

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

# БОЛЬШЕВИК АМУРА

Орган Управления Верхнеамурского Речного  
пароходства и Баскомреча

26 Августа  
1947 года  
Вторник  
№ 80 (1133)  
Год издания 10-й  
Цена 15 коп.

## НЕДОПУСТИТЬ НЕДОВЫПОЛНЕНИЯ АВГУСТОВСКОГО ПЛАНА

На 24 августа Верхнеамурцы выполнили августовский план перевозок на 44 процента по тоннам и на 40 процентов по тоннокилометрам.

Первая половина августа была неблагоприятна для работы. В верховьях Зейского движения флота было парализовано. Работники Зейско-Селемджинского плеса не могли водить полногрузные караваны, плоты. Но мы и сами не сделали всего, чтобы улучшить тяжелое положение. Мы не боролись за быстрейшее продвижение караванов, не работали над ускорением оборачиваемости флота. Достаточно сказать, что буксировщик «Томск», ведя на буксире большегрузный караван, пришел в Благовещенск с опозданием на двое с лишним суток. На линии не было угля. Из Благовещенска буксировщик «Томск» должен был вести караван барж с солью, углем и другими грузами. Отход был назначен на 16 часов. В 13 часов пристани Благовещенск тов. Савин заверял, что к сроку караван подготовит и «Томск» будет отправлен в рейс точно в 16. Но отправили караван только в 7.30 на следующие сутки. Пятнадцать с половиной часов простоял буксировщик и несколько барж.

Вот где кроются причины нашего отставания в выполнении августовского плана. Мощные буксировщики и вместе с ними караваны груженых барж сутками стоят в ожидании подвоза топлива на линию и окончания формирования караванов на пристанях.

Вступая в соревнование за досрочное окончание планов второго года сталинской пятилетки, верхнеамурцы обязались в честь 30-летия Великой Октябрьской социалистической революции на 10 дней раньше срока выполнить навигационный план грузоперевозок. Кто имеет права торжествовать выполнение этих обязательств? Почему служба движения пароходства и ее начальник тов. Агафонов допускают простои караванов из-за отсутствия топлива на линии. Почему коллектив и начальник пристани Благовещенск тов. Савин задерживают отправку караванов по полсутки и более?

У верхнеамурцев есть все возможности в оставшиеся дни августа выйти из позорного прорыва и выполнить план грузоперевозок. Наличие грузов, тяги и тоннажа обеспечивают выполнение плана. Дело за нами. Нужно организовать четкое движение флота по рекам бассейна, ускорить оборачиваемость и обработку тоннажа, перевезти весь предъявленный клиентурой груз, — плоты, хлеб, дрова, соль. Большая задача стоит перед работниками Суражеской пристани. Если они будут четко работать на своем участке — проведут все предъявленные плоты, организуют образцовую оборачиваемость сухогрузного тоннажа — они помогут всему коллективу выполнить августовский план.

Верхнеамурцы! Приложим все свое умение, все свои силы, выполним августовский план грузоперевозок!

## В КРАЙКОМЕ ВКП(б) И КРАЙИСПОЛКОМЕ Об итогах социалистического соревнования промышленных предприятий, портов, пристаней и судов водного транспорта за июль 1947 года

Рассмотрев итоги социалистического соревнования промышленных предприятий, портов, пристаней и судов водного транспорта за июль 1947 года, бюро крайкома ВКП(б) и исполком краевого Совета депутатов трудящихся постановили:

### ПО ПРОМЫШЛЕННЫМ ПРЕДПРИЯТИЯМ:

1. Признать победителем социалистического соревнования промышленных предприятий водного транспорта по работе за июль 1947 года Благовещенскую судостроительную верфь, Верхнеамурского пароходства (директор судостроительной верфи тов. Мениченко, секретарь парторганизации тов. Возжов), выполнившую план по валовой продукции на 120 процентов, по товарной продукции на 114,7 процента.

2. Вручить переходящее Красное знамя краевого комитета ВКП(б) и исполкома краевого Совета депутатов трудящихся Благовещенской судостроительной верфи ВАУРП, отобрав это знамя у Хабаровского судоремонтного завода.

3. Отметить хорошую работу в июле Николаевских судоремонтных мастерских (директор тов. Сухонин, секретарь парторганизации тов. Пудовкин), выполнивших план по валовой продукции на 130 процентов.

### ПО ПОРТАМ И ПРИСТАНЯМ:

1. Признать победителем социалистического соревнования портов и пристаней водного транспорта по работе за июль 1947 года Хабаровский речной порт (начальник порта тов. Гуревич, секретарь парторганизации тов. Кириллов, председатель местного комитета тов. Гельберт), выполнивший июльский план по переработке грузов на 109,2 процента.

2. Оставить переходящее Красное знамя краевого комитета ВКП(б) и исполкома краевого Совета депутатов трудящихся Хабаровскому речному порту.

3. Отметить хорошую работу в июле

пристаней Софийск НАУРП (начальник пристани тов. Уткин, профгрупптор тов. Березной), выполнившей план грузооборота на 108 процентов.

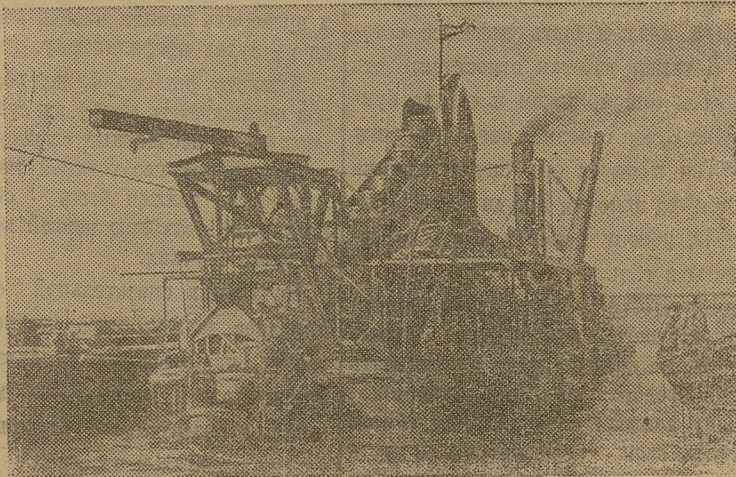
### ПО СУДАМ:

1. Признать победителем социалистического соревнования судов Амурских пароходств по работе за июль 1947 года пароход «XXI МЮД», Нижнеамурского речного пароходства (капитан тов. Рубайло, механик тов. Дрогунов), выполнивший план по перевозкам грузов на 122 процента, сэкономив 30,9 тонн топлива. Коллектив судна, успешно развернув работу лунинско-киселевскими методами ухода за судном, отработал в счет будущего зимнего судоремонта 1070 человеко-часов, или 125,8 процента к установленному заданию.

2. Вручить переходящее Красное знамя краевого комитета ВКП(б) и исполкома краевого Совета депутатов трудящихся пароходу «XXI МЮД», отобрав это знамя у парохода «Иркутск», Верхнеамурского речного пароходства.

3. Отметить хорошую работу в июле пароходов «Герчь», «Коммунист», «Ташкент» Нижнеамурского речного пароходства; «Иркутск», «Лермонтов», «Профиетери» Верхнеамурского речного пароходства.

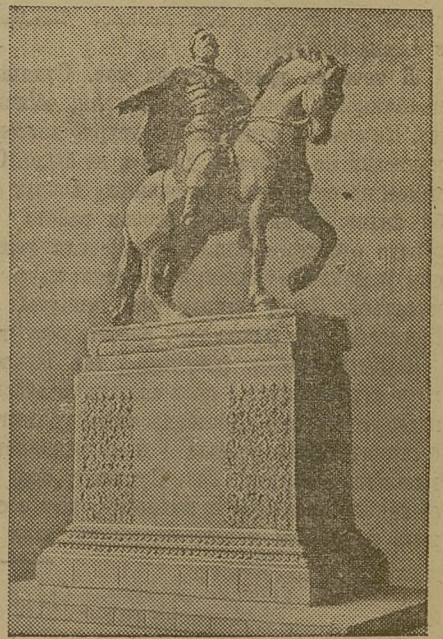
4. Наряду с этим бюро крайкома ВКП(б) и исполком краевого Совета депутатов трудящихся отмечают совершенно неудовлетворительную работу в июле 1947 года Хабаровского судоремонтного завода (директор тов. Осокин, секретарь парторганизации тов. Перелыгин, председатель завкома тов. Романчук); Малышевских судоремонтных мастерских НАУРП (начальник мастерских тов. Мошкин, секретарь парторганизации тов. Саганов, председатель мастерских тов. Редькин), невыполнивших установленных заданий в июле и значительно ухудшивших свою работу против июня 1947 года.



Технический флот Восточно-Сибирского бассейна ведет работу по оборудованию и улучшению речных путей, затонов и пристаней.

На снимке: землечерпательное судно углубляет на Ангаре подходы к иркутской пристани для грузовых пароходов.

Фото М. Минеева. Прессклише ТАСС.



Проект памятника основателю Москвы Юрию Долгорукому.

Работа скульптора Г. Мотовилова.

Фото В. Полянова.  
Прессклише ТАСС.

## В СОВЕТЕ МИНИСТРОВ СССР

### О сооружении памятника Юрию Долгорукому в Москве

Совет Министров Союза ССР постановил:

1. В связи с 800-летием Москвы соорудить в г. Москве памятник Юрию Долгорукому — основателю Москвы.

2. Установить место сооружения памятника — на площади против Московского Совета.

3. Обязать Московский Совет закончить сооружение памятника Юрию Долгорукому к концу 1948 года.

### Обязательства выполняются

В конце июля коллектив нашего судна обсудил почин парохода «С. Орджоникидзе» и к ранее взятым обязательствам дополнительно решил провести ряд работ в счет предстоящего зимнего судоремонта.

Многое из записанного нами уже выполнено. Этого мы достигли благодаря тому, что все свободное от вахты время члены машинной команды уделяют ремонту судна. Особенно хорошо трудились помощники механика тт. Кузин и Алимский, масленщик тов. Салунцов. Они капитально отремонтировали «Вортингтон», затратив на это 80 человеко-часов, произвели ряд других работ. Не отставали от них и члены палубной команды — рулевые тт. Жариков и Додонов.

По итогам работы за май—июнь машинная команда нашего судна получила от начальника Верхнеамурского пароходства свыше тысячи рублей премиальных за экономию топлива.

Чтобы взятые обязательства были выполнены полностью, нам предстоит еще сменить и установить 30 метров трубопровода к инжектору и брашпилью, отремонтировать отопление, сменить 15 метров труб. Все эти работы мы полностью выполним в оставшийся период навигации.

П. ШЕМАКИН,

капитан парохода «Новосибирск».

ПРОФСОЮЗНАЯ ЖИЗНЬ

Бездеятельный председатель комиссии

В феврале этого года на Благовещенской верфи был избран новый состав завкома. В наказе ему избиратели предложили улучшить на заводе культурно-массовую работу. При распределении обязанностей пленум нового состава поручил культурно-массовую комиссию тов. Суханову. Тов. Суханов сменный механик силовой, имеет средне-техническое образование, кандидат в члены ВКП(б).

В течение трех месяцев тов. Суханову напоминали, просили, предлагали, объясняли. Ничего не помогало. Культурно-массовая комиссия не работала, да ее и не было. Суханов не создал ее, не сколотил вокруг себя актив. Культурно-массовая работа на заводе отсутствовала. Председателя комиссии вызвали на пленум и предложили отчитаться. Отчет длился две минуты. — Комиссии нет, плана нет, работы тоже нет.

Пленум завкома предложил тов. Суханову в двухнедельный срок создать комиссию, подобрать в нее работоспособный актив, составить план работы и об исполнении доложить пленуму. Тов. Суханову еще раз объяснили задачи его комиссии, как составить план, что в него включить, дали со-

ответствующую литературу. Но тщетно. Суханов вновь ничего не делает. А делать есть что.

На заводе работает много молодежи, в рабочем поселке живет много молодых членов семей рабочих. На заводе есть баян, пианино. Небольшие, но есть художественные силы. Ведь был драматический кружок, раза два он выступал перед рабочими, но его не поддержали и он перестал существовать.

Освободилось на заводе помещение. Дирекция отдает его под Красный уголок. Не плохой можно сделать Красный уголок. Но и здесь не видно заботы руководителя культурно-массовой комиссии тов. Суханова. А сад на верфи? Его не оборудовали, в нем вечерами никого, и не бывает. Даже звуки баяна, раздающиеся иногда вечером, несутся не из сада, а из дальнего от сада конца поселка.

Нужно, чтобы бюро партийной организации судовой верфи прекратило бездеятельность кандидата в члены ВКП(б) Суханова и заставило его выполнить партийное и профсоюзное поручение.

Ник. ФЕДОРОВ.

Общественная жизнь на судне

Социалистическое соревнование на нашем судне началось с первых же дней навигации. Я, например, соревнуюсь с матросом тов. Бурковым, взял обязательство повседневно содержать в чистоте палубу и трюмные помещения, стоя на футштоке делать точные измерения, следить за хорошим состоянием такелажа.

21 августа матросы Бурков, Матвеевичев и я сдавали техминимум рулевого. Все мы сдали на «хорошо». Это тоже было записано в наших социалистических обязательствах. Другие наши товарищи в этот день сдавали техминимум матроса. Отличные знания показали при проверке матросы Воропаев и Бондаренко.

Большинство членов нашей команды не только работает и учится, но и участвует в общественной жизни судна. В этом месяце в члены профсоюза вступило 14 человек. На профсоюзных собраниях мы не только принимали новых членов, но и обсуждали такие вопросы как итоги работы в июле, августовский план и перспективы его выполнения, состояние дисциплины.

Новым в жизни нашего судна является проведение вечеров самодеятельности. Молодежь раздобыла новые патефонные пластинки. Оказалось, что Семен Гончарук не только хорошо играет на гитаре, но и неплохо поет, кочегар Борис Гальцев замечательный танцор. Выявились таланты и у многих других членов коллектива.

Весело бывает по вечерам в Красном уголке, который стал настоящим культурным очагом нашего судна. За образцовым порядком в этой каюте добровольно следит плавающая с нами сестра 3-го штурмана Дуся Кольцова. Помогает ей практикантка-радистка Алла и другие молодые члены команды.

Подшло время осенних перевозок. По за горами и закрытие навигации. Коллектив нашего судна с честью справляется стоящими перед ним задачами, готовится достойно встретить 30-ю годовщину Великой Октябрьской социалистической революции.

А. ПОМРАНЦЕВ.

пред. суднома парохода «Дзержинский».

Выполнять план лунинско-киселевских работ

Выполнение плана грузоперевозок во многом зависит от технически исправного состояния судна и особенно от готовности его механической части. Поэтому долг машинных команд — обеспечить безотказную деятельность каждого судового механизма, настойчиво бороться за максимальную его производительность.

Лунинско-киселевское движение принимает на речном транспорте все больший размах. Внедрение его способствует более успешному выполнению плана грузоперевозок.

Пароход «Иркутск» (капитан тов. Корниенко, механик тов. Чебунин) из месяца в месяц перевыполняет план грузоперевозок. Этому несомненно способствует проведение на судне профилактических и лунинско-киселевских работ. Навигационный план лунинско-киселевских работ к 15 августа здесь выполнен на 123 процента.

Включившись в соревнование по призыву парохода «Серго Орджоникидзе», команда парохода «Иркутск» выполнила в счет зимнего судоремонта по основным зимним ведомостям работ на 242 человеко-часа. Успешно проводится судоремонт летом и на пароходах «Чичерин», «Дзержинский».

Но так работают далеко не везде. На пароходе «Чкалов» (капитан тов. Карякин, механик тов. Коротаев), «Данилин» (капитан тов. Мазанкин, механик тов. Калашников) и некоторых других лунинско-кис-

левские работы до сих пор не производились. А ведь на каждом из этих судов имеются стахановцы. Плавающий на пароходе «Чкалов» первый помощник механика тов. Семилетов в течение судоремонта 1946—1947 гг. показывал прекрасные образцы работы. Значительно лучше мог бы трудиться тов. Семилетов и во время навигации. Мог бы работать лучше и второй помощник механика парохода «Данилин» тов. Гуцин.

Часто проведение текущих судоремонтных работ летом задерживается из-за отсутствия на судах необходимых материалов. И это — несмотря на неоднократные указания начальника механико-судовой службы тов. Вольнец заготконтроле и заводу имени Ленина. Сплошь и рядом для ремонта судов недостает фанеры, красок, олифы, клеев, обойных гвоздей, пиломатериалов на плиты и многого другого.

В этом повинны начальник заготконтроля тов. Колесников и его заместитель тов. Челпанкин, директор завода имени Ленина тов. Новиков и главный инженер этого же предприятия тов. Приходченко.

Не обеспечивая суда материалами для ремонта, эти товарищи срывают выполнение летних судоремонтных работ, увеличивают объем ремонта на зимний период.

Н. БОГДАНОВСКИЙ.  
механик-наставник.

Навести на лесопилку должный порядок

Начальника лесопильного цеха завода имени Ленина тов. Парчайкина спросили как он готовится к зиме.

— Пиломатериал для зимнего судоремонта готовим медленно, сушить его негде. Пиломатериал поступает на производство из под рам — сырой, — ответил последний. Оправдывает это Парчайкин нехваткой рабочих.

Факты говорят о другом: даже труд имеющихся рабочих здесь используется нерационально; их время загружено неполностью. Вечером 19 августа лесопилка была остановлена за 20 минут до конца смены, утром следующего дня работы на лесорамах начали в половине девятого — на полчаса позже нормального, значительно больше положенного времени расходуется

на обеденный перерыв. Часты простои машин. В результате изрядная доля рабочего времени тратится впустую, пиломатериал не заготавливается.

Показателем такой факт: столяр деревообделочного цеха бывший фронтвик тов. Литовченко недавно пришел сюда помочь заготавливать пиломатериал для постройки парохода «Дарл Либкнехт». Вместо помощи большую часть своего рабочего времени он вынужден проводить на ремонте беспрестанно рвущихся приводных ремonte или на заготовке топлива с кочегаром тов. Кушнаревым. В результате, за четверо суток тов. Литовченко смог изготовить всего лишь 100 реек и 32 шельвки; большую долю дня его строгальный станок «Джоллер» простаивает.

Помещения к приближающимся холодам здесь не готовятся. Особое опасение внушает пилоточка. Во время дождей станики и пол ее залиты водой.

— Зимой в ней невозможно работать из-за мороза, — жалуется пилотрав тов. Дзюба. Сквозь щели в стенах виден Амур.

Для ремонта мы не имеем средств, — говорит на заводе.

Но ведь подготовить помещения к зиме вполне возможно путем саморемонта. Условия для этого у лесопилки имеются. Горбыль, опилки и другие отходы в избытке можно найти на ее территории. Нужно только, чтобы начальник лесопилки тов. Парчайкин теперь же занялся этим неотложным делом.

На заводе имени Ленина немало говорят о скверной работе лесопилки, полностью не оправдывающей своего назначения. Писал об этом и на страницах нашей газеты мастер деревообделочного цеха тов. Игнатенко.

Нужно, чтобы дирекция и завком предприятия занялись, наконец, подготовкой лесопильного цеха к зиме. Иначе судоремонтники вновь будут ощущать недостаток пиломатериала, а судоремонт затянется.

Е. БОГОРОДСКИЙ.

Ответ. редактор Ф. В. СВИНКИН.

Борьба с несчастными случаями на воде

Работа речника ночью, в шторм, в снегопад при обмерзшей палубе и бортах, зачастую, происходит в опасной обстановке. Водник, хорошо знающий свое дело, дисциплинированный с успехом справляется с трудностями и избегает опасности. Недисциплинированный, плохо знающий свое дело, мало, подчас совершенно необученный речник подвержен всякого рода несчастным случаям.

В навигацию 1943 года из-за неумелой заправки якоря с борта в реку, перевернуло шлюпку и шкипер утонул. На пароходе «Новосибирск» ремонтировали гребное колесо. Второй помощник механика начал готовить машину к отходу, провернул ее и опрокинул работающих в колесе в воду. В 1944 году матрос-практикант парохода «М. Варягин» Ростовцева на ходу доставала из-за борта воду. Ее утащило за борт. В прошлом году на парокатере «Комсомолец» помощник капитана Вегенер при отдаче якоря попал ногой в кольцо якорной цепи. Он лишился ноги.

Эти факты говорят за то, что капитаны не обучают приемам техники безопасности

молодых водников. Мало уделяют этому вопросу и в управлении пароходства и на технических участках. Капитаны, механики и их помощники обязаны объяснять новичкам какие трудовые процессы на судне являются наиболее опасными и в каких случаях водник должен быть наиболее осторожным. К таким работам относятся: отдача и подъем якоря, прием и отдача буксира, снятие судов с мели, заход в реку якоря, подъем и спуск его, спуск шлюпки на воду, подъем шлюпки к судну, постановка упорины, ремонт гребных колес, забортные работы и т. п.

Для того, чтобы команда умела быстро спасти утопающего всю команду нужно учить этому. На каждом судне должно быть расписание тревоги: «Человек за бортом», по которому каждый член команды обязан твердо знать свои обязанности и уметь быстро оказать помощь утопающему. При работе в колесе, у регулятора главной машины должно быть вывешено объявление — «Человек в колесе». Всякая забортная работа на ходу запрещается. На судне дол-

жен быть плакат: «Забортные работы и черпанье воды на ходу строго воспрещаются».

Работники спасательной службы обязаны наблюдать за техническим состоянием спасательных средств на судах, пристанях и проверять знания членов команды и вести на судах профилактику.

Министр речного флота обязал капитанов организовать учебу на судах по предупреждению несчастных случаев и оказанию пострадавшим необходимой помощи. Весь плавеостав должен быть обучен гребле, плаванию, оказанию первой помощи в несчастных случаях.

Начальник спасательной службы тов. Корпачев должен шире развернуть свою работу, чаще бывать на судах, проводить инструктаж и контроль за правильностью несения спасательной службы на спасательных постах и на судах.

Мы должны добиться полного прекращения несчастных случаев на воде.

Н. САЯПИН.

зам. старшего инспектора судоходства.