



Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

БОЛЬШЕВИК АМУРА

Орган Управления Верхнеамурского Речного Пароходства
и Басноирека

№ 107 (685) Воскресенье, 26 декабря 1943 г. Цена 15 коп.

ПРИКАЗ

Верховного Главнокомандующего
Генералу Армии БАГРАМЯНУ

Войска 1-го Прибалтийского фронта, развивая стремительное наступление, сегодня, 24 декабря, штурмом овладели городом и крупной железнодорожной станцией **Городок**—важным опорным пунктом обороны немцев на Витебском направлении.

В боях за овладение Городок отличились войска генерал-лейтенанта **Галицкого**, генерал-лейтенанта **Малышева**, артиллеристы генерал-лейтенанта артиллерии **Хлебникова** и генерал-лейтенанта артиллерии **Семенова**.
Особенно отличились:

5 Гвардейская Краснознаменная стрелковая дивизия генерал-майора **Солдатова**, 26 Гвардейская Восточно-Сибирская стрелковая дивизия генерал-майора **Корженевского**, 83 Гвардейская Краснознаменная стрелковая дивизия генерал-майора **Воробьева**, 11 Гвардейская Краснознаменная стрелковая дивизия генерал-майора **Максимова**, 10 Гвардейская танковая бригада полковника **Бурлыга**, 545 минометный полк подполковника **Смирнова**, 523 корпусной артиллерийский полк полковника **Торопова**, 2 Гвардейская минометная дивизия генерал-майора артиллерии **Апрелкина**, 17 истребительная противотанковая артиллерийская бригада полковника **Нелепа**, 488 пушечный артиллерийский полк полковника **Штульберга**, 259 истребительная авиационная дивизия полковника **Курбатова** и 6 Гвардейский инженерный батальон майора **Евграфова**.

В ознаменование одержанной победы соединениям и частям, отличившимся в боях за освобождение **Городок**, присвоить наименование **„Городокских“**.

Впредь эти соединения и части именовать:

5-я Гвардейская Краснознаменная Городокская стрелковая дивизия,

26-я Гвардейская Восточно-Сибирская Городокская стрелковая дивизия,

83-я Гвардейская Краснознаменная Городокская стрелковая дивизия,

11-я Гвардейская Краснознаменная Городокская стрелковая дивизия,

10-я Гвардейская Городокская танковая бригада,

545-й Городокский минометный полк,

523-й Городокский корпусной артиллерийский полк,

2-я Гвардейская Городокская минометная дивизия,

17-я Городокская истребительная противотанковая артиллерийская бригада,

488-й Городокский пушечный артиллерийский полк,

259-я Городокская истребительная авиационная дивизия,

6-й Гвардейский Городокский инженерный батальон.

Сегодня, 24 декабря, в 21 час столица нашей родины **Москва** от имени родины салютует нашим доблестным войскам, освободившим **Городок**,—двенадцатью артиллерийскими залпами из ста двадцати четырех орудий.

За отличные боевые действия **объявляю благодарность** всем руководимым Вами войскам, участвовавшим в боях за освобождение **Городок**.

Вечная слава героям, павшим в борьбе за свободу и независимость нашей родины!

Смерть немецким захватчикам!

Верховный Главнокомандующий
Маршал Советского Союза
И. СТАЛИН.

24 декабря 1943 г.

Союз нерушимый республик свободных
Сплотила навеки великая Русь.
Да здравствует созданный
волей народов,
Единый, могучий Советский Союз!

От Советского Информбюро

Оперативная сводка
за 24 декабря

Войска 1-го Прибалтийского фронта, развивая стремительное наступление, 24 декабря штурмом овладели городом и крупной железнодорожной станцией **ГОРОДОК**, а также заняли более 60 других населенных пунктов, среди которых крупные населенные пункты **ПЕШНЕВИЧИ**, **ПЫВАЛИНО**, **БЕРЕЗОВКИ**, **БУБНЫ**, **СТРАДАНКИ**, **МАЛОЕ КАШО**, **СЫРОВНЯ**, **ВОЛКОВО**, **СИМАНЯТА**.

В течение 24 декабря юго-западнее **ЖЛОБИНА** наши войска успешно отбивали атаки крупных сил пехоты и танков противника.

На других участках фронта разведка и артиллерийско-минометная перестрелка.

В течение 23 декабря наши войска на всех фронтах подбили и уничтожили 69 немецких танков. В воздушных боях и огнем зенитной артиллерии сбито 12 самолетов противника.



ДЕЙСТВУЮЩАЯ АРМИЯ.

В Н-ском порту.

На снимке: Подразделение десантников перед отплытием на боевое задание. Фото И. Тофан Фотохроника ТАСС

Директору

Благовещенской судовой
тов. **ИВАНОВУ**

Поздравляю коллектив судовой с досрочным выполнением годовой программы. Надеюсь, что Благовещенская судовая с честью справится с дополнительным заданием по выпуску сверхплановой продукции на 343 тысячи рублей и по боевому подготовится к перевыполнению плана в 1944 году.

Представьте через начальника пароходства работников вашего коллектива, отличившихся в перевыполнении программы для представления Наркому для награждения.

Начальник Восточного Центрального
Управления Речного Флота **ТЧАНИКОВ.**

НАКАНУНЕ СМОТРА ОРГАНИЗАЦИИ ТРУДА

Чего мы ждем
от смотра

На заводе имени Ленина есть узкоколейная дорога для перевозки материалов из цеха в цех и из цехов на суда. Эта дорога не оправдывает своего назначения. Из-за неисправности полотна и тележек последние часто соскакивают с полотна. Особенно часто соскакивают тележки при переводе на другой путь, так как стрелки не передвигаются.

В механическом цехе, в отделении плавсостава царит холод, рабочим приходится работать в теплой одежде, а подчас и не снимая рукавиц. Рабочее место группы моторного флота не освещается.

О холоде в отделении плавсостава уже писалось на страницах нашей бассейновой газеты. А вот и ныне там. Администрация нашего завода не реагировала на требование газеты создать в цехе нормальную температуру.

С 27 декабря на нашем заводе проводится общественный смотр организации труда. В связи с этим мне хотелось бы высказать одно пожелание: не превращайте смотра в очередную шумиху! Смотр лишь в том случае достигнет поставленной перед ним цели, если рабочие увидят, что с их предложениями, с их требованиями считаются действительно серьезно.

М. ЗЕЙСКИЙ.

Парторганизация контролирует
ход судоремонта

21 декабря на заводе имени Ленина состоялось партийное собрание. На нем были подведены итоги судоремонта за две первые декады декабря, а также зачитано письмо наркоматов. Шашкова и председателя ЦК союза речников тов. Горбачева о проведении общественного смотра организации труда. По всем видам работ завод идет в графике, однако, в среднем ремонте парового флота есть отставание от графика наркома на 3 процента.

Выступившие коммунисты говорили о недостатках в проведении среднего ремонта парового флота.

В принятом решении особо подчеркивается задача поднять качество судоремонта. Хозяйственным руководителям предложено решительнее внедрять рационализаторские предложения. Собрание порекомендовало создать отдельную бригаду по выморозке и подемке судов, состоящую из капитанов.

О некоторых недостатках
в нашей работе

В течение последних двух лет значительно возросло число механиков и обслуживающего персонала на Благовещенской пристани. Настоятельно встал вопрос об организации ремонтных мастерских с необходимым оборудованием.

Изготовление новых перегрузочных механизмов, простейших приспособлений и ремонт механизмов в существующей мастерской пристани подчас становится невозможным. Сейчас большую часть работ мы вынуждены выполнять на улице и лишь некоторые из них в мастерской. Конечно, это затрудняет нашу работу.

Но используем ли мы все имеющиеся у нас возможности? Нет. Прежде всего у нас до сих пор нет четкого внутри-

пристанского планирования. Во-вторых, наряды на работу, как правило, выдаются в процессе исполнения того или иного задания или после окончания его. В третьих, часто приходится работать незаправленным инструментом, так как нет ответственного лица за своевременное исправление и заправку инструмента.

Искоренение указанных недостатков даст значительное увеличение производительности труда ремонтных бригад. Задача работников пристани в ближайшие дни устранить эти недостатки и выявить еще неиспользованные трудовые ресурсы в целях повышения производительности труда. **З. ШЕРЛЕ,** начальник механизации пристани Благовещенск

Производственное совещание работников 2-го техучастка пути

Б. А. ОБЛИВАНЦЕВ,
капитан парохода

Наши требования к путейцам

В навигацию 1943 года нам, судоводителям, пришлось работать в более сложных условиях, чем в навигацию 1942 года. Успех нашей работы во многом зависит от работы путейцев. Для того, чтобы перевезти большее количество грузов, судоводителю нужна постоянная помощь работников пути и обстановки. Однако, не всегда технический участок справлялся со своими обязанностями. Некоторые перекаты находятся в неудовлетворительном состоянии. В предстоящую навигацию на одном из перекатов необходимо очистить косу, иначе караваны неизбежно будут садиться на мель.

Повидимому среди работников пути есть отдельные люди, которые, будучи обязанными следить за правильностью водного пути, работают однако не желая. Капитанам приходится терять время на промеры глубин. Особенно по-серьезному следует заняться путейцам створами, часто они стоят неправильно. Не менее значительным недостатком является и то, что наш путейский флот большую часть времени простаивает в затоне на ремонте.

К. В. СУСЛОВ,
начальник района
Зейского участка

Зорко охранять социалистическую собственность

Работа на реке Зей имеет свои особенности, это известно каждому капитану. От нас, работников пути, требуется оперативность, умение своевременно переставить обстановочные знаки.

В истекшую навигацию запозданий в перестановке знаков было мало. Правда, значительные затруднения с перестановкой знаков мы встретили на тех участках реки, где сильно подвижные пески.

Успешной работе значительно мешал наш отрыв от земснаряда. В дальнейшем мы должны держать постоянную связь с работниками земснаряда. Это предотвратит возможные ошибки.

Неплохо шла у нас работа с горением огней. Керосин имелся в достатке, но не хватало горелок и стекол. Приходилось собирать и ремонтировать старые. Случалось, что судоводители нам бросали упрек: итти не могли, не было огней на створах. Когда начинаешь проверять, оказывается, что лампа украдена. Значит надо лучше поставить дело охраны вверенной нам социалистической собственности.

Пароходство нас винит в посадке на мель баржи «Варшава». Дело обстоит так. Барки были огорожены, но с появлением на реке сала бакена пришлось снять. Для предотвращения посадки на мель следовало бы вызвать постовых старшин.

Сейчас мы, готовя инвентарь к навигации 1944 года, испытываем потребность в горелках и стеклах.

23-24 декабря состоялось производственное совещание работников 2-го технического участка пути. Путейцы обсудили доклад начальника участка тов. Гавырина об итогах навигации 1943 года и задачи в подготовке к навигации 1944 года, а также содоклад председателя линейного комитета тов. Артюх о культурно-массовой работе. Публикуем отдельные выступления участников совещания.

С. Г. СИЛИН, председатель трибунала

Неустанно крепить военную дисциплину

Два с половиной года великий советский народ в труде и на фронте борется против немецких оккупантов. Немалую помощь оказал фронту речной транспорт. Речники с честью несут боевую вахту, помогают Красной Армии в ее героической борьбе.

Неплохо поработали речники Верхнего Амура. Однако у нас все еще имеются недостатки и главный из них — нарушение отдельными людьми железной военной дисциплины. В нарушении дисциплины и кроется

главная причина аварий, имеющих место в истекшую навигацию.

Чтобы поднять воинскую дисциплину на должную высоту, каждый капитан должен вести среди членов своей команды постоянную воспитательную работу, заниматься воспитанием молодых кадров. Это укрепит воинскую дисциплину и предотвратит значительное число аварий.

Н. А. ПАТОВ, перекатный старшина

Главное — любить свое дело

Хочется мне нашим опытом поделиться, рассказать как работали фонарики нашего участка. Небольшая будка бы должность — фонарик, да каждый знает что от работы фонарика зависит нормальное движение караванов. А груза нужны фронту и промышленности нашей. Вот и получается, что незаменимый это человек фонарик.

Трудности у нас встречались немалые. Не было людей, не хватало ламп и стекол к ним. Приходилось нам, старикам,

работать за троих. Недостающее оборудование собирали и налаживали из старья. Это при необходимости может сделать любой старшина или фонарик, было бы желание да смекалка.

Случилось что на долгое время остались мы, двое стариков, одни. Вначале трудно было нам одним, но, ничего, справились. Главное — любить свое дело, болеть за него душой и чувствовать, что на этом посту выполняешь ты свой скромный долг перед Родиной.

Д. Ф. ВЫСОЧИН, капитан парохода

Держать постоянную связь друг с другом

На реке Зей очень низко поставлены створные знаки, за тальником их не видно даже днем. Надо устранить этот серьезный недостаток.

Чаше надо организовывать

встречи капитанов технического флота с капитанами пароходства, тогда работа пойдет у нас слаженнее и мы добьемся быстрого устранения многих неформальностей.

Г. У. АГАФОНОВ,
главный диспетчер
пароходства

Что мешало водить суда ночью

Путейцы 2-го технического участка своим самоотверженным трудом помогли Верхнеамурскому пароходству выполнить навигационный план грузоперевозок 1943 года. Однако то, что сделали путейцы, ни в коем случае не может нас удовлетворить. Путейцы должны работать значительно лучше.

Не во всех районах, обслуживаемых вторым техническим участком, выдержаны гарантийные глубины, ряд перекатов запущен. Особенно плохо обстоит дело с освещением пути, по реке редко увидишь зажженный фонарь или бакен. Если одну ночь фонарь горит, то две-три последующие ночи он не зажигается. Судоводителям очень трудно угадать — освещен путь в том или ином районе или нет, вот почему и получалось: как подходит ночь — капитан отдает якорь до следующего дня.

Диспетчерская не всегда аккуратно получала сведения о габаритах судового хода, зачастую эти сведения запаздывали.

В навигацию 1944 года работники 2-го техучастка должны построить свою работу так, чтобы обеспечить круглосуточное продвижение караванов. Необходимо обеспечить гарантийные глубины, добиться безупречной работы обстановки. Нужно также заняться сбором русла реки Зей там, где это необходимо.

И. А. БОГОДАЙКО,
старший капитан

Работать по-фронтовому!

Вслушав доклад начальника 2-го технического участка, можно подумать, что путейцы в навигацию 1943 года работали исключительно хорошо. В самом деле: не было зарегистрировано ни одной аварии, которая бы произошла по вине работников 2-го технического участка. Чего можно желать большего?

Но у судоводителей к путейцам есть большая претензия: по вине работников пути нельзя было водить караваны круглые сутки.

В каких условиях приходилось работать нашим капитанам? Фонари часто не зажигались, на линии очень редко встретишь опознавательный знак, пловучих бакенов почти нет. Поэтому приходится капитанам вести суда на свой риск или как только наступит ночь бросать якорь и ждать рассвета.

Мы ждем, что в навигацию 1944 года путейцы будут работать действительно по-фронтовому.

К. П. МАТВЕЕНКО,
капитан парохода

Помогать работе путейцев

В нашей работе имеется серьезный пробел — слабо еще мы, капитаны, реагируем на недостатки в работе пути. А ведь наши замечания и советы могут и должны помочь путейцам улучшить их работу.

Часто фонари горят там, где они совершенно не нужны, а створы, по которым нужно ориентироваться, не освещены. Этого не будет, когда мы с путейцами установим тесную связь.

Ясно видеть свои ошибки

Всего требование научиться водить суда и при плохой работе обстановки. Но факт остается фактом. Именно потому что наименее опытные капитаны не рисковали ночью водить суда, отпала и самая возможность совершить аварию по причинам негорения фонарей. Не слишком надеясь на качество работы путейцев, капитаны больше полагались на футшток и сами отыскивали происшедшие изменения в судовом ходе.

Все это замедляло движение флота. Докладчик сделал бы правильно, если бы подсчитал, сколько по причинам неудовлетворительной работы пути и обстановки было простоев флота и сколько в результате этих простоев было перевезено грузов для нужд фронта и народного хозяйства. Это мобилизовало бы работников пути на устранение недостатков в своей работе больше, чем успокоительное заявление о том, что «по вине 2-го техучастка в навигацию 1943 года не было совершено ни одной аварии».

В чем же кроются причины крупных недостатков в работе путейцев? Прежде все-

го в неправильном применении устава о дисциплине. На совещании был оглашен список людей, получивших дисциплинарные взыскания. Кто же эти люди, нарушающие дисциплину? Оказывается, что подавляющее большинство взысканий наложено на командный состав, рядовой же состав работников 2-го техучастка взысканиям почти не подвергался. Но ведь известно, что командный состав — это наиболее дисциплинированная часть людей в семье работников пути и обстановки. Весь секрет заключается в том, что устав о дисциплине еще не нашел своего применения по отношению рядового состава работников 2-го техучастка. Докладчиком не был оглашен другой список — список вынесенных поощрений. Это лишний раз свидетельствует об одностороннем понимании руководителями техучастка тех прав, которые предоставляет им устав о дисциплине.

На линии плохо была поставлена политическая и культурная работа. Тов. Артюх ни словом не обмолвился о том, что же сделал линейный комитет по культурному обслуживанию фо-

нариков, старшин перекатов. Люди, работающие на линии, предоставлены самим себе. В этом вторая причина недостатков в работе техучастка.

Неудовлетворительная подготовка к навигации путейского и обстановочного хозяйства — третья серьезная причина всех неудач в работе путейцев в навигацию 1943 года. В этом году флот из ремонта вышел с запозданием. Не хватало ламп, горелок, ламповых стекол, другого обстановочного инвентаря. Есть опасность что технический флот и в будущем году будет выпущен из ремонта в последнюю очередь: график заводских работ по ремонту технического флота не выполняется.

Таковы главные причины недостатков в работе 2-го технического участка. Они характерны и для других технических участков нашего бассейна.

Путейцы обязаны извлечь уроки из недостатков, имевших место в их работе в навигацию 1943 года. Не успокаиваться на достигнутых успехах, ясно видеть свои ошибки, чтобы не допустить повторения их в дальнейшем — такова задача.

Ответственный редактор
К. А. ЯРУНИН.