

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

БОЛЬШЕВИК АМУРА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА, БАСКОМРЕЧА И УПРАВЛЕНИЯ
ВЕРХНЕ-АМУРСКОГО РЕЧНОГО ПАРОХОДСТВА.

№ 16 (594) Пятница, 5 марта 1943 г. Выходит 8 раз в месяц Цена 15 коп.

Не теряя времени, по-военному
готовиться к навигации, настой-
чиво изживать те недостатки,
которые есть сейчас.

В ПОСЛЕДНИЙ ЧАС

Ликвидация укрепленного плацдарма противника в районе Демянска

В сентябре 1941 года немецко-фашистским войскам удалось прорваться юго-восточнее озера ИЛЬМЕНЬ и занять силами 16 немецкой армии район ЗАЛУЧЬЕ—ЛЫЧКОВО—ДЕМЯНСК и далее на восток до берегов озер ВЕЛЬЕ и СЕЛИГЕР. В течение последующих 17 месяцев противник упорно и настойчиво стремился удерживать за собой захваченный плацдарм и превратил его в мощный укрепленный район, назвав его „Демянской крепостью“. Немцы рассчитывали использовать этот укрепленный район для развертывания удара на важнейшие коммуникации северной группы наших войск. За это же время указанный район неоднократно был ареной ожесточенных боев, в которых перемалывались немецкие дивизии.

На днях войска Северо-Западного фронта под командованием маршала Тимошенко перешли в наступление против 16-й немецкой армии. В ходе боев наши войска, прорвав на ряде участков сильно укрепленную полосу противника, создали реальную угрозу двойного окружения немецко-фашистских войск. Противник, почувствовав опасность окружения, начал под ударами наших войск поспешное отступление на запад.

За 8 дней боев наши войска, неотступно преследуя противника, освободили 302 населенных пункта, в том числе город ДЕМЯНСК и районные центры ЛЫЧКОВО, ЗАЛУЧЬЕ. Очищена от противника территория площадью в 2350 квадратных километров.

За восемь дней боев наши войска захватили в плен 3000 немецких солдат и офицеров.

За это же время ВЗЯТЫ следующие трофеи: самолетов—78, танков—97, орудий разного калибра—289, пулеметов—711, а также большое количество боеприпасов и много другого военного имущества.

Противник оставил на поле боя более 8000 трупов.

СОВИНФОРМБЮРО.

В ПОСЛЕДНИЙ ЧАС

I.

Наши войска заняли город Ржев.

Несколько дней назад наши войска начали решительный штурм города РЖЕВА. Немцы давно уже превратили город и подступы к нему в сильно укрепленный район. Сегодня, 3 марта, после длительного и ожесточенного боя, наши войска овладели РЖЕВОМ.

По неполным данным, ВЗЯТЫ следующие трофеи: танков—112, орудий разного калибра—78, паровозов—35, вагонов—1200, складов разных—5, а также много снарядов, мин, пулеметов, винтовок и другого военного имущества.

Противник оставил на подступах к городу и в самом Ржеве убитыми до 2000 солдат и офицеров.

Первыми ворвались в город части генерал-майора тов. КУПРИЯНОВА А. Ф., генерал-майора тов. ОЛЕШЕВА Н. Н. и полковника тов. ШУЛЬГА В. П.

II.

Наши войска заняли города Льгов и Дмитриев-Льговский

Наши войска после упорных боев заняли город и железнодорожный узел ЛЬГОВ. Взятые большие трофеи, среди которых 148 вагонов снарядов, 22 вагона пороха, 3 склада с боеприпасами и отдельно большие штабеля снарядов, 2 склада с инженерным имуществом.

После решительной атаки наши войска заняли город ДМИТРИЕВ-ЛЬГОВСКИЙ. Взятые трофеи, которые подсчитываются.

СОВИНФОРМБЮРО.

З. ШАШКОВ,

Народный комиссар речного флота СССР

Задачи командиров флота в навигацию 1943 года *)

Накануне навигации прошлого года товарищ Сталин указал на исключительное значение и роль речного транспорта в условиях войны. Практические задачи речников, сформулированные в то время лично товарищем Сталиным в телеграммах секретарям обкомов ВКП(б) и начальникам пароходств, не утратили своего значения и сегодня.

Новые задачи, стоящие перед нами в 1943 году, вытекают из того, что Красная Армия успешно продвигается на запад, освобождая от врага временно захваченные им территории. Во фронтовых и прифронтовых бассейнах нам придется работать с особым напряжением, помогать железнодорожникам в доставке армии всего необходимого. Нам предстоит перевезти огромное количество нефтяных грузов, хлеба, леса. Со всеми этими серьезными и трудными задачами мы, безусловно, справимся, если, не теряя времени, по-военному будем готовиться к навигации, настойчиво изживать те недостатки, которые есть сейчас.

Итоги навигации 1942 года на речном транспорте мы считаем неудовлетворительными, несмотря на то, что речники справились с вывозом нефти из Астрахани до блокады Сталинграда, обеспечили в основном вывоз хлеба, справились с перевозками леса и дров, решили исключительно важную оборонную задачу снабжения Ленинграда через Ладожское озеро. Многие недостатки, о которых пойдет речь ниже, помешали нам выполнить полный объем заданий.

За военную дисциплину на флоте

Военным духом, фронтовой четкостью должна быть проникнута вся наша работа во всех решительных бассейнах.

Какие требования выдвигаются в этом отношении перед нашими командирами? Постараюсь их коротко перечислить.

Во-первых, нужно решительно поднять роль, укрепить авторитет капитана, механика, шкипера, чтобы они чувствовали себя настоящими хозяевами производственных участков. Сейчас это очень слабое место. Некоторые наши командиры похожи на «божьих коровок»—его не тронь, и он тебя не тронет. Нет в таких командирах крепкой хватки, зубастости, настойчивости при защите интересов дела, в овладении знаниями. Они, видите ли, считают, что голова их не приспособлена к чтению современной технической литературы, что они как-нибудь обойдутся тем практическим опытом, который накопили. Это неверная, ошибочная точка зрения. Каждый командир должен непрерывно учиться, расширять свой кругозор. Водники любят и уважают только знающих, передовых, не заставляющихся на одном месте руководителей, хорошо

*) Переработанная стенограмма выступления наркома речного флота тов. Шашкова на коллегии Наркомречфлота 6 февраля 1943 года.

разбирающихся и в политике и в технике.

Наши командиры до сих пор не используют прав, данных им Уставом; более того, некоторые из них сами нетвердо знают Устав и, разумеется, не могут предъявить категорических уставных требований к своим подчиненным. Мы должны до начала навигации добиться того, чтобы каждый водник абсолютно твердо знал свои обязанности в соответствии с Уставом.

Вывод ясен: командир речного флота должен иметь среди подчиненных такой же авторитет, какой имеет командир воинской части среди бойцов. Нужно решить вопрос о выработке твердого и властного языка командира. Нельзя капитану заниматься уговорами, его приказ должен быть четким, ясным, обязательным к немедленному выполнению. Дисциплина на судне начинается с капитана, механика, шкипера и зависит от того, как относятся к ней сами командиры.

Во-вторых, пора поставить вопрос о настоящей борьбе за честь своего судна, о воспитании любви к своему судну. Возьмите Военно-Морской флот. Военный моряк с гордостью говорит: «Я с такого-то корабля». Он скорее жизнь отдаст, чем уронит честь своего судна. Почему же у нас еще так слабо прививается эта благородная традиция русского военного флота? Разве, например, товарищ, плавающий на «Сократе» или «Хусане Ямашеве», не имеет оснований гордиться своей принадлежностью к команде этих передовых судов? А ведь из этого чувства гордости, чувства личной ответственности за честь судна вытекает забота о том, чтобы работать с каждым днем лучше, содержать все в исправности, чистоте и порядке.

Командир, не воспитывающий в команде четкости и исполнительности, оказывает плохую услугу делу. Он никогда не будет любимцем команды. Наоборот, требовательный капитан, заставляющий каждое свое приказание исполнять по-военному, ревностно следящий за внешним видом судна и людей, несомненно заслужит всеобщее уважение и авторитет.

Об ответственности за план

В-третьих, надо усилить ответственность команд за выполнение производственных показателей, закончить с проявлениями рутинности, консерватизма, расхлябанности на судах. Как добиться повышения производственных показателей? Возьмем повахтенное планирование. Некоторые разрабатывают разные его формы, думают, как бы посложнее сделать, чтобы выглядело солиднее. По-моему, здесь не надо выработать какие-то трафареты. Я повахтенное планирование вижу в таком элементарном разрезе: выходит вахта в 6 часов, сменяется в 12; вот капитан и должен назвать пункт, который нужно достичь за это время. Он же должен объяснить людям, как лучше добиться этого, какие воз-

Окончание см. на 2 стр.

Задачи командиров флота в навигацию 1943 года

Окончание. Начало см. на 1 стр.

возможности использовать, что требуется от каждого для достижения общей цели. Тогда у стоящих на вахте будет ясное понимание своих конкретных задач.

Командиры флота обязаны усилить борьбу с простоями. Можно и нужно дать нормы на все судовые работы в пределах эксплуатационных районов, за выполнение которых должны отвечать командиры. Нередко наши капитаны часами стоят в ожидании такого несложного документа, как план-приказ. Нужно действовать здесь энергичнее, не безучастно ждать, а настаивать, требовать.

У нас немало консерватизма, стоящего помехой в развитии новых методов судовождения, эксплуатации флота. Есть капитаны, которые боятся таких простых вещей, как использование тидоводов. «Пойду-ка я, — говорит такой капитан, — ерединой Волги: оно спокойнее». При движении вниз не используется быстроток; здесь, между прочим, беда в том, что многие молодые судоводители не знают, где быстрая вода. Безостановочное движение, снабжение караванов на ходу внедряются пока также медленно и недостаточно.

Снижает показатели флота плохая обработка на рейдах. У нас на сложнейшую рейдовую работу нередко посылают не лучших, а «проштрафившихся» людей. Это неправильно. Мы будем добиваться введения поощрительной системы оплаты работников рейда, укрепления этого участка.

Нельзя не сказать нескольких слов о таких совершенно недопустимых явлениях, как излишние, не вызываемые необходимостью стоянки судов у «родных мест» — там, где живут семьи капитана, механика. С этим позором надо кончать. Нельзя злоупотреблять и ночевками в пути, которые стали, например, на Аму-Дарье обыкновенным явлением.

В заключение о взаимоотношениях капитана и механика. Капитан и механик должны действовать дружно, согласованно, «тянуть одну лямку», как говорят в народе. Но в отдельных случаях у нас бывает и так: капитан командует «полный вперед», а механик, не питая большого уважения к капитану, исполняет команду с опозданием.

Нет сомнения, что большие вопросы тяжеловесных восточных маршрутизации и безостановочного движения в значительной мере могут предпринять сами капитаны и механики правильными, технически грамотными требованиями к диспетчерскому аппарату. Пора ввести такой порядок, чтобы капитан давал краткие рапортики по итогам рейсов и по этим рапортичкам делались соответствующие выводы. Для усиления контроля за движением судов настал момент вводить плесовых капитанов. У нас есть опытные судоводители, такие, как тов. Чадаев — в буквальном смысле слова плесовый капитан на всю Волгу, от Рыбинска до Астрахани. Мы можем иметь на участке в 100—150 километров опытного инструктора судоводителя, и это, несомненно, поможет улучшить показатели работы флота.

Нужно поощрять хорошо работающие команды путем дифференцированного снабжения, найдя соответствующие разумные измерители. Бесспорно, нужно установить такой порядок, чтобы каждая судовая команда своевременно получила месячный план и боролась за его выполнение. За последнее время многие хорошие судоводители и механики стараются уйти с буксирных пароходов на пассажирские, где и работать легче, и обстановка лучше. В интересах дела руководители пароходств, наоборот, должны в нужных случаях переводить на буксирный — решающий — флот опытных командиров с пассажирских судов.

Покончить с аварийностью, улучшить техническое состояние флота

В-четвертых, нужно покончить с аварийностью. Ее причины хорошо известны всем: это — нарушения, а нередко отсутствие элементарной дисциплины, нарушение правил плавания и правил технической эксплуатации. В этом корни 60—70 проц. всех аварий.

Основное, что решит успех борьбы с авариями, это — укрепление дисциплины, тщательное изучение и соблюдение правил плавания, правил технической эксплуатации и Устава службы на судах.

Судоходная инспекция часто оказывает методы борьбы с аварийностью. Она мало и плохо занимается предупредительной, профилактической работой. Иной раз простой разговор с человеком, проверка его знаний правил плавания и эксплуатации, принятое на месте толковое решение способны предупредить аварии и принести больше пользы, чем десять актов. Что касается административных мер воздействия на нарушителей правил плавания, то нам думается, что пора дополнить их введением на речном транспорте штрафной системы. Разумеется, к злостным аварийщикам применима одна мера — предание суду по законам военного времени.

Уменьшению аварийности будет действовать штурманская система судовождения. Довольно спорить о том, какая система лучше — лоцманская или штурманская. На мостике должен находиться судоводитель-штурман, являющийся полным единоначальником вахты, не прячущийся за спину «дяди» — лоцмана, обладающий не меньшими, а большими знаниями, чем лоцман. Кадров штурманов надо усиленно готовить, повышать их квалификацию.

Неправильны разговоры, что аварийность, мол, велика потому, что судоходная инспекция плохо борется с нею. В работе инспекции много недостатков. Но бороться с аварийностью должны в первую очередь все же начальник пароходства и начальник политотдела и, в особенности, сами командиры судов, капитаны, механики и шкиперы. Путейцы обязаны обеспечить безопасный путь караванам, поддерживать в образцовом порядке обстановку, наладить четкую оперативную информацию судоводителей.

Вот круг основных вопросов, решив которые, мы ликвидируем аварийность.

В-пятых, нужно решительно улучшить техническое состояние судов.

Этот вопрос тесно связан и с ремонтом и с эксплуатацией. Значительная часть нашего флота устарела, износилась. Это обязывает относиться к нему особенно бережно, по-хозяйски. Между тем, в Нижнепртышском пароходстве, например, стало правилом не ремонтировать по настоящему деревянные баржи. Здесь рассуждают так: коль построили баржу, значит беспрерывно эксплуатируй ее до тех пор, пока она не выйдет из строя. Неблагополучно в этом отношении и в других пароходствах, например, в Шекнинском, Северозападном, Камском.

Есть шкиперы, которые во время не подконопатят, не подмолят свою баржу. Появилась вода — не откачивает, идет с водой в конечный пункт и там требует, чтобы дали камеру. Разве такого шкипера можно назвать хозяином судна?

О стеньгах частях. Нужно установить порядок, согласно которому судно не считается готовым к плаванию, его ремонт считается незаконченным, если на нем не будет сменных и запасных частей.

О навигационном ремонте. У нас часто под этим понятием скрывают аварийный ремонт. Необходимо внести ясность в этот вопрос. Всякие дефекты судна, его механизмов, возникающие в результате недоброкачественной эксплуатации судна и устраняемые не во время котлопечки, являются пороком в работе капитана, механика или шкипера. Известно, например, что дымогарные трубы текут только из-за небрежности команды, допускающей сквозняки, не умеющей обращаться с котлом и т. д.

Решение вопроса о поддержании судна в хорошем техническом состоянии зависит от того, насколько успешно овладевают члены судовой команды вторыми, судоремонтными специальностями. Нужно точно определить на каждом пароходе, кто из членов его команды какую дополнительную квалификацию должен обязательно освоить.

Общий вывод — нужно энергичнее взяться за приведение флота, особенно несамоходного, в хорошее техническое состояние, свести до минимума так называемый навигационный ремонт. Большую роль в этом деле должны сыграть технические осмотры судов, которые надо проводить не менее двух раз в навигацию. Команды, содержащие суда в надлежащем техническом состоянии, следует поощрять. Немалую роль имеет закрепление механизмов и отдельных узлов судна за определенными членами команды, ответственность каждого члена команды за техническое состояние определенной части судна.

Не правы товарищи, которые считают, что плохое техническое состояние флота объясняется отсутствием материалов. В этом году мы имеем достаточное количество материалов и для ремонта флота и для поддержания его технического состояния во время навигации. Отдельным бассейнам можно будет помочь и материалами и оборудованием.

Внимание несамоходному флоту

В-шестых, мы должны обеспечить во что бы то ни стало внимание несамоходному флоту, добиться решительного перелома в этом вопросе. Самоходный флот пользовался и пользуется вниманием и со стороны руководителей пароходства, и со стороны капитанов и механиков. А вот к барже у многих душа не лежит, баржа находится в запущенном состоянии. Многие шкиперы настолько разучились следить за своей баржей, что забыли, как работать топором и пилой, как сращивать концы снасти. Придешь к иному шкиперу, а у него трупы форпика и ахтерника забиты всякими ненужными вещами и материалами, все это гниет, преест. Пусть шкиперы не ссылаются на то, что они по горло загружены работой. Свободного времени у них хоть отбавляй.

Мы редко задумываемся над тем, что значит для нас баржа, особенно в военное время. А ведь наша волжская нефтеналивная баржа грузоподъемностью в 12 тыс. тонн равноценна 20 железнодорожным составам. Наша лихтерная иртышская баржа грузоподъемностью в 2800 тонн берет за один рейс до 280 вагонов хлеба. Почему же у нас нет внимания к таким драгоценным судам, почему мы не болеем за их состояние? Надо установить жесткий контроль за работой барж со стороны пароходств, капитанов рейдов и инструкторов-наставников, поднять роль шкипера как командира, как директора пловучего предприятия, каким является баржа, заставить шкиперов производить в навигационное время все работы, связанные с устранением мелких дефектов судна. Нужно ввести дипломирование шкиперов и в связи с этим по-новому

решить вопрос об их заработной плате. Шкипер первого разряда должен получать больше, чем шкипер второго разряда, независимо от размера судна.

В конце навигации следует в обязательном порядке давать техническую оценку состоянию судна, пришедшего на зимний ремонт. Такая оценка позволит по настоящему судить о деловых качествах каждого шкипера.

Работа с кадрами

В седьмых, нужно укрепить связь руководящего состава наркомата пароходств, политотделов с судовыми кадрами, неустанно добиваться повышения их квалификации, политического уровня, решительно улучшить массово-политическую работу на судах. Особого внимания заслуживает вопрос связи, сработанности, делового контакта судовых команд с диспетчерским аппаратом. В этом — залог безаварийной работы, залог перевыполнения судном производственных заданий. Учеба команд в плавании, овладение технич. минимумом, изучение Устава, правил внутреннего распорядка и т. д. должны прочно войти в нашу практику.

Всерьез пора заняться устройством быта команд. Капитаны совершенно обосновательно устранились от этого дела. Очень важно наладить на судне коллективное питание. Ведь сегодня у нас капитан со своей поварешкой тянется, шкипер — со своей, матрос — со своей. Так не годится. Аванс на коллективное питание мы даем и ставим ОРС'ы подчинить свою работу в первую очередь снабжению судовых команд вообще, транзитного флота — в особенности. Пора понять, что команда будет ценить и уважать такого командира, который заботится об улучшении ее быта.

О политико-массовой работе. Это дело у нас поставлено недопустимо слабо. Бывает так, что команда отстает от текущих событий, не имеет возможности получить свежую газету, журнал. Тут большая вина наших политотделов и бассейновых комитетов речников. Однако, капитаны, механики, шкиперы, являющиеся хозяевами — единоначальниками на судне, ответственными за все участки, при желании могут и должны сами взяться за политико-массовую работу, опираясь на судовых коммунистов и комсомольцев, на актив, агитаторов.

**

Каковы выводы из перечисленных вопросов? В предстоящую навигацию мы должны сделать решительный поворот в сторону улучшения работы речного флота. Дальнейшее развертывание социалистического соревнования явится основным методом для достижения этой цели. Заключив социалистические договоры между бассейнами, судами, вахтами, наладив деловую переписку и обмен опытом между собой, интересуясь систематически итогами соревнующихся, мы поднимем соревнование на новую ступень, сделаем его более массовым, действенным, конкретным.

В навигацию 1943 года перед речным флотом стоят огромные задачи. В решении этих задач чрезвычайно велика роль наших командиров. Давайте же работать так, чтобы каждый день нашего труда был ценным вкладом в дело окончательной победы над ненавистным врагом, чтобы мы могли рапортовать великому Сталину о выполнении всех заданий партии и правительства!

Ответственный редактор
К. А. ЯРУНИН.