

# БОЛЬШЕВИК АМУРА

Орган Управления Верхнеамурского Речного Пароходства  
и Басномреча

Выходит по вторникам и пятницам

№ 11 (671) | Вторник, 8 февраля 1944 г. | Цена 15 коп.

## ПРИКАЗ

Верховного Главнокомандующего  
Генералу армии  
МАЛИНОВСКОМУ

Войска 3-го УКРАИНСКОГО фронта, после завязки боев местного значения, прорвали сильно укрепленную оборону немцев в районах северо-восточнее КРИВОЙ РОГ и северо-восточнее НИКОПОЛЬ, продвинулись вперед за четыре дня наступательных боев от 45 до 60 километров и расширили прорыв до 170 километров по фронту.

В ходе наступления наши войска, разбив четыре пехотных и три танковых дивизии противника, овладели городом и крупным железнодорожным узлом АПОСТОЛОВО западнее НИКОПОЛЬ, железнодорожной станцией МАРГАНЕЦ восточнее НИКОПОЛЬ, кроме того, заняли более 250 других населенных пунктов и вышли к нижнему ДНЕПРУ, недалеко от города НИКОПОЛЬ.

Тем самым наши войска отрезали пути отхода на запад группировке немцев, в составе более пяти пехотных дивизий, действующей в районе НИ ОПОЛЬ.

В боях отличились войска генерал-полковника ЧУЙНОВА, генерал-лейтенанта ГЛАГОЛЕВА, генерал-лейтенанта ШАРОХИНА, генерал-лейтенанта ШЛЕМИНА, генерал-лейтенанта танковых войск ТАНАСЧИШИНА, генерал-майора ГЛАЗУНОВА, генерал-лейтенанта ФОКАНОВА, генерал-лейтенанта УТВЕНКО, генерал-майора РУЧКИНА, генерал-майора КОТОВА, генерал-майора КУЗНЕЦОВА, артиллеристы генерал-лейтенанта артиллерии НЕДЕЛИНА, генерал-майора артиллерии ПОЖАРСКОГО, генерал-майора артиллерии РАТОВА, генерал-лейтенанта артиллерии ВОЗНЮК, и летчики генерал-лейтенанта авиации СУДЕЦ, генерал-майора авиации ТОЛСТИКОВА и генерал-майора авиации ШЕВЧЕНКО.

В ознаменование одержанной победы наиболее отличившиеся в боях соединения и части представить к присвоению наименований „АПОСТОЛОВСКИХ“ и „НИЖНЕДНЕПРОВСКИХ“ и к награждению орденами.

Сегодня, 6 февраля, в 21 час столица нашей родины МОСКВА от имени родины салютует нашим доблестным войскам, прорвавшим оборону немцев, — двадцатью артиллерийскими залпами из двухсот двадцати четырех орудий.

За отличные боевые действия ОБЪЯВЛЯЮ БЛАГОДАРНОСТЬ всем руководимым Вами войскам, осуществившим прорыв и участвовавшим в боях за АПОСТОЛОВО и на нижнем ДНЕПРЕ.

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

Смерть немецким захватчикам!

Верховный Главнокомандующий  
Маршал Советского Союза

И. СТАЛИН.

6 февраля 1944 года.

### К НОВЫМ ПОБЕДАМ!

Рабочие завода имени Ленина горячо приветствуют решения X сессии Верховного Совета СССР

Рано утром, 7 февраля, на заводе имени Ленина состоялся общезаводской митинг. С докладом о решениях X сессии Верховного Совета СССР выступил секретарь партийной организации завода тов. Васильев

— С чувством огромного удовлетворения весь советский многонациональный народ встретил весть об исторических решениях X сессии Верховного Совета СССР. Создание войсковых формирований в союзных республиках и предоставление союзным республикам широких прав в области внешних отношений имеет в наше время исключительно важное значение. Народы Советского Союза

еще теснее сплотятся вокруг коммунистической партии и ее мудрого вождя товарища Сталина.

Первым взял слово директор завода т. Новиков. Он призвал рабочих работать еще лучше, еще производительнее, 26-летие Красной Армии встретить новыми трудовыми достижениями

Выступивший следом начальник механического цеха тов. Савельев сказал: Мы не пожалеем ни средств, ни энергии для достижения победы.

Все выступавшие на митинге горячо приветствовали мудрые решения X сессии Верховного Совета СССР.

# От Советского Информбюро

Оперативная сводка за 6 февраля

В течение 6 февраля на Нарвском направлении наши войска полностью очистили от противника восточный берег реки Нарва севернее и южнее города Нарва.

Южнее Сиверский наши войска с боями продвигались вперед и заняли несколько населенных пунктов.

Западнее и юго-западнее Ровно наши войска овладели районными центрами Ровненской области Острожец, Млынов, Мизочь, а также с боями заняли несколько других населенных пунктов.

Севернее Звенигородна и Шпола наши войска продолжали вести бои по уничтожению окруженной группировки противника и, сжимая кольцо окружения, овладели населенными пунктами Дробоуна, Бурты, Петропавловна, Ольховец, Бернозовна, Ключини. Одновременно, к западу от Звенигородна, наши войска успешно отбивали атаки танков и пехоты противника, стремившихся пробиться на помощь окруженной группировке.

Несколько дней назад войска 3-го Украинского фронта, перейдя в наступление из районов северо-восточнее Кривой Рог и северо-восточнее Никополя, прорвали сильно укрепленную оборону немцев, прод-

винулись вперед за четыре дня наступательных боев от 45 до 60 километров и расширили прорыв до 170 километров по фронту. В ходе наступления войска фронта разбили четыре пехотных и три танковых дивизии немцев, овладели городом и крупным железнодорожным узлом Апостолово, железнодорожной станцией Марганец и вышли к нижнему Днепру недалеко от города Никополь. Тем самым наши войска отрезали пути отхода на запад группировке немцев, в составе более пяти пехотных дивизий, действующей в районе Никополь. Кроме того, наши войска заняли более 250 других населенных пунктов и среди них районный центр Днепропетровской области Софиевна, крупные населенные пункты Зеленополе, Князь-Ивановна, Ново-Витебск, Златоустовна, Енатериновна, Михайловна, Мало-Воронцовна, Каменна, Большая Костромна, Шолохово, Хмельницкий, Александрополь, Высокая, Дмитриевна, Борисовна, Гордище и железнодорожные станции Спокойствие, Девладово, Павлополье, Желто-Каменна, Мировая, Марганец.

В этих боях нашими войсками уничтожено: немецких танков—

128, орудий резерва калибров—160, пулеметов—245. Противник оставил на поле боя более 12000 трупов солдат и офицеров. За это же время нашими войсками по предварительным данным захвачены следующие трофеи: танков—65, орудий—разных калибров—435, минометов—156, пулеметов—390, автомашин—5312, тракторов и тягачей—49, повозок с военными грузами—655, складов разных—16. Из перечисленных трофеев только в районе Апостолово нашими войсками захвачено: танков—45, орудий разных калибров—130, самоходных орудий—15, из них 4 орудия «Фердинанд», зенитных орудий—25, автомашин—3000, паровозов—14, много вагонов и большие склады с боеприпасами, продовольствием и вещевым имуществом. Взято в плен до 2 тысяч немецких солдат и офицеров.

На других участках фронта—разведка, артиллерийско-минометная перестрелка и в ряде пунктов бои местного значения.

В течение 5 февраля наши войска на всех фронтах подбили и уничтожили 92 немецких танка. В воздушных боях и огнем зенитной артиллерии сбито 30 самолетов противника, из них 17 трехмоторных транспортных самолетов «Ю-52».

## Вручение орденов и медалей Советского Союза речникам Верхнего Амура

4 февраля состоялось вручение орденов и медалей группе работников Верхнеамурского речного пароходства за успешную работу по перевозкам оборонных и народнохозяйственных грузов.

Зам. председателя Хабаровского краевого Совета депутатов трудящихся тов. Горнов по поручению Президиума Верховного Совета СССР вручил ордена и медали награжденным.

Орден Трудового Красного Знамени вручен директору Благовещенского судоремонтного завода тов. П. И. Новикову. Орден „Знак Почета“—начальнику Верхнеамурского речного пароходства тов. М. Г. Андрееву, главному инженеру Верхнеамурского речного пароход-

ства тов. П. В. Данильченко и капитану пароход тов. М. П. Золотухину. Медаль „За трудовую доблесть“—бригадиру плотников Суражеской верфи тов. Волкову, механику парохода тов. Докучаеву, бригадиру плотников Суражеской верфи тов. Жакаеву, мастеру цеха Суражеской верфи тов. Кузнецову, главному врачу Благовещенской больницы тов. Хоммер, старшему штурману парохода тов. Шабаршину. Медаль „За трудовое отличие“—вручена главному диспетчеру Верхне-Амурского речного пароходства тов. Агафонову, радиооператору Благовещенской радиостанции тов. Гейнаровой, грузчику Суражеской приставы тов. Козак и преподавателю

Благовещенского техникума тов. Чепурину.

Выступившие от имени награжденных т. т. Новиков, Андреев, Козак, Хоммер и другие заверили партию и правительство, что коллектив Верхнеамурского пароходства, приложит все силы и старания к тому, чтобы отлично отремонтировать флот и пристанское хозяйство и всемерно подготовиться к навигации 1944 года.

Тов. Горнов после вручения орденов и медалей горячо поздравил получивших награды товарищей и пожелал им, а также всем водникам Верхнего Амура, дальнейших успехов в работе.



Эти фотографии найдены в бумажнике, который валялся в куче сорванных погон, крестов, амулетов, бумаг, выброшенных пленными немцами.

Владелец этого бумажника находился среди немцев, захваченных нашими частями в плен в районе Фастова.

На снимке: слева—советские люди—старики и юноши,—выведенные на расстрел ожидают смерти.

Справа—у ямы, где лежит советский человек, только что застреленный одним из гитлеровских палачей. Но жертва еще дышит, и второй гитлеровский палач разряжает в нее свой маузер.

Со сладострастием садистов немцы снимали такие картины. Палачи считали свои фотографии похвальными листами, а они стали обвинительным актом. И нег в мире кары, которая была бы слишком жестокой для этих зверей в эсесовских мундирах, забрызганных невинной кровью наших братьев, сестер.

Мщение и смерть немецким палачам!

## РАБОТА ПАРОХОДА „БАТУМИ“ В НАВИГАЦИЮ 1943 ГОДА

Анализ работы флота в летнюю навигацию, проведенный отделом эксплуатации, показывает, что из числа буксирных судов за выполнение измерителей технического плана лучше всех боролась команда парохода «Батуми», где капитан тов. Золотухин, награжденный правительством орденом «Знак почета», штурман тов. Шабаршин, награжденный медалью «За трудовую доблесть» и механик тов. Дерновой.

Выполнение месячных планов пароходом «Батуми» харак-

теризуется следующими данными: в мае—106 проц., в июне—133 проц., в июле—134,4 проц., в августе—122 проц., в сентябре—118 проц., в октябре—80 проц. В целом за навигацию пароход «Батуми» должен был сделать 47200 тоннокилометров, сделал 56862 тоннокилометра или 120,4 проц.

Таким образом, пароход «Ба-

\* \* \*  
Г. У. АГАФОНОВ,

главный диспетчер Управления пароходства

туми» из месяца в месяц перевыполнял свои месячные планы за исключением октября. Невыполнение плана в октябре объясняется тем, что из-за отсутствия грузов пароход использовался не на полную мощность и на коротких пробегах.

Выполнение эксплуатационных измерителей работы судна характеризуется следующими данными:

МЕСЯЦЫ	Нагрузка		техскорость		Проц. ходового время		Работа в вал. сут.	
	План	Выполнение	План	Выполнение	План	Выполнение	План	Выполнение
М а й . . . . .	0/3,72	0/4,7	0/208	0/268	57	57	0/210	0/59
И ю н ь . . . . .	11,2/0	16,7/5,45	187/0	232/310	56,1	62,6	600/0	1360/186
И ю л ь . . . . .	11,2/0	9,5/6,7	187/0	90/153	55,1	62,3	600/0	1100/61
А в г у с т . . . . .	11,2/0	7,2/1,35	18 /0	200/90	55,1	67	600/0	1000/77
С ен т я б р ь . . . . .	9,7/3,36	7,2/1,4	187/203	194/298	55	51,5	525/143	860/70
О к т я б р ь . . . . .	0/1,8	3,8/0,85	0/203	184/161	55	62,2	0/105	358/35
Итого за навигацию . . . . .	10,9/2,3	8,7/2,6	187/203	198/155	56	60,8	585/187	1000/87

Примечание: измерители в таблице показаны — в числителе работа на плотах, в знаменателе на сухогрузах.

Из приведенной таблицы видно, что пароходу «Батуми» сухогрузные перевозки были запланированы только в мае, в сентябре и в октябре, в остальные месяцы планом были предусмотрены только плотоперевозки.

По сухогрузам нагрузка на одну индикаторную лошадиную силу в среднем за навигацию перевыполнена, вместо 2,3 тонны на одну и. л. с. сделано 2,6 тонны. В сентябре и в октябре имеется невыполнение нагрузки по причине необеспечения парохода соответствующим возом.

Измерители средне-технической скорости движения с грузевыми караванами за навигацию вверх и вниз пароходом «Батуми» выполнены. В то же время пароход имел незначительное невыполнение технической скорости движения с порожними судами вверх. Это произошло вследствие буксировки тяжеловесных караванов.

Ходовое время систематически, из месяца в месяц перевыполнялось, это достигнуто в результате сокращения простоев в пути и на конечных пристанях и за счет круглосуточного движения с возом как вниз, так и вверх.

Валовый измеритель работы по сухогрузам по всем месяцам и в целом за навигацию не выполнен, это произошло по той причине, что пароход «Батуми» большую часть времени работал по буксировке плотов, а вверх водил порожние суда.

По буксировке плотов эксплуатационные измерители выполнены следующим образом. Нагрузка на одну и. л. с. выполнена только в июле месяце, в остальные месяцы и в целом за навигацию нагрузка не выполнена, что объясняется пред'явлением к буксировке плотов малой кубатуры, вместо 6000 кубометров пред'являлись плоты до 2500 кубм.

Техническая скорость движения с плотами и при ходе вверх легкачем систематически перевыполнялась. Это достиг-

нуто прежде всего за счет хорошего технического состояния судна. Сказалось, разумеется, и то, что пароход буксировал плоты уменьшенной кубатуры.

Валовый измеритель за все месяцы значительно перевыполнен за счет перевыполнения технической скорости движения и увеличения процента ходового времени с грузом. Значительное перевыполнение процента ходового времени с плотами произошло вследствие того, что пароход «Батуми», работая с плотами, на обратном пути буксировал баржи.

Общий процент ходового времени по всем месяцам систематически перевыполнялся, это достигнуто за счет сокращения простоев под буксировкой топлива, организации круглосуточного движения и сокращения стоянок в ожидании воза. Особенно много времени команда парохода «Батуми» сэкономила за счет круглосуточного движения. Так, например, идя с плотом от Благовещенка до Ленинска, пароход сделал остановку только в Стрележовой для пополнения топливом. Обычно же плотоводы на этом плесе делают 5-6 остановок.

Команда парохода «Батуми» добилась значительной экономии топлива и смазочных. По выполненной тоннокилометровой работе пароход за навигацию сэкономил в переводе на райчихинский уголь 1167 тонн и по силосоточной работе 405 тонн. Экономия топлива достигнута в результате высокопроизводительной работы парохода, нормального обеспечения паросиловой установки теплотехническими устройствами и правильной эксплуатации паросиловой установки. Большое значение имел также строгий учет приема и расхода топлива.

В качестве смазочного к машинному и цилиндрическому маслу примешивались нигрол, солидол и турбинное масло. Экономия смазочных материалов за навигацию составила 333 килограмма. Это достиг-

нуто в результате экономного расхода смазочных и применения отработанного масла, которое собиралось и после фильтрации и отстоя употреблялось для смазки вспомогательных механизмов и деталей устройства. Велся строгий учет и отчетность расхода смазочных масел.

Команда парохода «Батуми» не имела бы столь хороших результатов, если бы не заботилась постоянно о том, чтобы содержать свое судно в образцовом техническом состоянии. По данным инспекторских осмотров пароход «Батуми» содержался в хорошем техническом состоянии и команда дважды была премирована.

Несмотря на круглосуточное движение парохода с караванами, что не всегда выполнялось другими судами, буксировку тяжеловесных караванов и плотов кошельного типа имеющих пониженную общую прочность, пароход «Батуми» в течение всей навигации не имел ни одной аварии.

В целях повышения ответственности команды за содержание механизмов и систем, последние были закреплены за отдельными членами команды. Недостатком является то, что это закрепление не было оформлено приказом. Другой недостаток заключался в том, что капитан и механик не составили на навигацию плана проведения профилактического ремонта. Ремонт приурочивался к стоянкам и к котлоостанке по составленной заранее намечке работ, причем использовались полученные пароходом сменные части. Профилактический ремонт производился следующий: выбор слабых в движении, притирка арматуры, перебивка повозочных и радиусных втулок и другое. Без захода судна в затон команда выполнила заводских работ на 3116 рублей. В результате проведенного профилактического ремонта штурвальный машина в зиму 1943-44 года не потребовала ремонта.

Важнейшим условием достигнутых успехов в работе парохода «Батуми» была крепкая трудовая дисциплина. На судне были организованы систематические занятия по изучению Устава о дисциплине и Устава службы на судах. Капитан тов. Золотухин и механик тов. Дерновой приложили много усилий к тому, чтобы воспитать своих людей в духе железной военной дисциплины. В результате им удалось создать на судне работоспособный, дружный коллектив. За всю навигацию на пароходе «Батуми» не было ни одного случая нарушения трудовой дисциплины.

Как известно, большое значение в работе каждой судовой команды имеет правильная организация коллективного питания. Тов. Золотухин и его помощники проявляли постоянную инициативу в изыскании дополнительных источников снабжения. В результате коллективное питание на судне было поставлено удовлетворительно.

Огромную роль в перевыполнении плана сыграло социалистическое соревнование. С первых же дней навигации пароход «Батуми» заключил договор на социальное соревнование с командой парохода, где капитаном был тов. Погребинюк. Итоги соревнования на пароходе «Батуми» подвелись ежемесячно. Однако, большим недостатком в организации соревнования было отсутствие постоянного планирования. Тов. Золотухин и тов. Дерновой проявили недооценку этого важного дела, позволяющего поднять социалистическое соревнование на более высокую ступень.

Успехи в работе транспортных судов нашего пароходства были бы значительнее, если бы все командиры настойчиво боролись за укрепление на судах военной дисциплины, вели среди своих людей постоянную политико-воспитательную работу, повышали их деловую квалификацию и являлись бы подлинными организаторами социалистического соревнования. К сожалению, в нашем пароходстве имеется не мало командиров, которые допускают в работе самотек, не борются настойчиво за выполнение графика движения флота и измерителей технического плана. Многие наши командиры не добивались настойчиво точного, неуклонного выполнения устава о дисциплине. В результате на некоторых наших судах еще не изжиты случаи беспечности, расхлябанности, а так же нарушения единоначалия.

Капитан, механик, шкипер являются центральными фигурами на судне и от них прежде всего зависит успешная работа вверенных им людей. Опыт лучших наших командиров, к числу которых относятся капитан парохода «Батуми» тов. Золотухин, штурман тов. Шабаршин и механик тов. Дерновой, должен стать достоянием всех наших командиров. Равняясь на передовиков, мы добьемся в навигацию 1944 года еще более высоких результатов в своей работе.

Письма в редакцию

## БЛАГОДАРНОСТЬ ЖЕНЫ ФРОНТОВИКА

Уважаемая редакция!

Прошу поместить эту заметку, в которой я через газету хочу отблагодарить линейный комитет и лично председателя линкома тов. Артюх и начальника участка тов. Гавырина за повседневную заботу, проявляемую ими о моей семье.

Мой муж, Константинов Дмитрий Сергеевич, с первых дней войны находится на фронте. Был дважды ранен. В своих письмах он часто спрашивает, как помогает мне 2-й технический участок, где он работал раньше. Особенно беспокоится за судьбу троих наших детей. Несмотря на трудности военного времени, мне оказывается немалая помощь.

Весной 1943 года, когда я сильно нуждалась в продуктах, для ребят давали две порции обедов и ужинов. На зиму обеспечили топливом (выдали 5 кубометров дров). По решению линейного комитета дали 250 рублей деньгами. Сейчас двое детишек определены в детсады водников.

Больше всех интересуется тем, как я живу и в чем нуждаюсь тов. Артюх. Он нередко заходит ко мне, беседует.

Обо всем этом я писала мужу. В одном из последних писем он просил меня поблагодарить тов. Артюх и тов. Гавырина за ту горячую заботу, которую они проявляют обо мне и детях.

Екатерина Леонтьевна Семеновна (Константинова)

—О—

## ОБРАТИТЕ ВНИМАНИЕ!

Литейный цех Суражеской судостроительной фабрики представлял для работающих серьезную опасность.

По причине частого отсутствия отопления, формовочная земля и формы недостаточно сухи. При литье это дает много пара, возможны случаи взрыва чугуна. Из-за беспечности, по вине мастера тов. Кузнецова, расстановки опок, разлива чугуна, в дым и пар совершают выкрутасы, как в гониме. Но, так как для гонимки требуется ровное место, а здесь много искусственных нагромождений, то когда-нибудь эта «пляска» добром не кончится. А пока падал и спотыкался несколько раз только сам мастер.

Несмотря на очевидную вредность производства, рабочие лишены нейтрализующих веществ, очень редко дают мыло и совсем не обеспечивают спецодеждой, хотя полная возможность на верфи к этому есть.

Не мешало бы, во избежание несчастных случаев с рабочими, а следовательно, и с руководителями, начальнику механического цеха тов. Агафонову, начальнику ОГЗ тов. Нестеровой, главному инженеру тов. Кудрявцеву и директору завода тов. Рожкову обратить внимание на литейный цех.

Сотрудник.

Ответственный редактор  
К. А. ЯРУНИН.