают к любым средствам с целью ускользнуть от мобилизации. Как передает агентство Рейтер, в Ульвене близ Бергена создан еще один концентрационный лагерь для штурмовиков, отказывающихся ехать на фронт против СССР. Многие из них, охваченные паникой, бегут через шведскую границу. Другие выходят из квислинговской партии, третьи представляют фальшивые справки от врачей о непригодности к военной службе.

—0—

Положение в Индии

ДЕЛИ, 4 октября. (ТАСС). Каждый день индийские газеты отводят значительное место волнениям, происходящим в различных частях страны. По последним сведениям, в районе Миднапура, в результате столкновения толпы с полицией, шесть человек было убито и несколько ранено. В Пуле демонстранты пытались поджечь два школьных здания. В одной из деревень близ Бангалора и в Нагпуре толпа совершила нападение на полицейские участки и группы полицейских. Студенты продолжают забастовки, отказываясь от участия в экзаменах на экзаменах сессиях.

—0—

Война на Тихом океане

МЕЛЬБУРН, 5 октября. (ТАСС). В коммюнике штаба объединенного командования союзников говорится, что передовые части союзников в секторе Оуэн-Стэнли прошли Менари и продолжают продвигаться вперед. Войска союзников находятся в 15 милях от перевала хребта Оуэн-Стэнли. В районе Кокода авиация союзников продолжала бомбить японские коммуникации и военные объекты.

В районе Соломоновых островов торпедоносцы союзников произвели неожиданный налет на японские корабли. Предполагают, что в результате налета отмечены прямые попадания в три японских легких крейсера и два торговых судна.

ЛОНДОН, 5 октября. (ТАСС). Как передает агентство Рейтер из Дели, соединения американских средних бомбардировщиков, атаковали японские военные объекты на индо-бирманской границе в районе Тинка. Бомбардировщики подверглись также японские казармы в районе Митквина (Северная Бирма).

НЬЮ-ЙОРК, 5 октября. (ТАСС). В коммюнике морского министерства говорится, что американские бомбардировщики бомбили японские суда и военные объекты на острове Кыска (Алеутские острова). Около острова Айтту американские бомбардировщики повредили японский транспорт.

Ответственный редактор
Н. А. ЯРУНИН.

Типография «Амурская правда»

Молодежно-фронтальная бригада завоевывает авторитет

Комсомольско-молодежная фронтальная бригада слесарей на Благовещенской судовой верфи была создана в дни подготовки к 26-му Международному Юношескому дню. Раньше бригада Кузнецова и Дьяконова часто не выполняла норм, но взяв на себя обязательство перед фронтом, ребята подтянулись и стали давать 155-160 проц.

Эта выработка была закреплена на весь сентябрь. Бригада стала пользоваться авторитетом. В нее включили двоих подростков учеников. Теперь по вечерам тов. Кузнецов обсуждает с бригадой план работы на следующий день.

Большую помощь в работе молодым стахановцам оказывает мастер Дубяга. Но все же ребята приходятся самим искать материал, производить ремонт инструмента, только что полученного из инструментальной. Имеют место случаи несвоевременной выписки нарядов.

В предоктябрьском соревновании Кузнецов со своей бригадой взял обязательство дать в октябре две нормы и подготовить к 7 ноября одного ученика слесарем третьего разряда.

Руководство судовой верфи обязано создать для бригады все условия, чтобы она могла выполнить свои обязательства.

Л. Белоусов.

Кружок начал свою работу

5-го октября при управлении Верхне-Амурского пароходства начал свою работу кружок, занятия в котором будут проходить по программе курса «Великая отечественная война». На первом занятии кружка руководитель тов. Голиков,—познакомил слушателей с программой, указал литературу и рассказал о методах работы кружка. На занятии присутствовало из 16 человек—тринадцать.

Была разобрана первая тема: «Основные особенности и характер Великой отечественной войны советского народа».

Нужно пожелать, чтобы все слушатели приобрели рекомендованную литературу, аккуратно готовились к занятиям и не пропускали их, как это имело место на первом организационном собрании кружка, когда вместо 16 человек явилось только трое.

П. П.

От Советского Информбюро

Вечернее сообщение 8 октября

В течение 8 октября наши войска вели бои с противником в районе Сталинграда и в районе Моздока. На других фронтах существенных изменений не произошло.

Нашими кораблями в Балтийском море потоплены два немецких транспорта общим водоизмещением 12000 тонн.

За 7 октября нашей авиацией на различных участках фронта уничтожено или повреждено до 15 немецких танков и бронемашин, 30 автомашин с войсками, 4 автоцистерны с горючим, взорван склад боеприпасов, подавлен огонь 9 артиллерийских батарей, расстреляно и частично уничтожено до двух рот пехоты противника.

В районе Сталинграда наши войска вели ожесточенные бои с немецко-фашистскими войсками. Пехота противника при поддержке 50 танков яростно атаковала наши позиции. Особенно упорные бои происходили в направлении одного завода. Все атаки гитлеровцев отбиты с большими для них потерями. Только в одном месте противнику удалось занять две улицы населенного пункта. В течение дня нашими частями подбито и сожжено 16 немецких танков и уничтожено до четырех батальонов немецкой пехоты. Гвардейцы минометчики накрыли и истребили до 400 гитлеровцев, сожгли 18 автомашин с войсками и боеприпасами.

Северо-западнее Сталинграда наши части вели огневой бой с противником и на отдельных участках отражали атаки небольших групп гитлеровцев. Артиллеристами и минометчиками н-ской части уничтожено до роты немецкой пехоты, 2 орудия, 8 пулеметов, взорван склад боеприпасов и разрушено 11 блиндажей противника. Нашими бойцами ружейно-пулеметным огнем сбито 3 немецких самолета. Группа разведчиков, во главе со старшим лейтенантом Панченко, ворвалась в окопы противника и в штыковой схватке истребила 20 гитлеровцев. Снайперы тт. Оськин, Ахшимов и Жилин в течение двух дней истребили 50 немецких солдат и офицеров.

В районе Моздока наши войска отражали атаки противника. В бою за один населенный пункт наши бойцы истребили до двух рот немецких солдат, уничтожили 2 пулемета, миномет и 10 автомашин. Захвачены трофеи: броне-

машина, 28 пулеметов, 46 автоматов и много патронов.

В районе Синявино противник силою свыше полка пехоты при поддержке танков в течение дня шесть раз безуспешно атаковал наши позиции. Нашими частями отбиты все атаки гитлеровцев. В результате этого боя уничтожено 9 немецких танков и до 600 солдат и офицеров противника.

Несколько орловских партизанских отрядов за время с 17 по 30 сентября истребили 650 солдат и офицеров 108 венгерской пехотной дивизии. 4 октября группа партизан пустила под откос железнодорожный эшелон немецко-фашистских оккупантов. Разбиты паровоз, 4 вагона с солдатами и 44 вагона с автомашинами и боеприпасами.

Пленный солдат 1 роты 3 батальона 1 венгерской мотобригады Андраш Тэш рассказал: «В шестидневных боях наш батальон понес тяжелые потери. В 1 роте из строя выбыло 126 человек. Большие потери понесли и остальные роты. В сентябре бригада получила пополнение в 600 человек. Однако, через несколько дней русские летчики налетели на нашу автоколонну и уничтожили 30 автомашин с солдатами. Неделю назад нас бросили в атаку прямо под пулеметный огонь русских. Потери были ужасные... Мы ехали на фронт, зная, что нас здесь ждет гибель».

Получено сообщение о преступлениях немецко-фашистских мерзавцев в гор. Полоцке, Белорусской ССР. В этом городе гитлеровцы объявили перерегистрацию паспортов. У многих советских граждан паспорта были отобраны, якобы для проверки. 21 сентября немецкая комендантура вызвала группу жителей за получением документов. В комендантуре немецкие врачи подвергли советских граждан медицинскому осмотру и насильно взяли у них большие дозы крови. Установлено, что от большой потери крови скончалось более 40 человек.

В начале октября югославские партизаны вели ожесточенные бои с войсками немецко-итальянских оккупантов. В одном из боев близ Дони-Вакуф партизаны убили и ранили до 500 немецких и итальянских солдат и офицеров.