

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

БОЛЬШЕВИК АМУРА

Орган Управления Верхнеамурского Речного Пароходства
и Баскомреча

Выходит по вторникам и пятницам

№ 20 (706)

Вторник, 14 марта 1944 г.

Цена 15 коп.

От Советского Информбюро

Оперативная сводка за 12 марта

В течение 12 марта на ПРОСКУРОВСКОМ направлении наши войска продолжали вести наступательные бои, в ходе которых заняли несколько населенных пунктов и среди них НЕМИРЕНЦЫ, БРОНЕВКА, ПЕТРИКОВЦЫ, МАЛАШОВЦЫ, МАЦКОВЦЫ, МАЛИНИЧИ, НИЖНИЕ ВОЛКОВЦЫ, ОРЛИНЦЫ, ХОДКОВЦЫ, ЗАРУДЬЕ. Нашими войсками перерезана железная дорога ПРОСКУРОВ—ГУСЯТИН.

Западнее и южнее города УМАНЬ наши войска, продолжая успешно развивать наступление, овладели районным центром Одесской области городом ГАЙВОРОН, районными центрами Винницкой области ТЕПЛИК, ДЖУЛИНКА, а также с боями заняли более 60 других населенных пунктов, в том числе крупные населенные пункты БИТАЙ—ГОРОД, ГРАНОВ, МИХАЙЛОВКА, ЧЕЛЕНБИВА, КУБЛИЧ, ВЕЛИКАЯ МОЧУЛКА, МЫШАРОВА, ИЛЯХОВА, КАМЕННАЯ КРИНИЦА, ОЛХОВАТА, и железнодорожные станции ИВАНГОРОД, РОСКОШЕВКА, МАРКОВКА, КУБЛИЧ.

Северо-западнее и западнее города КИРОВОГРАД наши войска вели наступательные бои, в результате которых овладели районным центром Киевской области МОБРАЯ КАЛИГОРКА и заняли более 30 других населенных пунктов, среди которых крупные населенные пункты ПЕТРАКОВКА, ЛИСИЧЬЯ БАЛКА, СУХАЯ КАЛИГОРКА,

АНТОНОВКА, ЯНОПОЛЬ, ДУКОВА, ОСИТНАЯ, ЕЛЕНО-КОСОГОРОВКА, ПЕТРОПИЛБЕ.

Северо-западнее и западнее города КРИВОЙ РОГ наши войска, продолжая развивать наступление, овладели районным центром Кировоградской области городом ШЕВЧЕНКОВО и железнодорожным узлом ДОЛНСКАЯ, а также с боями заняли более 50 других населенных пунктов, в том числе крупные населенные пункты НОВО-САВИЦКОЕ, НОВО-ГРИГОРЬЕВКА, БЕРЕЗОВКА, ПЕРЕПЕЛИЦА, МАРФОВКА, СЕРГЕЕВКА, ДМИТРИЕВКА, НОВОСЕЛБЕ, МЕДОВА и железнодорожные станции ПИСАНКИ, НОВО-ДАНИЛОВКА.

Западнее и юго-западнее АПОСТОЛОВО наши войска с боями продвигались вперед и овладели районными центрами Николаевской области ПРИВОЛЬНОЕ (на западном берегу реки Ингул), БОЛЬШАЯ АЛЕКСАНДРОВКА и заняли более 60 других населенных пунктов, в том числе СОФИЕВКА, УЛЬЯНОВКА, МАЙЕРОВКА, ЛЕНИНО, НОВО-ПРИВОЛЬНОЕ, МАЛАЯ АЛЕКСАНДРОВКА, НОВАЯ КУБАНЬ, НОВОСИБИРСК, СВОБОДНЫЙ, ДРУЖНЫЙ, ВОЛОДЬЕВКА, ЛЬВОВО, ТЯГИНКА.

На других участках фронта — разведка и в ряде пунктов бои местного значения.

В течение 11 марта наши войска на всех фронтах подбили и уничтожили 58 немецких танков. В воздушных боях и огнем зенитной артиллерии сбито 35 самолетов противника.

НАЧАЛЬНИКУ ВЕРХНЕАМУРСКОГО ПАРОХОДСТВА

Воодушевленный приказом товарища Сталина коллектив пристани Сретенск напряженно трудится, чтобы всесторонне подготовиться к навигации 1944 года.

Самоотверженно работают грузчики и работники плавсостава пристани Сретенск надрывно трудятся, чтобы всесторонне подготовиться к навигации 1944 года. Грузчики И. Н. выполняют норму на рубке на 250 процентов, бригадир женской бригады Михайловская В. К., матрос Урютин выполнят норму на 175 процентов, грузчик Гребеньщиков Л. П., шкипер Барышев Е. А. норму выполняют на 185 процентов. Тов. Иса-

ев работает бригадиром три года и из года в год перевыполняет производственные задания.

На общем собрании коллектив дровяной пристани взял на себя сообразительства довести среднюю производительность труда до 250 процентов, добиться, чтобы не было ни одного рабочего не выполняющего производственных норм. Оказать всемерную помощь лесозаготовительной конторе в людях, чтобы обеспечить заготовку дров и деловой древесины в соответствии с полной потребностью пароходства.

Начальник пристани Сретенск БОДАГОВ

СРЕТЕНСК, НАЧАЛЬНИКУ ПРИСТАНИ СРЕТЕНСК ТОВ. БОДАГОВУ

Приветствую коллектив пристани с выполнением производственных заданий. Выражаю уверенность, что речники Сретенского участка с честью вы-

полнят взятые на себя повышенные обязательства по всесторонней подготовке к навигации 1944 года.

Зам. начальника пароходства БЛИНОВ.

Не было еще в истории войн случая, чтобы враг сам прыгнул в пропасть. Чтобы выиграть войну, нужно подвести противника к пропасти и столкнуть его туда.

И. СТАЛИН.

За первенство в соревнованиях по ПВХО

Коллектив Благовещенского судоремонтного завода имени Ленина, включаясь в проведение X Всесоюзных соревнований по П. В. Х. О., поставил перед собой задачу всеми мерами бороться за первенство в соревнованиях.

В эту работу у нас на заводе включилась не только осовавихимовская организация, активисты-общественники П. В. Х. О. но и партийная, профсоюзная и комсомольская организации, а также дирекция завода. Именно это позволило коллективу завода добиться первых успехов в проведении соревнований.

Как мы работали?

Во-первых, мы решили не распыляться, проводить все мероприятия строго по плану, для чего нами был составлен единый заводской план, на основе которого проводилась и проводится вся работа по соревнованию.

Во-вторых, мы пришли к выводу, что без проведения агитмассовой работы, без ознакомления членов нашего коллектива с целями и задачами соревнований — успеха в этом деле не будет, поэтому агитмассовой

работе нами уделялось большое внимание.

В третьих, мы считали, что без создания актива из рабочих, ИТР и служащих завода дело соревнования заранее обречено на неудачу. Исходя из этого первой нашей целью было создать такой актив и мы действительно его создали и продолжаем укреплять. Активисты оборонной работы на заводе: Тютюник П. А. (литейный цех), Чашин Б. Н. (электротех), Лобач М. С. (станочный цех), Новиков В. М. (древеснообделочный цех), Морякин М. А. (электросварочный цех), Заика Н. И. (электросварочный цех), Петров В. В. (контора главная). Отличники учебы: Галактионов М. П., Глебовская В. Н., Барабаш П. И., Ульянов П. Н., Кондратьева Г. Н., Непартович М. С., Лесков Н. И. и другие.

Начиная с первого февраля и на сегодня, по коллективу завода имени Ленина из числа подлежащих переподготовке по 6 часовой программе сдали нормы ПВХО 100 процентов рабочих, ИТР и служащих завода. Из числа подлежащих

обучению по 26 часовой программе — 74 процента.

За этот период времени организация Осоавиахима на заводе выросла на 100 человек.

За последние дни в связи с призывом куйбышевских железнодорожников — членов Осоавиахима наша организация ОСОАХ провела на заводе сбор денежных средств на восстановление города Киева, собрано 8800 рублей.

Коллектив завода полностью обеспечен противогазами. Противогазы проверены, подогнаны и закреплены за отдельными рабочими, ИТР и служащими завода. Хранение противогазов в цехах и отделах обеспечивает их сохранность и быструю выдачу в случае воздушного нападения противника.

Коллектив завода, воодушевленный победами доблестной Красной Армии на фронтах Отечественной войны, приложит все усилия к тому, чтобы выйти победителем во всеобщих соревнованиях ПВХО.

П. НЕСТЕРОВ,
председатель комиссии по проведению X всесоюзных соревнований ПВХО на заводе имени Ленина.

БОЛЬШАЯ СИЛА

Много замечательных женщин-передовиков производства выросло за годы советской власти на речном транспорте. В Международный женский день работницы коллектив Суражеской пристани отмечал выдающуюся работу многих активисток.

Старый работник пристани тов. Лыкина Татьяна Мироновна с 1933 года работает в нашей системе, от рядового работника питания она дошла до зав. производством столовой. Всегда внимательная, ласковая она заслужила всеобщее уважение. Каждый любовно называет ее «Мироновной».

Мироновна не только хороший производственник, она замечательная мать. Двое ее сыновей защищают Родину на фронте и оба имеют правительственные награды.

За честное отношение к труду она премирована начальником пароходства денежной премией.

Кривошлык Нина Григорьевна в межнавигационный период работает секретарем ОРС-а. Здесь она просто незаменима. Исполнительная, вежливая она не считается ни со временем, ни с тем, какую поручают ей работу. Весь плавсостав знает ее по работе в навигацию. «Наша Нина» — говорят сура-

жесцы-речники. Нина, работая летом в магазине, так поставила свою работу, что ни один пароход не задерживался по ее вине. Рано утром, поздней ночью Нина всегда в магазине. Продукты заготовлены заранее — получай и выходи в рейс.

Начальник пристани в день 8 марта вынес тов. Кривошлык благодарность.

На пригородном хозяйстве работает телятницей Мария Петровна Титова. Все поголовье телят у нее в прекрасном состоянии, не было ни одного случая падежа. Приходилось наблюдать, как Мария Петровна даже ночью поднимается, чтобы проверить своих питомцев, не холодно ли им, все ли в порядке. В день работницы ей вынесена благодарность.

Женщины Суражеской пристани быстро овладевают «мужскими» профессиями. Горжеева Н. И. и Макареня Н. А. пришли к нам в 1942 году. Начали работать матросами, быстро овладели этой специальностью. В 1943 году Макареня с июля была выдвинута на работу рулевым, Горжееву в этом году также выдвигают на работу рулевым. Обе они были награждены грамотами горкома ВКП(б) и горисполкома города Свободного.

Горжеева и Макареня 8 марта получили премии от начальника пароходства.

Замечательный товарищ и работник Корякова. В 1942 году пришла она на транспорт, работала приемо-сдатчиком, и в 1943 году стала работать помощником заведующего складом. Очень внимательная, бдительная, она проявила много настойчивости в деле сохранности грузов. Энергичная, физически выносливая она активно участвовала в погрузо-разгрузочных работах и увлекала своим примером других.

Премирована начальником пароходства и имеет благодарность от начальника пристани.

Хорошо работает бухгалтерский аппарат под руководством тов. Высоцкой Марии Александровны. Недавно работает на нашей пристани Высоцкая, но в короткий срок сумела добиться хороших результатов и досрочно сдала годовой отчет.

Много у нас инициативных, замечательных женщин, среди них: Муромцева К. В., Гусева А. И., Аноярова Р. М., Иванова А. И., Шишкалова В. И., Вагина П. И., Шишлова В. П., Клава Сорокина и другие.

Можно смело надеяться, что и в навигацию 1944 года наши женщины будут идти по-прежнему вперед.

Л. ДЕМЬЯНKOBA.

Выше техническую культуру эксплуатации флота!

(К итогам эксплуатационного совещания речников Востока и Сибири)

В период с 13 по 23 января в городе Новосибирске произошло кустовое эксплуатационное совещание пароходств Восточного Центрального Управления Наркомречфлота. Руководил эксплуатационным совещанием заместитель Народного комиссара Речного флота Союза ССР т. Харитонов Т. В.

На эксплуатационном совещании в основном разбирались два вопроса:

1. Об итогах работы пароходств, решающих портов и пристаней Восточного ЦУРФА в навигацию 1943 года и задачи на 1944 год (доклад начальника ВостЦУРФА т. Тчанникова Е. П.).

2. Об итогах внедрения технического плана и графиков движения в пароходствах в навигацию 1943 года и мероприятия на 1944 год (доклад заместителя начальника ВостЦУРФА по эксплуатации тов. Шадрина П. А.).

Большое место в работе эксплуатационного совещания было уделено работе комиссии по разработке предложенных проектов инструкций по техническому плану и трех основных его составных частей — графика движения флота, технологических процессов обработки флота в портах и пристанях и собственно инструкций по планированию, учету и анализу работы пароходства по техническому плану.

Также работали комиссии по разработке новых положений по организации диспетчерского руководства движением флота, положения по оперативному движению и учету перевозок. Особое внимание было уделено вопросу организации работы пассажирского флота.

Вся работа кустового эксплуатационного совещания проходила под лозунгами:

«Выше техническую культуру эксплуатации флота!»

«Борьба за график — борьба за выполнение государственного плана перевозок!»

«Диспетчер всегда должен следовать впереди парохода и организовывать его работу по графику!»

В докладе начальника Восточного Центрального Управления т. Тчанникова были подведены итоги работы каждого пароходства и в целом Центрального Управления.

Работе Верхнеамурского пароходства, выполнившего план перевозок на 110,3 процента по тоннам и на 107,5 процента по тоннокилометрам, выполнившего и перевыполнившего измерители работы основного буксирного флота, значительно улучшившего использование флота, была дана положительная оценка.

На ряду с этим было отмечено два существенных недостатка в работе нашего пароходства, во многом не позволивших пароходству дать больше продукции для нужд фронта.

Прежде всего была отмечена значительная аварийность по флоту, которая являлась прямым результатом грубого на-

Для более широкого ознакомления всего личного состава флота и берега с техническим планом, его содержанием и назначением, редакция газеты «Большевик Амура» печатает цикл статей по техническому плану:

1. Выше техническую культуру эксплуатации флота! (к итогам эксплуатационного совещания речников Востока и Сибири)

2. Технический план и его роль в работе пароходства.

3. Графики движения флота.

4. Технические процессы обработки флота на пристанях.

5. Составление технического плана работы буксирного флота.

Редакция рекомендует командному составу широко ознакомиться с ними весь личный состав.

рушения правил плавания и технической эксплуатации, нарушения устава службы на судах речного флота и трудовой дисциплины.

Насколько велик ущерб, причиненный государству авариями, видно уже из того, что наше пароходство по причинам большой аварийности потеряло 0,7 процента провозной способности флота. Слабая борьба с аварийностью в нашем пароходстве была подвергнута тем более резкой критике, что по большинству пароходств аварии значительно снижены, а по Верхнеамурскому пароходству за ряд последних лет количество аварий и суммы убытков от них стабилизировались, больше того аварии приняли в отдельных случаях более тяжелые формы.

Вторым основным недостатком в работе Верхнеамурского пароходства являлись колоссальные простои тоннажа и тяги сверх установленных норм. Всего за навигацию 1943 года пароходством был допущен непроизводительный простой буксирной тяги и тоннажа в количестве, равном потере 13,2 процента провозной способности флота. Достаточно указать, что только по одной Благовещенской пристани перепростой тоннажа составил 401495 тоннажесуток, по пристани Суражевка 92970 тоннажесуток, по пристани Малиновка 26177 тоннажесуток. Угрожающие размеры принимают простои флота на линии, в пути следования.

Следует отметить, что в целом по пароходству простои тоннажа относительно навигации 1942 года значительно снижены и составляют всего 43 процента, но тем не менее они продолжают оставаться одним из основных недостатков в работе нашего пароходства, тормозящих нашу работу.

Основными причинами наличия такого количества непроизводительных простоев флота являются: во первых, наличие целого ряда узких мест на пристанях пароходства и клиентуры, и, во-вторых, отсутствие должной борьбы командного состава флота и берега с простоями флота и причинами порождающими их. Поэтому в решениях эксплуатационного совещания особое внимание было уделено мероприятиям по обеспечению безаварийной работы флота и ликвидации простоев флота, за счет ряда организационных технических мероприятий, повышения квал-

фикации командного состава флота и берега, укрепления воинской дисциплины и повышения культуры эксплуатационной деятельности.

В докладе начальника службы эксплуатации Восточного ЦУРФА тов. Шадрина был дан анализ итогов работы пароходств по техническому плану в 1943 году.

Большинство пароходств фактически по техническому плану не работало. Графики движения флота не выполнялись, а технические процессы обработки флота, в лучшем случае только разработанные на бумаге, оставались не внедренными на практике, что приводило к росту простоев флота сверх норм, срыву государственного плана грузоперевозок.

Ряд пароходств, недопонимая организующей роли технического плана в работе флота, упорно противодействовал его внедрению, неоднократно обращаясь в ВостЦУРФ с просьбами отсрочки введения в действие графика движения флота и технического плана. Вполне понятно, что эти пароходства не обеспечили выполнения государственного плана грузоперевозок.

В пароходствах же, где техническому плану было придано более серьезное значение, большим недостатком было отсутствие необходимой пропаганды технического плана среди широких слоев его исполнителей. Технический план был достоянием только управлений пароходств, точнее — небольшой группы инженерно-технических работников, которые непосредственно были заняты его оформлением и разработкой. Вполне естественно, что и у этих пароходств должного и полного эффекта в деле выполнения государственного плана грузоперевозок и использования флота не получилось.

В прениях по докладу, как один из недостатков в деле внедрения технического плана, бы-

ла отмечена недостаточная организующая роль Восточного Центрального Управления, отсутствие должного контроля и анализа, а следовательно и мероприятий, направленных на изжитие недостатков, на перевыполнение государственных планов грузоперевозок, на улучшение использования флота.

Основной задачей управлений пароходства в настоящее время в деле выполнения технического плана, вслед за его разработкой, является широкая его популяризация, ознакомление с техническим планом всего плавающего и берегового состава.

В работе секций эксплуатационного совещания нашло место широкое ознакомление работников пароходств с инструкциями по техническому плану — графиком движения флота, технологическим процессам обработки флота на пристанях, по оперативному планированию грузоперевозок, по диспетчерской системе руководства. В результате работы секций внесены добавления и изменения в инструкции, в основном вызванные особенностями работы пароходств Востока и Сибири.

Все перечисленные инструкции предусматривают создание единой и стройной системы руководства и оформления эксплуатационной деятельности пароходств в отличие от существовавших до последнего времени разнообразных по каждому пароходству форм по планированию, руководству и учету.

В решениях эксплуатационного совещания намечен ряд конкретных мероприятий, направленных на коренное улучшение работы флота, пристаней и пароходств в целом, на безусловную и полную подготовку пароходств к навигации, на обеспечение государственного плана грузоперевозок.

Эксплуатационное совещание в приветственной телеграмме Народному Комиссару Речного Флота тов. Шашкову выразило уверенность в том, что пароходства Востока и Сибири и весь в целом ВостЦУРФ будут в навигацию 1944 года передовыми по Наркомречфлоту. Речники Верхнего Амура должны приложить все усилия к тому, чтобы выполнить это обещание, данное речниками Востока и Сибири.

М. ТРЯСУЧЕВ,
начальник службы эксплуатации, участник совещания речников Востока и Сибири.

Не допустить штурмовщины

Идет весна. Водники Амура и Зеи удваивают энергию, чтобы досрочно закончить ремонт флота. Пользуясь теплыми днями, каждый стремится сделать как можно больше на своем судне.

Надо сказать, что завод имени Ленина в эту зиму сделал очень много, поднято на клетки большое количество самоходного и несамоходного флота (в прошлые годы такого количества судов не поднималось). Это говорит за то, что принимаются профилактические меры к охране корпусов. Много делается и по крупным машинным деталям (производятся расточка ЦНД и ЦВД и другие работы).

На ряду с этим имеются и отрицательные явления. Для примера приведу такой факт. На Зейской косе стоит разобранный катер «32». Он имеет полугнивший корпус, машина и мотор из корпуса вынуты, крупные машинные детали лежат на берегу.

Этому катеру по плану предусматривается сделать капитальный ремонт, но только лишь на-днях на катере начали производить кое-какие работы.

Руководителям завода надо учесть, что время уходит и не исключена возможность что катер «32», не имея пловучести, будет во время весеннего паводка затоплен. Надо ускорить работы по ремонту катера, дабы избежать штурмовщины, которая неизбежно приводит к ухудшению качества ремонта.

Одновременно хочется обратить внимание наших водников на следующее: пройдите по затону и вы увидите большое количество вновь сделанных на непаровых судах гальюнов, они странно маячат по всему затону. Это говорит о том, что шкипера очень плохо берегут вверенные им суда. При подходе к пристани и дебаркадерам, а также к борту парохода шкипера не считают своей обязанностью убрать гальюн, что и приводит к поломке.

М. Козьмин

Чего ждут? На что надеются?

Приказ Наркомречфлота номер 204 о подготовке кадров пристанью Сретенск и первым техническим участком выполняется неудовлетворительно. Здесь организованы курсы командного состава, однако многие капитаны, пом. капитаны, механики и пом. механики на занятия не ходят. Это тем более недопустимо, что из всех командиров сретенского флота только 5 человек имеют дипло-

мы и свидетельства об окончании соответствующих учебных заведений. Все же остальные согласно приказа Наркомречфлота не могут быть допущены к плаванию на судах в качестве командиров.

Еще хуже обстоит дело с подготовкой шкиперов. Да их и нет у нас, а о том, кто будет плавать начальник участка тов. Дубинин и начальник прис-

тани Сретенск тов. Бодагов повидимому не задумываются.

В свою очередь капитаны и механики не готовят для своих судов кадры матросов, рулевых и кочегаров — ждут, что им пришлют людей из Благовещенска.

И. С. Анисимов

Ответственный редактор
К. А. ЯРУНИН.