

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

БОЛЬШЕВИК АМУРА

Орган Управления Верхнеамурского Речного Пароходства
и Баскомреча

Выходит по вторникам и пятницам

№ 17 (703)

Пятница, 3 марта 1944 г.

Цена 15 коп.

ВАЖНЕЙШЕЕ УСЛОВИЕ БОЛЬШЕВИСТСКОГО РУКОВОДСТВА

Большевицкая партия всегда придавала исключительно важное значение контролю и проверке исполнения. Тем большее значение имеет хорошо поставленная проверка исполнения сейчас, когда советский народ ведет жестокую борьбу с таким сильным и коварным врагом, как гитлеровская Германия.

Речной транспорт является военизированной отраслью народного хозяйства. А это значит, что приказы и распоряжения вышестоящих начальников должны выполняться на речном транспорте так же четко, как и в армии. Без этого не может быть настоящей военной дисциплины, а следовательно, не может быть и успешного решения тех больших и ответственных задач, которые стоят сейчас перед советским транспортом.

Но можно ли добиться четкого выполнения приказов и распоряжений, если не налажена проверка исполнения, если она проводится от случая к случаю? Разумеется, нет.

Народным комиссаром речного флота Союза ССР тов. Шашковым 1 февраля изданы приказы 27 и 28 о мероприятиях по подготовке речного транспорта к навигации 1944 года. В этих приказах дана развернутая программа борьбы речников за обеспечение перевозок в предстоящую навигацию. Одновременно в них отражена та огромная забота, которую уделяют партия и правительство речному транспорту, оказывая ему широкую всестороннюю помощь. Важнейшей и первоочередной задачей хозяйственных руководителей, партийных и профсоюзных организаций является задача довести приказы 27 и 28 до исполнителей, до широких масс речников. Однако, на некоторых участках нашего паро-

ходства, как, например, на пристани Благовещенск, еще ничего не сделано, чтобы ознакомить рабочих и служащих с содержанием этих приказов Наркома.

Это произошло прежде всего потому, что никто из управления пароходства не позаботился проверить, с чего начальник пристани т. Савин начал выполнение этих важнейших приказов. А стоило только это сделать, как сразу же выяснилось еще одно немаловажное обстоятельство. Оказывается, руководителям пристани никто и не рассказывал о том, что с приказами 27 и 28 необходимо ознакомить весь личный состав. Следует заметить, что тов. Савин получил приказы 27 и 28 двадцать третьего февраля. Сколько напрасно упущенного времени!

Это только один из примеров недопустимого отношения к важнейшим директивам, которые, к сожалению, имеют еще место в нашем пароходстве.

Вот другой пример. Имеется много директивных указаний Наркомата, касающихся вопроса подготовки кадров. Есть по этому вопросу и приказы начальника пароходства. Однако, выполняются они очень плохо. Разгадку этого следует искать также прежде всего в плохой постановке проверки исполнения.

Правильная организация проверки исполнения сверху до низу — важнейшее условие большевистского руководства. Это нужно твердо усвоить всем командирам речного транспорта «большим» и «малым». И раз это будет твердо усвоено, решения партии о постановке контроля и исполнения будут нами претворены в жизнь — мы сумеем справиться с любым заданием, которое партия и правительство возложат на наше пароходство.

Флот в боевую готовность!

На 35 дней раньше срока сдан в зимней готовности с оценкой „отлично“ пароход, где капитаном тов. Высочин и механиком тов. Котельников. На месяц опередил график Наркомречфлота, на „хорошо“ закончила ремонт команда судна, где капитаном тов. Федченко и механиком тов. Катанаев с оценкой „отлично“ приняты в зимней готовности суда, где капи-

танами т.т. Нестеренко и Карякин, механиками Асламов и Енин. С оценкой „хорошо“ приняты суда, где капитанами Бережнев и Чукмасов, механиками Москалев и Каркушевский. В зимней готовности принят также пароход, где капитаном тов. Полов.

Раньше установленного срока сданы три газохода и 30 судов несамостоятельного флота.

Детям фронтовиков

Комсомольцы Благовещенской судовой верфи собрали в фонд помощи детям фронтовиков более 4 тысяч рублей. На эти деньги приобретено 12 пар детской обуви, 28 платьев, игрушки, чулки.

Среди рабочих, служащих и инженерно-технических работников

завода имени Ленина собрано 3371 рубль.

Около 3 с половиной тысяч рублей собрал коллектив Управления пароходства.

На воскреснике работники Благовещенской пристани заработали и отчислили в помощь детям фронтовиков около 1 тысячи рублей.

К вопросу о советско-финских отношениях

За последнее время в иностранной печати распространяются различные слухи и вымыслы о якобы ведущихся между Советским Союзом и Финляндией переговорах относительно прекращения Финляндией военных действий против СССР и выхода Финляндии из войны. В действительности же, официальные переговоры между Советским Союзом и Финляндией еще не начались, а дело идет о подготовке таких переговоров.

В середине февраля с. г. один видный шведский промышленник обратился к советскому посланнику в Стокгольме А. М. Коллонтай с сообщением, что в Стокгольме прибыл представитель финского правительства г-н Паасикиви, имеющий поручение выяснить условия выхода Финляндии из войны. При этом А. М. Коллонтай был поставлен вопрос, согласится ли советское правительство иметь дело с нынешним финским правительством, и согласна ли она встретиться с представителем этого правительства г-ном Паасикиви.

По поручению советского правительства А. М. Коллонтай заявила, что советское правительство не имеет оснований питать особого доверия к нынешнему финскому правительству, но если у финнов нет дру-

гих возможностей, то советское правительство в интересах мира согласно вести переговоры с нынешним финским правительством о прекращении военных действий.

Во время состоявшейся по просьбе г. Паасикиви 16 февраля неофициальной встречи г-н Паасикиви заявил А. М. Коллонтай, что он уполномочен финским правительством выяснить условия советского правительства относительно прекращения Финляндией военных действий и выхода Финляндии из войны.

При следующей встрече А. М. Коллонтай передала г-ну Паасикиви ответ советского правительства, содержащий следующие условия перемирия:

1. Разрыв отношений с Германией и интернирование немецких войск и кораблей в Финляндии, причем если Финляндия считает эту последнюю задачу для себя непосильной, то Советский Союз готов оказать ей необходимую помощь своими войсками и авиацией.

2. Восстановление советско-финского договора 1940 года и отвод финских войск к границе 1940 г.

3. Немедленное возвращение советских и союзных военнопленных, а также советских и союзных людей из гражданско-

го населения, содержащихся в концлагерях или используемых финнами на работах.

4. Вопрос о частичной или полной демобилизации финской армии оставить до переговоров в Москве.

5. Вопрос о возмещении убытков, причиненных Советскому Союзу военными действиями и оккупацией советских территорий, оставить до переговоров в Москве.

6. Вопрос о районе Пегасмо оставить до переговоров в Москве.

Г-ну Паасикиви было заявлено, что если финское правительство согласно немедленно принять эти условия, советское правительство готово принять в Москве представителей Финляндии для переговоров о заключении конкретного соглашения.

Распространявшиеся в некоторых органах иностранной печати слухи о том, что советское правительство предъявило Финляндии требование о безоговорочной капитуляции, а также о том, что Советский Союз потребовал от Финляндии согласия на оккупацию советскими войсками г. Хельсинки и других крупных финских городов, являются необоснованными.

Информбюро Наркоминдела СССР.

На фронтах отечественной войны

(Обзор военных действий за время с 23 по 29 февраля 1944 года)

На Псковском направлении наши войска развивали успешное наступление. За истекшие семь дней советские части заняли город и крупный железнодорожный узел Дно, город и крупную железнодорожную станцию Порхов, а также районные центры Ленинградской области Струги Красные, Середка, Дедовичи, Новоселье, Карамышево, Славковичи и Пожеревицы. 29 февраля советские войска заняли 250 населенных пунктов и в том числе село Погорелка, расположенное в 10 километрах севернее Пскова.

Западнее и юго-западнее города Холм наши войска с боями продвигались вперед и заняли ряд населенных пунктов, в том числе районные центры Калининской области Локня и Бежаницы. В бою за Локню советские бойцы уничтожили 700 немецких солдат и офицеров, захватили 5 танков, 12 орудий, 5 складов в боеприпасах и 2 склада с инженерным имуществом. При взятии Бежаницы уничтожено до полка вражеской пехоты, захвачено 15 танков, 23 орудия, 45 автомашин, 7 складов с боеприпасами и шесть складов с продовольствием. Взято много пленных. Особенно упорно противник оборонял железнодорожную станцию Чихачево. Советские бойцы сломили вражеское сопротивление, овладели станцией и захватили 26 орудий, 15 складов с боеприпасами, 3 склада с продовольствием, 50 автома-

шин, крупный обоз с военными материалами и другие трофеи. Железная дорога Дно—Новосокольники полностью очищена от противника.

Север-западнее и западнее города Новоскольники наши войска, преодолев сильно укрепленную полосу обороны противника, успешно продвигаются вперед. За три дня боев освобождено от немецко-фашистских захватчиков свыше 300 населенных пунктов и несколько железнодорожных станций. Нанесено поражение трем немецким дивизиям. Преследуя врага, наши части 29 февраля заняли районный центр Калининской области город Новоржев. Захвачено много трофеев и пленных. Освобождено несколько тысяч мирных жителей, которых немцы угоняли на каторгу в Германию.

Войска 1-го Белорусского фронта перешли в наступление против немецко-фашистских войск, расположенных в районе города Рогачев. Успешно форсировав реку Днепр, наши войска прорвали сильно укрепленную оборону немцев на фронте 50 километров и за три дня напряженных боев продвинулись вперед на 20—25 километров. Советские части 24 февраля штурмом овладели городом Рогачев—крупным опорным пунктом обороны противника на Бобруйском направлении.

В боях за город Рогачев наши войска уничтожили до 6 тысяч немецких солдат и офицеров, 26 танков и самоходных орудий, 86 полевых ору-

дий, 56 минометов, 140 автомашин и 27 бронемашин. Захвачено у немцев 68 орудий, 88 минометов, 160 пулеметов, более 2 тысяч винтовок и автоматов, 80 автомашин, 200 лошадей, 8 танков, 2 самоходных орудия, 3 склада боеприпасов, 8 продовольственных складов, 18 радиостанций, 29 вагонов с боеприпасами и другие трофеи.

Северо-западнее и западнее города Луцк несколько дней назад немцы предприняли наступление против наших войск, занимающих плацдармы на западном берегу реки Стирь. Вначале противнику удалось незначительно вклиниться в нашу оборону. Последующими контратаками наших войск немцы не только были отброшены в исходное положение, но и потеряли несколько новых населенных пунктов. В этих боях противник понес большие потери в живой силе и технике.

Южнее города Апостолово наши войска 27 февраля овладели районным центром Николаевской области Ново-Воронцовка. Южнее города Кривой Рог освобождены от немецко-фашистских захватчиков районный центр Днепропетровской области город Широкое и город Ингулец.

За время с 22 по 28 февраля наши войска на всех фронтах подбили и уничтожили 305 немецких танков. В воздушных боях и огнем зенитной артиллерии сбит 281 самолет противника.

Покончить с недооценкой подготовки кадров

На суда и предприятия Верхнеамурского пароходства идут новые кадры молодых рабочих. Перед кадровиками встала серьезная задача — передать молодежи свой богатый производственный опыт, обучить юношей и девушек технике мастерства.

Без активного участия молодежи кадровые рабочие не смогли бы справиться с теми задачами, которые выдвинуло перед ними дело обороны нашей великой Родины. Успех выполнения графиков судоремонта и плана грузоперевозок в большой мере зависит от того, как работают, как овладевают специальностями молодые рабочие и работницы.

В прошлом году план подготовки кадров Верхнеамурским пароходством не был выполнен. По обучению плавсостава судоремонтных специальностям план выполнен на 32,5 процента, по подготовке кадров на пристанях всего на 27 процентов и на промпредприятиях на 42,4 процента.

Почему это произошло?

В отделе кадров Управления пароходства «найжены» причины прорыва в этом важнейшем мероприятии. В годовом отчете невыполнение плана обучения плавсостава судоремонтных специальностям объясняется тем, что «основное внимание уделялось обучению людей плавательским специальностям», а невыполнение плана подготовки кадров на пристанях — отсутствием рабочей силы. Столь же неубедительно звучит и объяснение отдела кадров того вопроса, почему сорван план подготовки кадров на промпредприятиях. Тут, видите ли, «контингент учащихся комплектовался за счет подростков 12—14-летнего возраста, имевших зачастую низкую общеобразовательную подготовку», что якобы и вызвало естественное увеличение сроков обучения. Поэтому многие из обучавшихся не получили рабочего разряда в 1943 году.

Но только ли это не дало возможности выполнить директивные указания Наркомречфлота по обучению специальностям и переквалификации рабочих? Или, может быть, здесь есть другие, более реальные причины?

Конечно, есть.

Где же истинные причины?

Руководители предприятий и общественных организаций обязаны были окружить прибывающую на производство молодежь особым вниманием и подлинной отеческой заботой, создав все условия для того, чтобы вновь прибывающая молодежь полюбила речной транспорт и стала основным ядром его постоянных кадров.

Некоторые руководители наших предприятий и пристаней, начальники цехов, капитаны и механики не учли этой простой

истины. Это и явилось основной причиной недопустимого факта — невыполнения плана подготовки квалифицированных кадров нашим пароходством.

На пристани Суражевка в межнавигационный период было подготовлено на курсах 19 помощников мотористов. Преимущественно это были подростки 14—15 лет. Если бы старшины и мотористы, администрация и общественность пристани окружили их особым вниманием, оказывали бы повседневную помощь в их практической работе, то они стали бы достойной сменой своих предшественников — ныне фронтовиков. Но этого не было. Приведем только один факт бездушного, нетерпимого отношения к молодому рабочему.

История одного поммоториста

Окончивший курсы помощников мотористов Скорик был назначен на катер номер 35. Моторист Колобов заставлял его стоять на вахте по 12, а иногда по 18 (!) часов подряд. Скорик рассказал об этом секретарю комсомольской организации, последний — начальнику пристани. Начальник пристани тов. Чирков сделал Колобову ЗАМЕЧАНИЕ, а Скорик был переведен на резервный катер. Там в его обязанность входило выкачивать из корпуса воду и следить, чтобы не растащили части машины. Никакого практического опыта он, конечно, получить не мог. Через некоторое время Скорика снова перебросили на катер к Колобову, откуда, не выдержав плохого отношения к себе со стороны моториста, он бежал.

По разным причинам, — из-за грубого обращения, из-за отсутствия воспитательной работы, из-за необеспечения одежды или обуви, из-за частых перебросок с одного судна на другое, из-за чрезмерного пристрастия некоторых капитанов к дисциплинарным взысканиям и т. д., — с судов, приписанных к Суражевской пристани, самовольно ушло значительное число молодых рабочих. Достаточно сказать, что из обучавшихся на курсах поммотористов за время навигации бежало с производства до десятка человек.

Дольше в четыре раза

В механическом цехе завода имени Ленина сроки обучения учеников увеличены с положенных трех месяцев более, чем на год! Причем, общеобразовательная подготовка их не так уж низка. Мастер этого цеха тов. Фатеев ссылается на низкий рост учеников, а начальник учебно-курсового пункта завода тов. Попов говорит, что переводить молодежь в рабочий разряд после трехмесячного обучения вообще опасно. «На них, — опасается Попов, — будет спускаться план, как на рабочих, а они его не выполнят, тогда и завод не справится с планом».

Завод или учебный комбинат?

На том же заводе имени Ленина можно услышать и другие, более чем странные, объяснения неудовлетворительной работы по подготовке кадров.

— Что у нас учебный комбинат? — говорят на заводе. — Вы хотите, чтобы мы выполняли план судоремонта и в то же время превратились в какое-то учебное заведение?

Выполнить приказ Наркома

Уже из этих фактов ясно, что вопрос подготовки кадров у нас явно недооценивается. Ясно и то, что выдвигаемые отделом кадров причины срыва этого важнейшего мероприятия не соответствуют действительности.

Для того, чтобы не повторить ошибок прошлого года, нужно прежде всего учесть, что:

1) обучению плавсостава судоремонтных специальностям помешало отсутствие на судах станков, инструментов, полуфабрикатов и т. п., необходимых для подготовки квалифицированного ремонтера (токаря, слесаря, плотника);

2) не низкая общеобразовательная подготовка учеников послужила причиной увеличения сроков обучения, а недооценка вопроса подготовки в кратчайший срок новых квалифицированных кадров некоторыми командирами производства.

В срыве плана обучения молодежи на наших промпредприятиях немаловажную роль сыграла также и неправильная система оплаты за обучение подростков. Поскольку обучающие получали оплату не за обученного ученика, а за сам процесс обучения, то они и не были материально заинтересованы в сокращении сроков обучения своих учеников. Более того, можно даже предположить, что отдельные рабочие, обучающие подростков, были заинтересованы как раз в обратном, т. е. в том, чтобы возможно дольше удерживать около себя обучаемых ими (а фактически уже обученных) подростков. На Благовещенской судовой верфи наблюдались такие явления. Слесарь З., имевший ученика, из месяца в месяц выполнял нормы выработки на 180—220 процентов. Но стоило только взять от него ученика, как тот же слесарь З. начинал выполнять нормы выработки на 140—150 процентов. Соответственно снижался и его заработок.

Нужно коренным образом перестроить систему оплаты за обучение кадров.

Нарком Речного транспорта Союза ССР тов. Шашков в своем приказе за номером 28 придает особое значение производимому в 1944 году вовлечению на производство и обучению молодых кадров. Задачи, поставленные перед нами Народным Комиссаром, мы обязаны выполнить.

ПИСЬМА В РЕДАКЦИЮ

Без контроля

В затоне Синда среди судов ВАУРП-а отстаиваются и суда Верхнеамурского речного пароходства. Люди, оставленные на судах на отстойный период времени, заняты работами по саморемонту судов. Для того, чтобы в срок подготовить суда и отремонтировать их с высоким качеством, необходимо правильно организовать труд и поставить на должную высоту трудовую дисциплину. Однако, здесь не налажен даже учет явок на работу.

Учет поставлен настолько отвратительно, что люди не знают — делают ли сегодня что-нибудь их соседи и вообще вышли они на работу или же, в связи с холодным утром, отсиживаются в квартирах. Да никто этим и не интересуется. Табеля составляют шкиперами судов, а их никто не проверяет. Следовательно, шкипер может подряд в каждой графе табеля ставить восьмерки (8 часов), а на работу выходить раз в пятидневку, а то и реже.

Шкипер баржи № 50 Газитулин, пользуясь отсутствием

какого-либо контроля, до того обнаглел, что в продолжение всей зимы ни одного раза не принял участия в общих работах, связанных с саморемонтом судов. На свою баржу Газитулин является когда ему вздумается. Были случаи, что люди целыми сутками не знали, где же находится Газитулин. С момента закрытия навигации за Газитулина числится 800 рублей, в которых он не отчитался до сего дня. Кроме того, в начале декабря он взял на зарплату 1500 рублей, в расходовании этой суммы также не отчитался. Из этого примера видно, что безконтрольность, которую допустило управление пароходства, наруку недисциплинированным людям. Необходимо наладить точный контроль за мерой труда каждого рабочего, оставленного на зимовку в затоне Синда на судах Верхнеамурского пароходства. В частности, необходимо поставить дело так, чтобы учет явок на работу был сосредоточен в одних руках.

И. ПРОХОРОВ.

„Придите завтра“

Работая в центральном ОРС-е ВАУРП-а, я еще в августе месяце внесла деньги в кассу транспортной конторы этого ОРС-а за дрова и за вывозку их.

Проходит осень, приближается зима — я мерзну в неотапливаемой квартире вместе со своей семьей, мерзнет и болеет ребенок — дров мне не везут, хотя давно уже обеспечены ими все другие работники ОРС-а.

Обращаюсь непосредственно к начальнику ОРС-а тов. Филатову — последний заверяет меня, что дрова привезут «завтра» — и даже в моем присутствии отдает распоряжение привезти мне их — начальнику транспортного отдела Понемареву. «Завтра» наступает и проходит — дров все нет.

Тем временем я перехожу на работу в ВАУРП. В ВАУРП-е выписывают и привозят мне дрова, за исключением тех, что должен привезти ОРС.

Скоро пройдет зима, а мои не однократные обращения к Филатову попрежнему остаются безрезультатными. Мне не отказывают, — нет! Мне каждый раз с чисто «отеческой» заботой обещают доставить дрова «завтра».

Во время нахождения в командировке в г. Сретенске, приехавший туда же т. Филатов обрадовал меня сообщением, что моей семье привезли вместо дров уголь.

Каково же было мое разочарование, когда, вернувшись из командировки, я узнала, что угля мне не привезли! Невольно пришлось покраснеть за т. Филатова — к лицу ли коммунисту, руководителю советского учреждения заниматься, мягко выражаясь, мистификацией?

К. ХРИСТЮК.

ПО СЛЕДАМ НАШИХ ВЫСТУПЛЕНИЙ

В редакцию газеты „Большевик Амура“

По опубликованной статье в газете «Большевик Амура» «Когда наведут порядок в ремесленном училище?» сообщаю, что директор ремесленного училища т. Ефимов обещал статью среди учащихся, а также административно-хозяйственных работников училища. На виновников, ученика группы судоплотников Шипива наложено взыскание — строгий выговор и ученику группы рулевых столяров Корягину объявлен выговор.

После обсуждения статьи, указанные в ней недостатки устранены.

Пом. нач. пароходства
по кадрам ТАРАНИК.

„БРАКОДЕЛ“

Под таким заголовком в нашей газете, была помещена заметка, в которой говорилось, что по вине механика Ланкина были изготовлены 42 штуки бракованных колесных пальцев. Военный прокурор Верхнеамурского участка Амурского бассейна сообщил в редакцию, что факты, изложенные в заметке, подтвердились. Приказом по 5-му участку пути Ланкину объявлен выговор, и стоимость брака отнесена за его счет.

Следующий номер нашей
газеты выйдет 8 марта.

Ответственный редактор
К. А. ЯРУНИН.