

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

БОЛЬШЕВИК АМУРА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА, БАСКОМРЕЧА И УПРАВЛЕНИЯ
ВЕРХНЕАМУРСКОГО РЕЧНОГО ПАРОХОДСТВА.

№ 36 (614)

Суббота, 22 мая 1943 г.

Выходит 8 раз в месяц

Цена 15 коп.

Тот, кто нарушает дисциплину на транспорте — тот ослабляет дело обороны. Создадим на речном транспорте строгий воинский порядок!

Ни одной аварии!

Точное и своевременное выполнение заданий Правительства по перевозке грузов имеет во время войны особо важное военное и народнохозяйственное значение. Во время войны транспорт должен работать слаженно и четко, как хороший часовой механизм. Это прежде всего означает, что транспорт должен работать без аварий и происшествий, ибо ничто так не дезорганизует работу транспортного конвейера как аварии.

Первые дни навигации показали, что в нашем пароходстве еще существует часть работников, которая безответственно относится к своему долгу и грубо нарушает существующие на речном транспорте правила и уставы, что неизбежно приводит к авариям флота. Нет нужды перечислять все случаи аварий, происшедшие за эти дни в нашем пароходстве. Но фамилии аварийщиков, нарушителей правил движения флота, правил технической эксплуатации должны знать все речники Верхнего Амура. К числу аварийщиков относятся шкиперы Торопов, Прохоров и Черепухин, механик Лифенко и некоторые другие. Допустив аварии, они вызвали нарушение графиков движения флота и создали излишние простои караванов судов. Приказом начальника пароходства шкиперам Торопову, Прохорову и Черепухину объявлен выговор. Механик Лифенко снят с работы и отдан под суд.

Это должно послужить серьезным уроком для всех, кто еще не считает себя обязанным точно и своевременно выполнять приказы вышестоящих начальников и допускает нарушения требований законов, распоряжений и правил, действующих на речном транспорте. Военская дисциплина требует от каждого речника точного исполнения возложенных по службе обязанностей, хорошего знания дела, бережного отношения к государственной собственности. Поэтому никому не будет прощены малейшая распушенность и недостаток энергии в предотвращении аварий.

Ни одной аварии! — таков закон, таково требование к речному транспорту, переведенному на военное положение.

Комсомольско-профсоюзный кросс

16 мая на стадионе «Динамо» молодежь Благовещенска открыла третий всесоюзный профсоюзно-комсомольский кросс.

Примером и для города и для водников организаций явилась школа № 5 водников. Комсомольская организация выставила для участия в кроссе 90 человек. Школа водздрова пришла в полном составе во главе с комсоргом Филимоновой. Сдали нормы по кроссу 23 студента речного техникума.

Лучший результат по городу в беге на 1000 метров дал ученик школы № 5 тов. Савин.

Попрежнему не занимаются физической работой комсорги промышленных комсомольских организаций.

Секретари этих комсомольских организаций Петрова и Козловская не поняли до сих пор, что растить физически крепкое поколение — наш долг перед Красной Армией, перед родиной.

Путейцы, работайте с военной четкостью!

Коллектив 2-го технического участка пути с большим воодушевлением встретил издание Указа Президиума Верховного Совета СССР «О введении военного положения на морском и речном транспорте». В Бурхановском затоне собрались на митинг команды земмашин, земснарядов и судов, а также работники управления технического участка.

Выступившие на митинге техники земмашин т. Лазарев и начальник отдела кадров участка т. Орел заявили, что введение военного положения на речном транспорте положит конец той позорной недисциплинированности, которая еще имеется среди некоторых работников речного транспорта, и даст возможность навести настоящий военный порядок среди путейцев 2-го технического участка.

— Это мероприятие нашего Правительства поможет обуздать всех распушенных и недисциплинированных работников, поможет честным труженикам морского и речного транспорта оправдать то высокое доверие и заботу, которые оказывает нам партия и Правительство.

Линейный механик т. Нелин в своем выступлении сказал: «Указ Правительства с введением военного положения на речном транспорте налагает на нас большую и почетную ответственность

за бесперебойную, безаварийную работу вверенных нам судов технического флота, за безусловное выполнение производственного плана и графика по всем показателям. Нужно прямо сказать, что, несмотря на суровую военную обстановку в нашей стране, некоторые работники 2-го технического участка продолжают работать спустя рукава, не понимая своей ответственности перед фронтом. В нашей среде есть такие разгильдяи, которые еще совершают прогулы, пренебрегают правилами плавания и технической эксплуатации флота и допускают в результате этого аварии. К таким можно отнести капитана Кузьмина, капитана Жарикова, которые в самом начале навигации совершили аварии, тем самым наложили позорное пятно на весь коллектив техучастка. Этот позор мы можем и должны смыть своей самоотверженной работой по выполнению производственного плана, окончательным изжитием и ликвидацией аварий. Нужно объявить непримиримую борьбу со всеми нарушителями военной дисциплины на речном транспорте, привлекая их к суровой ответственности по законам военного времени.

В принятом на митинге решении говорится: «Заслушав Указ Президиума Верховного Совета СССР «О введении военного положения на морском

и речном транспорте», мы, рабочие и служащие 2-го технического участка, единодушно одобряем и приветствуем это решение Правительства, направленное на укрепление военной дисциплины на водном транспорте. Воодушевленные данным Указом, не допустим, чтобы недисциплинированное меньшинство рабочих и служащих речного транспорта своей плохой работой срывало бесперебойную работу пути и вверенного нам технического и путейского флота.

Работая в третью военную навигацию, мы, путейцы Амура, приложим все свои силы для выполнения и перевыполнения навигационного плана, добьемся полной ликвидации аварий, что для нас является первой задачей.

В наших рядах нет места лодырям, людям недисциплинированным. Будем работать не покладая рук на своих участках, отдадим все силы, чтобы своим трудом помочь нашей Красной Армии и Военно-Морскому флоту скорее разгромить ненавистные всему миру немецко-фашистские полчища и освободить нашу землю от этой погони. Обязуемся ответить на Указ самоотверженной работой, работать так, как сражаются бойцы и командиры Красной Армии на фронте».

СТЕПАНОВ,
инструктор политотдела.

Тысяча и одна неувязка

Графиком движения судов предусматривалось, что баржа 241 будет грузиться в течение 43 часов. Фактически погрузка судна затянулась на 6 суток. Но если бы погрузка этой баржи была закончена точно в установленный срок, баржа все равно не пошла бы в рейс.

Пароход, за которым должна была следовать 241-я, к плаванию оказался неподготовленным. Сначала обнаружили неполадки с воздухопроводом. А когда устранили этот недостаток, оказалось, что нужно заменить движок. Караван пришлось передать другому пароходу.

Пока такие неувязки происходят в нашем пароходстве ежедневно. «Их тысячи», — говорит главный диспетчер пароходства т. Агафонов, — тысячи всяких неполадок, которые приводят к срыву графика движения флота. Какой то остряк бросил фразу, что в нашем пароходстве график — это резиновый закон. В этих словах много горькой правды.

Кто только не вносит своей доли участия в срыв графика движения флота! Начальник отделения водной милиции т. Ширяев увлекся посадкой картошки, а из-за этого пароход не может своевременно выйти в рейс, так как у кочегара не оформлены документы. Проспал шкипер, а из-за этого обошла баржа.

С первых же дней навигации стало ясно, что флот отремонтирован не так доброкачественно, как это значилось в официальных сводках. Пароход, на котором механиком т. Резанов, уже приняв груз, простоял в Благовещенске двое суток по причине технических неполадок в штурвальной машине. Этот пароход ремонтировался в заводе имени

Ленина (директор т. Новиков, главный инженер т. Приходченко). Пароход, где механиком т. Якубчук, не мог выйти своевременно в рейс, потому что обнаружили неполадки со шнелем.

Правда, все это происходило в период испытания судов, но ведь этот период по приказу Наркома не должен был превышать трех суток. А в нашем пароходстве испытательный период затянулся на неопределенный срок, так как и сейчас не все еще суда выпущены в эксплуатацию.

Особенно остро дает о себе знать недоброкачественный ремонт несамоходного флота. Некоторые баржи, только что принятые из ремонта, потекли с первого же дня выхода в рейс. Водотечность настолько велика, что грозит серьезными авариями. Один из пароходов задержался в рейсе на двое суток, так как пришлось ликвидировать у одной из барж течь, образовавшуюся в форштевне.

Всю зиму на диспетчерских совещаниях говорили о том, что необходимо на одной из барж приспособить слань к перевозке зерна, но этого так и не сделали. В результате один из пароходов по этой причине задержался выходом в рейс и повел не 3, а 2 баржи.

Суточные графики движения судов срываются не только по причине недоброкачественного ремонта флота. Обычно, если пароход проставает у причала сверх положенного срока, то тут действуют одновременно несколько причин. Нехватает кочегаров и матросов, так как отдел кадров пароходства (начальник т. Мирошниченко) с первых же дней навигации допустил непоследовательность и даже путаницу

в комплектовании судов командами. Исполняющий обязанности начальника ОРС т. Орлянский задерживает флот тем, что не вовремя снабжает суда продуктами. Начальник службы эксплуатации т. Трясучев вместо того, чтобы оперативно устранять причины, мешающие своевременному выходу судов в рейс, создал беспорядок на рейде пристани Благовещенск и под бункерной топкой.

Все это привело к тому, что ни одно судно с начала навигации еще не отправлено в рейс по расписанию, а суточные графики движения флота изо дня в день нарушаются.

Военное положение, введенное на речном транспорте, требует исключительной четкости во всей нашей работе, поэтому график должен стать действительно железным законом движения флота.

На железнодорожном транспорте, говорил товарищ Сталин, начиная от самых больших руководителей и кончая «малыми» работниками вплоть до стрелочника, вплоть до смазчика, вплоть до уборщицы — все велики, все значительны, ибо транспорт является конвейером, где важна работа каждого работника, каждого винтика.

Сказанное полностью относится к речному флоту. Негодная работа одного может сорвать усилия многих сотен честных тружеников транспорта. Суточные графики не будут нарушаться лишь в том случае, если каждый работник, малый и большой, будет точно выполнять свои обязанности по обслуживанию движения флота.

К. Яр.

ДИСЦИПЛИНАРНЫЕ ВЗЫСКАНИЯ И МЕРЫ ПОощРЕНИЯ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Введение военного положения на транспорте дает возможность навести настоящий военный порядок, заставит подтянуться недисциплинированных и распушенных работников, которые еще не осознали всей важности работы тыла и необходимости в условиях войны железной дисциплины.

Устав о дисциплине рабочих и служащих железнодорожного транспорта, утвержденный Советом Народных Комиссаров 25 апреля 1943 года, требует сознательного отношения к труду, ответственности за порученную работу. Во II-м разделе устава сказано, что всякое нарушение по службе влечет за собой наложение дисциплинарного взыскания, если проступки не влекут по закону привлечения виновного к судебной ответственности.

Дисциплинарными взысканиями являются:

- а) выговор;
- б) строгий выговор;
- в) арест на срок до 20 суток с исполнением служебных обязанностей;
- г) арест на срок до 20 суток без исполнения служебных обязанностей и без выплаты зарплаты за время ареста;
- д) снижение в должности.

За один и тот же проступок может быть наложено только одно дисциплинарное взыскание.

Наложение дисциплинарного взыскания должно следовать непосредственно за обнаружением совершенного проступка, но не позднее месяца со дня совершения проступка. До наложения взыскания начальник обязан истребовать объяснение от работника, совершившего проступок.

При определении меры дисципли-

нарного взыскания начальник должен учитывать:

- а) степень тяжести совершенного проступка и причиненный им вред;
- б) обстоятельства, при которых совершен проступок;
- в) предшествующую работу работника.

Всякое наложенное дисциплинарное взыскание объявляется в приказе, а в необходимых случаях зачитывается на собрании работников данного учреждения или предприятия или публикуется в печати. Все взыскания объявляются работнику под расписку и заносятся в личное дело.

Неиспользование начальником в необходимых случаях своей дисциплинарной власти является прямым нарушением дисциплины, т. е. служебным проступком.

Жалобы работников железнодорожного транспорта на неправильное или незаконное использование начальниками предоставленных уставом прав разрешаются в административном порядке вышестоящими начальниками. Обжалование не приостанавливает исполнение взыскания.

Жалоба подается в письменном виде через начальника, наложившего дисциплинарное взыскание, не позднее 3 дней после объявления работнику о наложении взыскания. Вышестоящий начальник обязан рассмотреть жалобу и вынести по ней свое решение в течение 3 дней со дня получения жалобы. Решение вышестоящего начальника по жалобе является окончательным и дальнейшему обжалованию не подлежит. В случае неполучения ответа на жалобу в течение 10 дней со дня ее подачи работник может подать жалобу следующему вышестоящему начальнику. Если работник в течение года не

совершил нового проступка по службе, то он считается не подвергавшимся взысканию. Если рабочий или служащий не допустил нового нарушения трудовой дисциплины и при том проявил себя как добросовестный работник, то начальник, наложивший дисциплинарное взыскание, может снять это взыскание, не ожидая истечения года.

Поощрения и награды применяются к работникам железнодорожного транспорта, которые примерно и старательно относятся к служебным обязанностям, перевыполняют производственные задания, бережно относятся к государственной собственности, проявляют инициативу, самоотверженность и находчивость в работе, в частности, при предотвращении крушений и аварий на железнодорожном транспорте.

Устанавливаются следующие меры поощрения:

- а) благодарность в приказе;
- б) денежная награда;
- в) награждение именным ценным подарком;
- г) назначение на высшую должность;
- д) награждение значками «Почетному железнодорожнику» и «Ударнику Сталинского призыва».

Допускается соединение нескольких мер поощрения.

Применение каждой меры поощрения должно быть объявлено в приказе и занесено в трудовую книжку и личное дело работника.

Устав о дисциплине рабочих и служащих железнодорожного транспорта заставляет каждого работника критически оценить свое отношение к делу, пробуждает инициативу и желание работать еще больше, еще лучше.

Обзор международных событий

Военные действия в Северной Африке закончены. В решающей битве за Тунис наши союзники нанесли гитлеровцам мощный удар. Доблестные британские, американские и французские войска разгромили и принудили к сдаче 170-тысячную итало-немецкую армию. Среди пленных — командующий германско-итальянскими войсками в Тунисе генерал-полковник фон Арним и командующий итальянской армией генерал Мессе. Союзники захватили богатые военные трофеи: 1000 орудий, 250 танков, несколько тысяч автомашин, 530 самолетов.

Разгромив гитлеровцев в Тунисе, союзники получили возможность нанести удар по жизненным центрам Германии. Теперь, как заявил недавно английский премьер-министр Черчилль, приближается момент, когда большая часть армии союзников будет переброшена через море, чтобы вступить в смертный бой с гитлеровской Германией в самой Европе.

Англо-американская авиация днем и ночью наносит мощные удары военно-промышленным центрам Германии и Италии. За истекшую неделю союзники сбросили тысячи тонн бомб на Дуйсбург, Бохун, Киль, Берлин и другие немецкие города. В налете на важный железнодорожный узел Дуйсбург участвовало несколько сот английских бомбардировщиков. Тысяча тонн бомб была сброшена на один лишь Бохун — транспортный центр угольной Рурской области.

Союзники совершили крупные налеты также на итальянские порты.

Все выше поднимается борьба порабожденных Гитлером народов Европы против фашистского ига.

В Голландии в последние дни произошли большие события. Непрестанным ростом сопротивления голландских патриотов немецкие оккупанты начали отправлять всех бывших голландских солдат и офицеров в концентрационные лагеря. По всей стране прокатилась волна массовых забастовок и демонстраций протеста.

Немцы были вынуждены ввести в 4-х крупнейших провинциях Голландии военное положение. Однако волнения продолжались. Тогда гитлеровцы объявили чрезвычайное полицейское положение по всей Голландии. Для устрашения голландцев немцы арестовали сотни людей, взяли десятки новых заложников, многих из них казнили.

На ноги поставлена вся немецкая полиция и войска. Но гнев и ненависть голландских патриотов к захватчикам неустранимы. Даже фашистские газеты вынуждены признать, что немецким оккупантам [не удастся покорить свободолюбивых голландцев.

(ТАСС).



Гитлеровский „Новый порядок“
Рисунок художников Кукрыниксы.

Ответственный редактор
К. А. ЯРУНИН.

О нашей столовой

19 мая в столовой управления парохозяйства на завтрак была рыба. По меню из продуктовой карточки должны были вырезать талон 40 граммов рыбамеса. Так как талона на 40 граммов нет, есть только на 50 граммов, работники столовой вырезали 50 граммов, мотивируя тем, что отходы не списываются. Вполне естественно, что этот факт вызвал нарекания со стороны столоующихся.

Общественному контролю следует упорядочить этот вопрос. В инструкциях Наркомторга имеется разъяснение в отношении отходов. В нашей же столовой об этом или не знают или просто не могут оформить технически.

Учет расходования продуктов надо уточнить. Одна категория работающих получает мясо-рыбы 1600 граммов, крупы 1200 граммов и жиров 400 граммов, вторая категория — 1200 граммов мясо-рыбы, 800 граммов крупы и жиров 300 граммов. Месяц подходит к концу и оказывается, что у получающих по второй категории талонов хватает как раз до конца месяца, а у получающих по первой категории талоны остаются.

Спрашивается, почему же такая уравниловка в питании? Кто дал право «стричь» всех под одну гребенку? Затем же тогда выдавали продуктовые карточки по категориям? Да, все дело в том, что нормы даны новые, а столовая работает по-старому. Надо работу поставить так, чтобы продукты полностью попадали тому, кому они предназначены.

Хотелось бы знать мнение работников снабжения по этому вопросу, как они думают организовать работу в следующие месяцы.

Л. Демьянкова

НА ФРОНТАХ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

(Обзор военных действий за неделю с 12 по 18 мая 1943 года)

За истекшую неделю на фронте существенных изменений не произошло.

На Кубани, северо-восточнее Новороссийска советские войска вели ожесточенную бой с противником. Наши артиллеристы 13 мая подавили огонь 54-х пулеметных точек, 19 артиллерийских и 5 минометных батарей, подбили 2 немецких танка, разрушили несколько дзотов и блиндажей, уничтожили 3 минометных батареи и взорвали 2 склада боеприпасов. 16 мая советские артиллеристы и минометчики разрушили свыше 30 дзотов и блиндажей, уничтожили 7 немецких орудий и 18 пулеметных точек. 18 мая наши части подавили огонь 4 немецких артиллерийских батарей, разрушили 9 дзотов и блиндажей, уничтожили 2 орудия и несколько автомашин с грузом.

В районе Лисичанска наши части 12 мая сломили сопротивление немцев, продвинулись вперед и захватили выгодные позиции. Уничтожено более 600 гитлеровцев и 4 танка. 13 мая противник предпринял контратаку и после ожесточенного боя ворвался на окраины пункта, занятого на днях нашими подразделениями. В упорных уличных схватках советские бойцы измотали немцев, а затем решительной атакой выбили их из населенного пункта. Преследуя противника, наши бойцы овладели высотой, имеющей важное значение. В этом бою уничтожено до 400 гитлеровцев, захвачен в плен штаб батальона противника. 14 мая наши подразделения продолжали вести активные боевые действия, улучшили свои позиции и истребили еще 400 гитлеровцев. Захвачены 8 орудий, 42 пулемета, 82 автомата, 5 миномет-

тов, 250 винтовок и другие трофеи. 16 мая наши подразделения заняли ряд немецких траншей и дзотов, уничтожив при этом роту гитлеровцев и танк. В последующие дни советские части в районе Лисичанска вели ожесточенную бой, разрушали укрепления противника и уничтожали его технику и живую силу.

Наша авиация крупными силами произвела ряд налетов на железнодорожные узлы, станции и аэродромы противника. Летчики наблюдали многочисленные пожары и сильные взрывы, возникшие в результате бомбардировок. Уничтожено много железнодорожных составов и складов боеприпасов, разрушены станционные здания и сооружения.

Советские люди, насильно угнанные гитлеровцами на каторгу в Германию, изнывают в немецко-фашистской неволе. В письме к родителям Тамара Н. пишет: «Мои дорогие мама и папа! Если бы вы знали, как я страдаю на чужбине. Я вожу землю тачкою и в дождь и в непогоду. Сказала я однажды хозяйину, что дождь идет, надо переждать, и он меня избил. Папа и мама! Нас тут морят голодом. Раз я пришла с работы, и комендант меня избил ни за что ни про что. Избил так, что водой отливали. И пожаловаться некому. Не думала я и не чаяла, что придется переносить такие муки. Были бы крылья, так и полетела бы в родные края. Горько жить в неволе. Спать ложимся под замком. Работаем с 7 часов утра и до темна. Устаю так, что не могу стоять на ногах. Не знаю, останется ли кто-нибудь из нас в живых».