

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

БОЛЬШЕВИК АМУРА

Орган Управления Верхнеамурского Речного
пароходства и Басномреча

21 Июня

1947 года

Суббота

№ 57 (1110)

Год издания 10-й

Цена 15 коп.

**Выполнять план ежедневно, еже-
декадно ежемесячно по всем количест-
венным и качественным показателям
— основной долг речников Верхнего
Амура.**

ДОСТОЙНО ВСТРЕТИМ 30-ю ГОДОВЩИНУ ВЕЛИКОГО ОКТЯБРЯ

Работать ритмично

Вступая во Всесоюзное соревнование за достойную встречу 30-й годовщины Великой Октябрьской социалистической революции речники Верхнего Амура дали слово Родине, товарищу Сталину выполнить навигационный план перевозок досрочно.

Это обязывает нас, речников с первого и до последнего дня навигации работать равномерно по графику, ритмично, без рычков и штурмовщины.

Сейчас наступили решающие дни — продвижения плотов и караванов и полного использования грузоподъемности тоннажа. Вода прибыла. Следовательно имеется полная возможность изо дня в день увеличивать оборот тоннажа и тяги, выполнять ежедневное задание по всем родам грузов.

Несмотря на благоприятные условия навигации в июне, первая половина месяца показала, что пароходство хотя и идет в графике по выполнению плана перевозок по тоннажам, оно все же далеко отстало с выполнением других основных показателей.

Например, на 18 июня, включительно, с выполнением плана перевозок по тонно-километрам пароходство отстало на 8,4 процента. Плохо справляется пароходство и с перевозками сухогрузов. Месячный план перевозок сухогрузов выполнен на 18 июня всего только на 37 процентов.

Такие неутешительные итоги первой половины июня говорят о том, что среди некоторых эксплуатационных работников нашего бассейна не изжит нетерпимая «раскачка», когда в первые дни месяца эксплуатационники, руководители пристаней устраивают себе некоторую передышку, живя надеждой, что в последующие дни и декады месяца работа будет «наверстанна».

Такая тенденция вредна, ибо она срывает ритмичную работу флота и пристаней и в конечном итоге приводит к неудачам.

Итоги работы первой половины июня показали, что простой флота на наших пристанях исключительно велики, караваны судов движутся медленно. Пароход «Сучан» из Ленинска в Благовещенск (758 км.) шел с двумя баржами № 61 и «Чикаго» 15 суток.

Прибывшие 16 июня с зерном баржи № 61 и «Чикаго» до 19 июня — три дня не разгрузались. Только 19 июня пристань приступила к разгрузке баржи «Чикаго», а вторая и до сих пор стоит на рейде в ожидании выгрузки.

До конца июня осталось несколько дней. Надо повести решительную борьбу с простоями флота на пристанях. Надо убыстрить продвижение караванов на линии. Принять все меры к увеличению темпов перевозок дров, угля и прочих грузов. А этих грузов, как, например, дров вполне достаточно. Их всего за навигацию мы должны перевезти 40.000 тонн, а перевезли всего только еще 4.000 тонн, то-есть только одну десятую. Выполнять ежедневные, декадные, месячные планы, каждой вахтой, бригадой, каждым судном и пристанью. Выполнить досрочно навигационный план перевозок не в среднем, а равномерно по всем родам грузов такова основная задача работников плавающего состава и пристаней.

Слово держим

На пароходе «Сергей Лазо» я плаваю кочегаром первую навигацию. Чтобы работать успешнее — сразу же после поступления на судно заключил с кочегаром Загибайловым договор на социалистическое соревнование. Держать пар на марке на нашем судне — задача нелегкая. Дутье отремонтировано не было, сифон работает неважно. Но мне удалось добиться положительных результатов. Пар во время моих вахт постоянно держится на марке.

Слово — встретить 30-ти летие Великого Октября достойными трудовыми подвигами — держу на совесть. Вызвал на со-

ревнование кочегаров Макарова, Черемпова и других. Думаю не подкачать — выйти из соревнования победителем.

Члены машинной команды хорошо выполняют свое обязательство по борьбе с простоями. Кочегары, масленщики, помощники механиков во время остановок дружно участвуют в погрузо-разгрузочных работах. Каждый из них, дорожа честью своего судна, делает все возможное, чтобы скорее и успешнее выполнить навигационный план второго года новой сталинской пятилетки.

И. ГРИНЬ,
кочегар парохода.

Любить свое дело

Еще в детстве я многое узнал о Сергее Лазо — бесстрашном и стойком борце за победу трудящихся, о его роли в установлении Советской власти на Дальнем Востоке.

Вот отчего плавать масленщиком на судне, носящем славное имя героя гражданской войны, я считаю за большую честь.

За время работы на судне я накопил немалый производственный опыт. За образцовый уход за механизмами командование судна меня неоднократно премировало. В судоремонт 1946—47 г.г. за отличную работу мне присвоили звание слесаря 4 разряда. Подобных результатов может достичь каждый. Нужно быть лишь

внимательным, повышать квалификацию, любить порученное дело.

Ухаживая за механизмами, постоянно слежу, чтобы между трущимися частями главной машины и вспомогательных механизмов не было нагрева, регулярно смазываю трущиеся части. За месяц плавания я сэкономил 5 килограммов смазочных.

Заключенный договор на социалистическое соревнование в честь достойной встречи 30 годовщины Великого Октября с масленщиком тов. Шолковым помогает нам производительнее работать.

Б. СЕЛЕЗНЕВ,
масленщик.

В борьбе за план

Коллектив Суражеской верфи упорно борется за выполнение плана, за освоение нового вида судостроения.

После возвращения из научной командировки главного инженера верфи тов. Кудрявцева работы еще более оживились. В цеха даны чертежи, технологические карты, руководствуясь которыми работать стало значительно удобнее.

Весь коллектив работает магом не плохо. Передовыми, знатными людьми нашего производства являются следующие товарищи: котельщик Егоров и молотобоец Кобрусы, выполнившие задание на 240 процентов каждый, кузнец Ломакин давший 245 процентов плана, кузнец Дружинин выполнивший на 220 процентов и другие. Среди токарей первенство оставалось за товарищем Ярошук. У него и сейчас не плохая норма выработки — 170 процентов. Однако токарь тов. Борилин М. М. обогнал тов. Ярошука и дал в мае

230 процентов. Соревнование двух замечательных токарей живо интересует общественность судостроения.

Среди рабочих корпусного цеха выделились своим трудом плотник Антипов, дающий 165 процентов нормы, плотник Сукощев 184 процента, конопатчица Шабельникова 178 процентов. Еще больших успехов добилась станочница Нестерова, выполнившая месячное задание на 185 процентов.

Есть у нас и товарищи, которые не выполнили своих норм из-за небеспечности материалами, это столяры Боревич и К. Новгородов.

Не были обеспечены работой по специальности плотники Дегтярев и шлюпочник, Докучаев. Этим товарищам мы знаем, как хороших рабочих и в небеспечности их работой повинен начальник цеха тов. Заготовкин.

К. КАШТАНОВ.

Итоги одного плавания

В зимний судоремонт 1946—47 годов пароход «Профинтерн» находился в длительном капитальном ремонте. Особенно трудоемкие работы были выполнены по ремонту котлов. Необходимо было провести и работу механизмов.

Поэтому по заданию механико-судовой службы пароходства, я, как механик наставник, с первым же рейсом вышел в плавание до Николаевска-на-Амуре. В пути предстояло оказать практическую помощь, осуществить техническое наблюдение за работой котлов и механизмов. Эта работа была мною выполнена.

Следует признать, что весь коллектив судна работал в пути слаженно, напряженно боролся за выполнение и перевыполнение производственных заданий.

Количество часов простоя максимально сократилось; в погрузо-разгрузочных работах участвовал весь коллектив. Производительность труда на погрузке и выгрузке доходила до 150—170 процентов. Разгрузка 120 тонн груза производилась, например, за три часа.

Хорошо следил за четкой и бесперебойной работой механизмов члены машинной команды, кочегары постоянно держали пар на марке. Особенно слаженно трудились вахты кочегаров т. т. Рогова, Кондрашева и Кизилова. Их самоотверженная работа достойна поощрения. Не считаясь со временем работали помощники механиков т. т. Якинин, Попов, масленщики т. т. Чепурихин, Тищенко, Шпилев и другие: во время хода судна эти товарищи систематически проводили профилактические работы по улучшению работы механизмов. Наряду с этим, был проведен ряд работ по лунинско-киселевским методам. (На 15 июня этих работ выполнено на 114 человеко-часов).

Безукоризненно выполняли свои обязанности члены палубной команды, обеспечивая полный порядок и чистоту судна, вежливое и культурное обращение с пассажирами. Такими товарищами являлись рулевой т. Фокин, матросы т. т. Иванов и Титов, уборщица Фрелова и другие. Коллектив постоянно помнит, что договор, заключенный с командой парохода «Дзержинский», обязывает ко многому. Чтобы работать еще успешнее, все члены команды заключили между собой индивидуальные договоры и настойчиво борются за их выполнение.

Н. БОГДАНОВСКИЙ,
механик-наставник.

ПО СОВЕТСКОМУ СОЮЗУ

КАРШИ, 18 июня. (ТАСС). В Кашкаринской области темпы уборки хлебов значительно выше прошлогодних. Сельхозартель Камашинского, Кассанского, Китаевского и других районов завершают уборку озимого ячменя, развернули массовую козовицу и обмолот пшеницы.

Хлебаробы Чиракчинского района скопили хлеба с площади в 14,5 тысячи гектаров и почти весь урожай обмолотили. На государственные склады поступили уже сотни тысяч пудов ячменя, тысячи пудов пшеницы.

ПРОЗНЫЙ, 18 июня. (ТАСС). В юго-восточных районах области началась комбайновая уборка озимого ячменя. Комбайнер Гудермесской МТС Столчев в первые два дня убрал «сталинцем» ячмень с площади в 31 гектар. В сельхозартелях имени Кагановича, «Первого мая», Надтеречного района и имени Сталина Гудермесского района, сбор зерна превышает 150 пудов с гектара.

МАЙКОН, 18 июня. (ТАСС). На полях Адыгей идет выборочная козовица озимого ячменя ручным способом и простейши-

ми машинами. В совхозе имени Микояна и в ряде колхозов Шовгеновского и Красновардгейского районов на поля вышли комбайны. Передовые колхозы области начали поставки хлеба государству.

САМАРКАНД, 18 июня. (ТАСС). На уборку богатого урожая хлебов вышло более половины комбайнового парка области. Комбайнеры принимают все меры, чтобы не допустить потерь зерна. В первой Зааминской МТС на хедерах всех комбайнов поставлены добавочные щиты. Машины оборудованы зерноуловителями.

Знают ли на пристани, когда придет пароход?

В первом рейсе, — рассказывает капитан парохода «Профинтерн», Борис Андреевич Обливанцев — до порта Николаевск мы должны были идти на двух котлах. Однако вышли мы только на одном, т. к. испытания второго котла не были закончены. Это отступление от план-приказа повело к снижению технической скорости. В Хабаровске, находящийся под испытанием котел был предьявлен для осмотра регистру, но только за 424 километра до Николаевска мы смогли пойти на двух котлах.

Обратный путь проходил в более нормальных условиях и команда парохода образцово справлялась со своими обязанностями. Особенно хорошо работали члены команды — матросы: Иванов, Китов и Шановаленко, рулевой Пубко и старые, опытные кочегары: Минин, Сериков и Рогов. В Сталинске, например, чтобы не задерживать пароход все свободные от вахты, члены команды встали на погрузку груза клиента. За три часа было погружено 142 тонны зерна.

С нетерпением ждала команда «Профинтерна» свою родную пристань Благовещенск. Здесь, после трудного рейса,

ждал людей честно заработанный отдых. Пароход прибыл в 0 часов 30 минут. На пристани не было ни одного огонька. Когда «Профинтерн» пришвартовался команду огорошили следующим сообщением:

— Можете, бункероваться своими силами. У нас нет грузчиков.

Осветив, по мере возможности, рабочую площадку команда приступила к бункеровке в 2 часа и закончила ее в 6 часов утра.

— Грузчиков нам обещали дать в 7 часов утра, — заканчивает свое повествование старый капитан — но пришли они только в 8 часов. В рейс мы должны были уйти завтра в 14 часов. Начальник пристани тов. Савин обещал закончить обработку судна своевременно, но сдержит ли свое слово я не знаю.

Начальник пристани сдержал свое слово. «Профинтерн» ушел точно по расписанию. Но тов. Савину не лишнее помнить, что пристань также должна обеспечивать и своевременную обработку судна в течение по прибытии, чтобы у команды не создавалось впечатление, что их судно прибыло неожиданно и некстати.

Л. АНТОНОВА.

В речном училище

ЗАКОНЧИЛИ ИСПЫТАНИЯ

Месяц тому назад успешно закончили учебу курсанты третьих курсов штурманского отделения Благовещенского речного училища. Ни один курсант этого отделения не получил неудовлетворительной оценки. Круглыми отличниками закончили учебу курсанты Кононенко, Кошелев и Родион.

Также успешно закончились на днях и испытания на первых и вторых курсах. Особенно глубокие знания показали курсанты Кириллов, Кнезев, Шетников, Ступаков, Жукевич, Ушелемов и Забара.

ГОТОВЯТСЯ К ГОСИСПЫТАНИЯМ

Выпускники штурманского отделения деятельно готовятся к предстоящим госэкзаменам, которые начнутся 17 июля. В процессе подготовки они имеют возможность консультироваться по всем интересующим их вопросам. По судоводению они получают консультацию у преподава-

теля Вдовина, по судовой и речной практике у руководителя специальности тов. Гардаш, по специальной у преподавателя Косицына, по эксплуатации речного флота у тов. Шейкуса и устройству судов тов. Шейль.

ГОСЭКЗАМЕН

Тринадцатого июня начались госэкзамены на IV курсе гидротехнического отделения. На экзаменах, проведенных по двум предметам — английский язык и речные изыскания — отличные знания показали курсанты Буйвол, Жудов и Куприянова. Не допущены к дальнейшей сдаче экзаменов показавшие слабые знания курсанты Бряквина, Лукашенко и Залешина.

Госэкзамены заканчиваются 28 июня. После месячного отдыха все закончившие речное училище будут направлены на работу в Нижнеамурское, Ленское и Ангарское пароходства.

Советы агронома

Уход за посевами картофеля

Для получения высокого урожая картофеля необходимо поле держать чистым от сорняков и в рыхлом состоянии.

Появившиеся всходы нужно бороновать в один след легкими деревянными боровами вдоль рядков. Боронование следует производить, когда высота картофельного растения не более 5 сантиметров. Выдернутые растения вслед за боронованием должны быть заделаны обратно в почву. На индивидуальных огородах эта, первичная обработка посевов проводится тяпками или деревянными граблями.

Первое окучивание производят когда растение достигнет высоты 15—20 сантиметров. Ранее этого срока растения легко засыпаются землей, а засыпание листьев понижает урожайность. Окучивание имеет целью увеличить вокруг нижней части стеблей массу рыхлой земли и, тем самым, дать возможность для образования дополнительных побегов и клубней. Окучивание производят окучниками или ручными мотыгами с обязательной последующей опрыской засыпанных листьев и заваленных стеблей.

Второе окучивание производят перед смыканием ботвы между рядами, что обычно бывает при начале цветения. Окучивание картофеля следует проводить

влажной землей, по возможности, после дождя. При наличии сорных трав, после рыхления и окучивания картофеля, должна проводиться ручная полка сорняков до полного их уничтожения.

Подкормку картофеля производят начиная со всходов, но не позднее первого окучивания. Подкормку делают птичьим пометом в виде сухого толченого порошка или в разведенном виде. Одна часть птичьего помета разводится на 5 частей воды. Навозная жижа разбавляется водой в 2 раза. Зола, древесная или соломенная, вносится в сухом виде. При сплошной подкормке удобрение вносится в междурядья (бороздки), при выборочной — непосредственно вокруг куста. Глубина заделки удобрения — 10 сантиметров.

Вслед за подкормкой проводится рыхление или окучивание. Одним из главных мероприятий по уходу за посевами картофеля является прочистка посевов, т. е. удаление всех больных кустов. Кусты с гниющими стеблями, скрученными в трубку листьями, с преждевременно пожелтевшими или опадающими листьями, должны быть удалены с поля вместе с клубнями (в случае их образования).

К. НОРЫЦИНА,
старший агроном УРС'а.

Из истории нашего флота

Приближается славная дата

В недалеком будущем команда парохода «Держинский» будет праздновать сорокалетие своего судна.

«Держинский» появился в амурских водах в августе 1907 года. Это был первый пароход волжского типа, построенный по особому заказу, на прославленном Сормозовском заводе и названный в честь заводы. Сборка «волгяря» производилась на Кукуевской судовой верфи, расположенной неподалеку от Сретенска.

Как и следовало ожидать появление на Амуре большого парохода нового, невиданного типа наделало много шума. Здесь привыкли видеть небольшие паровозики так называемые «заднеколесники». Пассажиры третьего класса на этих пароходах помещались на средней палубе и были подвержены всем влияниям погоды. Коски в третьем классе не полагались. Пассажиры располагались на полу. Как ни странно, но большинство опытных речников-амурцев того времени утверждало, что такое устройство парохода способствует его устойчивости на воде. Капитан Веленгинский, — как рассказывал один из старейших капитанов Амурского

Павел Яковлевич Косицын — например, утверждал, что при первом же ветре, новое судно неминуемо перевернется. Однако предсказание не сбылось. Пароход «Сормово», которому в 1923 году было присвоено имя пламенного большевика Феликса Эдмундовича Держинского, благополучно плавает и по сей день. Оно даже ни разу не было в резерве.

Внешне «Держинский» за сорокалетие изменился мало. Он не был в капитальном ремонте и когда ранней весной, блестя свежей окраской, он одним из первых отправляется в дальний рейс, речники допрежнему любят его красавцем судном и желают ему счастливого пути.

Команда парохода справедливо гордится своим пароходом и стремится чтобы он был достоин имени, которое носит. В первый рейс, несмотря на все трудности, «Держинский» перевыполнил задание. Можно надеяться, что он также успешно как и начал закончит навигацию второго года сталинской пятилетки своей сороковой навигацией.

М. ИВАНОВА.

Упорядочить снабжение рукавицами

Согласно приказу НКРФ СССР № 155 от 19/IV-1940 г. по нормам спецодежды полностью бесплатно получают кочегары судов, костюм хлопчатобумажный на 1 год, ботинки кожаные на 1 год, рукавицы брезентовые на 3 месяца.

Руководству Заготснабконторы ВАРГА давно было известно, что плавающему составу в навигацию 1947 года требуется большое количество спецрукавиц. Независимо от отдела труда зарплаты ВАРГА проверил состояние обеспеченности спецодеждой и спецобувью плавающего состава и нашел, что рукавиц на складе не достает, их нужно закупить в Заготснабконторе приобрести путем или пошивом на месте, или другим способом.

Однако на сегодняшний день начальник заготснабконторы тов. Колесников не принял мер для формального обеспечения

работников флота рукавицами. Кочегары парохода «Профинтерн» с выхода парохода в эксплуатацию работают без рукавиц и на неоднократные требования механика парохода «Профинтерн» тов. Крапивина к руководителям заготснабконторы выдать рукавицы для кочегаров, результатов не добились. 18 июня кочегары парохода «Профинтерн» вынуждены были уйти в очередной рейс опять без положенных рукавиц.

Такому снабжению спецодеждой работников флота должен быть положен конец. Руководители заготснабконторы должны в этом вопросе перестроить свою работу и точно выполнять трудовое законодательство по обеспечению рабочих спецодеждой.

А. НИКУЛИН,
технический инспектор баскомреча.

Напои меня студеное водой

На втором жилищном участке в Суражкевке есть колодец. Бадья даже пустая очень тяжела, а с водой ее вообще трудно поднять, своей тяжестью бадья часто рвет цепь и тогда каждый житель достает воду своими ведрами. Жилищно-коммунальный отдел судовой верфи никак не собирается поставить бадью полегче.

Подойдет к колодцу молодец,

Не легко же ей доставается водица.
У колодца, чтобы ручку покрутить
Силачом и великаном нужно быть.
Хороша студеная вода
Но достать ее труднее шест труда.
Боль рукою вам два пуда не поднять,
Не пытайтесь ту водицу доставать.

И. Квятковский.

ЗА РУБЕЖОМ

Забастовка 200 тысяч моряков в США

НЬЮ-ЙОРК, 17 июня. (ТАСС). Вчера 200 тыс. моряков пяти профсоюзов, входящих в конгресс производственных профсоюзов, прекратили работу, но остались на своих судах. Причиной забастовки явился отказ судоходных компаний от заключения коллективного договора, после того, как срок старого договора истек 15 июня. В связи с прекращением работы парализована деятельность свыше 1000 судов во всех крупных портах США. Только в Нью-Йорке бездействует 250 судов. 16 июня уход ряда пароходов из Нью-Йорка был отменен. Забастовка моряков пока не распространяется на 900 танкеров и на угольные суда, так как срок

коллективного договора с танкерными компаниями продлен на 1 день.

Моряки требуют повышения зарплаты на 20 проц., сокращения рабочей недели и создания фонда помощи престарелым и больным морякам. Агентство Юнайтед Пресс сообщает, что нет никакой перспективы на прекращение этой забастовки в ближайшие дни, несмотря на то, что помощник министра труда Ибсон пытается добиться соглашения между профсоюзом моряков и судоходными компаниями.

Ответственный редактор Ф. В. СВИНКИН.