

БОЛЬШЕВИК АМУРА

Орган Управления Верхнеамурского Речного
пароходства и Баскомреча

26 сентября
1947 года
Пятница
№ 88 (1141)
Год издания 10-й
Цена 15 коп.

Неотложные задачи речного транспорта

Наша советская Родина богата водными магистральями. По протяженности рек она стоит на первом месте в мире. Плановое социалистическое хозяйство позволяет развивать в стране единую транспортную сеть, в которой каждый вид транспорта выполняет свои особые задачи, а все вместе они служат великому делу подъема производительных сил страны.

Роль речного транспорта возрастает с каждым годом. Неуклонно должен повышаться удельный вес речных перевозок в общем грузообороте страны. Однако план восстановления и развития речного транспорта выполняется еще неудовлетворительно. Речной флот слабо пополняется новыми судами. Серьезные недостатки в работе Министерства речного флота привели к тому, что речной флот не обеспечивает возросшие потребности народного хозяйства в перевозке грузов.

В нашей великой водной державе должен быть создан такой речной флот, который позволил бы во много раз увеличить перевозки. На восстановление и строительство нового флота, портов, верфей, заводов правительство отпускает большие средства. Задача работников речного флота, судостроителей — использовать эти средства с наибольшей эффективностью, широко внедрить в судостроение передовую технику и передовые методы организации производства. Надо поднять техническое состояние действующих судов, улучшить качество ремонта, покончить с кустарщиной на судоремонтных заводах, как можно скорее механизировать речные работы.

На речном транспорте все еще значительны простои судов. Это объясняется тем, что портовое хозяйство слабо развито, а погрузочно-разгрузочные работы недостаточно механизированы. Необходимо ускорить реконструкцию речных портов, пристаней и причалов алиентуры, чтобы они действовали слаженно, как часовой механизм.

Наступает ответственный период завершения навигации. Долг речников — всемерно ускорить перевозки грузов, добиться досрочного выполнения навигационного плана. Передовые пароходства — Вятское, Шекенинское, Западно-Сибирское, Камское — успешно справляются с навигационным планом перевозок. В первом полугодии речники увеличили по сравнению с тем же периодом прошлого года перевозки по тонно-километрам на 34 процента, но установленный правительством план невыполнен на 1,3 проц., а успешная работа в июле не была закреплена в августе.

В числе отстающих — крупнейшее Верхне-Волжское пароходство и, в частности, Горьковский порт. Плохо работает Днепровское пароходство. Осужденный метод штурмовщины укоренился в работе пароходства «Волготанкер». Это пароходство имело все возможности не только перевыполнить план, но и уверенно наращивать темпы. Однако «Волготанкер» работает крайне неравномерно — затихает в первые дни месяца, сменяется авралом в последние дни. Такая картина наблюдается в течение всей навигации.

В оставшийся период навигации нужно перевезти миллионы тонн грузов, доставить заводам и фабрикам на зиму топливо и сы-

рье. Эти задачи тем успешнее будут выполнены, чем теснее будет сотрудничество речников, железнодорожников и грузоотправителей. А между тем, по вине железнодорожников в портах и на пристанях продолжает увеличиваться количество невывезенных грузов. Совершенно нетерпимое положение создалось в Сталинграде, Ульяновске, Семипалатинске, Щербакове, Котласе. Плохо используют речной флот для перевозки леса Министерства электростанций, местной топливной промышленности, строительства топливных предприятий и другие. Необходимо совместными, дружными усилиями обеспечить выполнение государственных заданий.

Быстрейшее восстановление и дальнейшее развитие речного транспорта являются важнейшей народнохозяйственной задачей. Это во многом обязывает местные партийные организации. Между тем, нередко обкомы, горкомы и райкомы партии стоят в стороне от работы речного флота, не вникают в его нужды, не оказывают необходимой помощи пароходствам, плохо руководят первичными парторганизациями. Горьковский и Астраханский обкомы партии за последнее время приняли немало решений о работе речного транспорта, но не добились их осуществления.

Речникам нужна действенная помощь в их работе. Местные партийные органы несут ответственность за состояние речного транспорта, за постановку партийно-политической работы среди речников. Они обязаны повседневно интересоваться выполнением планов перевозки грузов, строительством портов, работой судостроительных и судоремонтных заводов. Серьезное внимание следует уделять созданию необходимых культурно-бытовых условий работникам речного флота.

Одно из важнейших условий улучшения деятельности речного транспорта — хорошо поставленная партийная и массово-политическая работа. Сейчас, когда наступили решающие дни навигации, областные и городские комитеты партии должны советом и делом помочь коммунистам на судах, в портах и на пристанях возглавить борьбу за план, за выполнение социалистических обязательств в честь 30-летия Великого Октября.

Опубликованные недавно Указы Президиума Верховного Совета СССР о награждении орденами и медалями Советского Союза капитанов и механиков судов Министерства речного флота за долготелую безупречную непрерывную работу, а также о введении персональных званий и новых знаков различия для личного состава Министерства речного флота поднимают роль речного транспорта в нашей стране, укрепляют авторитет его работников, повышают их ответственность перед Родиной. Правительство проявляет также огромную заботу об улучшении материального положения речников, о строительстве для них жилищ, о повышении их квалификации.

Нет сомнения, что работники речного транспорта ответят на эту сталинскую заботу новыми успехами и двинут развитие нашего речного флота так, как этого требуют задачи новой пятилетки, интересы всего народного хозяйства.

(Передовая «Правды» за 22 сентября).

УКАЗ ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВНОГО СОВЕТА РСФСР О проведении выборов в краевые, областные, окружные, районные, городские, сельские и поселковые Советы депутатов трудящихся РСФСР

Президиум Верховного Совета Российской Советской Федеративной Социалистической Республики постановляет:

Назначить выборы в краевые, областные, окружные, районные, городские, сельские и поселковые Советы депутатов трудящихся РСФСР на воскресенье 21 декабря 1947 года.

Председатель Президиума Верховного Совета РСФСР
И. ВЛАСОВ.

Секретарь Президиума Верховного Совета РСФСР
П. БАХМУРОВ.
Москва, 20 сентября 1947 года.

В КРАЙКОМЕ ВКП(б) И КРАЙИСПОЛКОМЕ

Об итогах социалистического соревнования промышленных предприятий, пристаней и судов водного транспорта за август 1947 года

Рассмотрев итоги социалистического соревнования промышленных предприятий, портов, пристаней и судов водного транспорта за август месяц 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 август 1947 года Благовещенскую судовой верфь Верхнеамурского речного пароходства (директор тов. Мениченко, секретарь парторганизации тов. Вожов, председатель завкома тов. Евтушенко), выполнившую план по выпуску валовой продукции на 110,3 процента, в том числе по судостроению — на 103 процента.

2. Оставить переходящее Красное знамя крайкома ВКП(б) и исполкома краевого Совета депутатов трудящихся Благовещенской судовой верфи.

3. Отметить хорошую работу в августе Хабаровского судоремонтного завода (директор тов. Осокин, парторг тов. Перельгин, председатель завкома тов. Романчук), выполнившего план по выпуску валовой продукции на 101,7 процента и по товарной продукции — на 117 процентов.

ПО ПОРТАМ И ПРИСТАНЯМ:

1. Признать победителем социалистического соревнования портов и пристаней водного транспорта по работе за август 1947 года Хабаровский речной порт (исполняющий обязанности начальника порта тов. Остроушко, секретарь парторганизации тов. Кириллов, председатель месткома тов. Гельберт), выполнивший план по переработке грузов на 124 процента и по грузообороту — на 112 процентов.

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

В ВЦСПС

О развитии новых форм социалистического соревнования

Президиум ВЦСПС обсудил ход социалистического соревнования в честь 30-й годовщины Великой Октябрьской социалистической революции на предприятиях тяжелого машиностроения.

В принятом постановлении отмечается, что производственные успехи машиностроителей являются результатом массового вовлечения рабочих, инженерно-технических работников и служащих в предоктябрьское соревнование. Многие технологи и конструкторы разработали и внедрили процессы производства, повышающие выпуск продукции в несколько раз.

Профсоюзные организации и хозяйственные руководители всемерно помогают развитию новых форм соревнования. На Уралмашзаводе по инициативе лауреата Сталинской премии инженера Кузина возникло движение за создание высокопроизводительных участков. На Ленинградском металлургическом заводе имени Сталина широко применяются скоростные методы резания металлов.

Президиум ВЦСПС предложил профсоюзным организациям еженедельно проводить на пред-

3. Отметить хорошую работу в августе 1947 года Николаевского-на-Амуре эксплоатационного участка НАУРПА (начальник участка тов. Степаненко, секретарь парторганизации тов. Попов, председатель месткома тов. Тулунов), выполнившего план по грузообороту на 103,6 процента.

ПО СУДАМ:

1. Признать победителем социалистического соревнования судов Амурских речных Пароходств по работе за август 1947 года пароход «21 МОД» (капитан тов. Рубайло, механик тов. Драгунов, председатель судкома тов. Рязанцев), выполнивший план по перевозке груза на 114,5 процента, сэкономивший 23 тонны топлива. Коллектив успешно развернул работу луниско-киселевскими методами ухода за судном, отработал в счет будущего судоремонта 1615 человеко-часов.

2. Оставить переходящее Красное знамя краевого комитета ВКП(б) и исполкома краевого Совета депутатов трудящихся пароходу «21 МОД».

3. Отметить хорошую работу в августе 1947 года пароходов: «Дзержинский» и «Мария Ульянова» — Верхнеамурского речного пароходства, «Коммунист», «Ташкент», «Минск» и «Орджоникидзе» — Нижнеамурского речного пароходства.

4. Наряду с этим бюро крайкома ВКП(б) и исполком краевого Совета депутатов трудящихся отмечают совершенно неудовлетворительную работу в августе 1947 года Николаевского-на-Амуре завода № 3 (директор тов. Фершт, секретарь парторганизации тов. Чайка, председатель завкома тов. Виноградовский), Благовещенской пристани Верхнеамурского речного пароходства (начальник пристани тов. Савин, секретарь парторганизации тов. Неретин, председатель месткома тов. Жогов), невыполнивших установленных заданий и значительно ухудшивших работу против июля 1947 года.

В ВЦСПС рекомендуют заводским комитетам профсоюзов систематически проводить производственные совещания работников ведущих профессий и развернуть совместно с хозяйственными организациями сеть стахановских школ для обучения непосредственно на рабочем месте рациональным методам труда. Руководство стахановскими школами следует поручить опытным консультантам из числа технологов, мастеров и наиболее квалифицированных рабочих.

(ТАСС).

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

управления Верхнеамурского пароходства и баскомреча от 18 сентября 1947 года гор. Благовещенск

Рассмотрев итоги социалистического соревнования по профессиям за август 1947 года, управление пароходства и баскомреча постановляют:

Занести в Книгу почета Верхнеамурского пароходства и баскомреча и наградить почетной грамотой, выполнивших годовую норму 1947 года и сохранивших звание лучшего по профессиям в течение 7 месяцев подряд следующих работников бассейна:

По заводу имени Ленина: формовщика тов. Мыльникову Ивану Ивановичу, выполнившего годовую норму на 111,5 процента, токаря тов. Лобача Михаила Сергеевича, выполнившего годовую норму на 132,7 проц., токаря тов. Печерского Павла Прокопьевича, выполнившего годовую норму на 107,7 проц., токаря тов. Коржова Семена Ивановича, выполнившего годовую норму на 118,7 проц., строгальщика тов. Коновец Павла Аверьяновича, выполнившего годовую норму на 151,5 проц., фрезеровщика тов. Галактионова Максима Павловича, выполнившего годовую норму на 134,8 проц., слесаря тов. Литкова Василия Ивановича, выполнившего годовую норму на 147,8 проц., слесаря тов. Косицына Николая Алексеевича, выполнившего годовую норму на 128,1 проц., слесаря тов. Любошевского Бориса Николаевича, выполнившего годовую норму на 127,4 проц.

По Благовещенской верфи: котельщика тов. Мамина Григория Васильевича, выполнившего годовую норму на 106 проц., слесаря тов. Павляк Владислава Борисовича, выполнившего годовую норму на 100 проц., плотника тов. Дубровского Александра Васильевича, выполнившего годовую норму на 108 проц., плотника тов. Губченко Алексея Кирилловича, выполнившего годовую норму на 134 проц., столяра Абрамова Анатолия Михайловича, выполнившего годовую норму на 134 проц., электромонтера тов. Иванова Михаила Матвеевича, выполнившего годовую норму на 115 проц.

Наградить почетной грамотой ранее занесенных в Книгу почета Верхнеамурского пароходства и баскомреча:

Слесаря тов. Тулунова Сергея Федоровича, выполнившего годовую норму на 114,6 проц., слесаря тов. Тулунова Бориса Сергеевича, выполнившего годовую норму на 139,9 проц., котельщика тов. Кулемасова Василия Ивановича, выполнившего годовую норму на 102 проц.

Наградить почетной грамотой работников Благовещенской верфи, сохранивших за собой звание лучшего по профессиям в течение семи месяцев подряд:

Малара тов. Игнатова А. Г., котельщиков тт. Шамрова П. М., Горохова В. В., Гораблина Т. В., Мяги А. Д.; электросварщиков тт. Бабусенко М. М., Игнатова Е. Е.; кузнеца тов. Пятыхина П. П.; слесаря тов. Михайчика А. И., мастеров тт. Акимов М. С., Ханенкова Д. И., начальника котельно-корпусного цеха тов. Рубан П. А., мастера тов. Евтушенко И. А., начальника деревообделочного цеха тов. Мамаева А. П.

СОХРАНИТЬ ЗВАНИЕ ЛУЧШИХ:

По заводу имени Ленина: лучший слесарь за тов. Мамаевым М. Д., лучший токарь за тов. Сыроевым А. И., лучший кузнец за тт. Лазаревым С. С., Кулиничем М. Г., лучший слесарь за тт. Бордаковым Б. П., Синельниковым В. Г., лучший котельщик за тт. Храмовым И. А.; лучший столяр за тт. Сидоровым А. В., Сушенцо-

вым Д. Г.; лучший электросварщик за тт. Дровяниковым Я. Д., Зайка Н. П.; лучший электромонтер за тов. Чупровым А. А.

По Благовещенской верфи: лучший котельщик за тт. Козловым Н. И., Москаленко, Куделя, Красноперовым И. Д.; лучший слесарь за тт. Михайчик А. И., Косицыным Т. Я.; лучший токарь за тт. Халтуриним А. Ф., Иконниковым Н. И.; лучший маляр за тов. Гуровым В. Б.; лучший кузнец за тов. Пятыхиним П. П.; лучший электросварщик за тт. Павловой К. Г., Мурениным Н., Макаровым П. И.

По флоту: лучший лопман за тов. Косицыным И. Я.; лучший кочегар за тт. Кузьменко, Галактионовым, Козыриным; лучший масленщик за тов. Ковтуновым.

По Благовещенскому ОРС'у: лучший завмаг за тов. Бандура Ф. А.; лучшая уборщица за тт. Харинной Е., Бородиной; лучший официант за тов. Алексеевой Н.; лучший повар за тт. Литвиненко А., Медведовой В.

ПРИСВОИТЬ ЗВАНИЕ ЛУЧШИХ:

По заводу имени Ленина: лучший слесарь тт. Тимофееву Г. С., Домнову А. В., Балмасову А. М.; лучший электросварщик тт. Белову Е. З., Казакову С. Ф.; лучший токарь тт. Байборову С. Д., Наухатскому И. А., Падалько Г. А., Ворона М. Я.; лучший столяр тт. Козырину П. Ф., Левичеву Т. П.; лучший кузнец тов. Копылову В. Г.; лучший котельщик тов. Петрову И. П.; лучший электросварщик тов. Шарафудинову И. С.; лучший шофер тов. Ланкину Ф.; лучший караванный тов. Говырину А. С.; лучший конюх тов. Пастухову М. И.

По Благовещенской верфи: лучший котельщик тт. Молчанову А. С., Останину Б., Кузьмину А. Д., Капитонову Ф., Маврову И. В., Окуневу Е. У.; лучший плотник тов. Губченко Г. Е.; лучший токарь тт. Корпуневу, Ищенко; лучший столяр тов. Бухаровскому В. Я.; лучший слесарь тов. Павленко.

По пристани Суражевка: лучший грузчик тт. Купчину И. Г., Морозову М. П., Соловьеву С. А., Запегину М. М.; лучший моторист тов. Солянов Л. Д.

По флоту: лучший помощник капитана тов. Григорьеву А. Д.; лучший механик тов. Пятакову А. И.; лучший помощник механика тт. Безрукову Е. Е., Цветкову А. Ф., Ковтунову, Саянину Р. М., Родионову; лучший рулевой тт. Щедлюк П. П., Радчину, Васильеву, Колесникову; лучший лопман тт. Козмину П. И., Брутевому П. И., Серенко Д. Я., Фокину, Кириченко П. А.; лучший бочман тов. Кравченко А. Д.; лучший матрос тт. Воробьеву, Шепетову И. И., Потемкину, Мещерякову Ф. Н., Попову В. Ф., Дудкову Р. И., Зевуну М., Тарновскому Б. П., Курак, Комарову, Буркову А. А., Померанцеву А. А.; лучший масленщик тт. Зеленову П. А., Коломину С., Безбородову В., Ковтунову, Ненахтееву; лучший кочегар тт. Исаенко А. В., Сафронову Е. К., Ефремову А. А., Шестаг А., Кузьменко, Козырину, Галактионову, Лучанину, Завизову, Лукину, Иванову И. П., Метелеву И. В., Яковлевич; лучший пылер тов. Кондратьеву; лучшая уборщица тов. Саяниной; лучшая проводница тов. Алатырцевой М. Ф.

Начальник ВАРП'а АНДРЕЕВ.

Председатель баскомреча ДОБРЫНИН.

План погрузо-разгрузочных работ выполнен

На митинге, посвященном Указам Президиума Верховного Совета СССР, коллектив Сретенской пристани обязался в ответ на заботу партии и правительства о речном транспорте ответить конкретными делами — выполнить навигационный план погрузо-разгрузочных работ к 1 октября.

Это обязательство с честью выполнено коллективом досрочно — 18 сентября.

Кроме бригады грузчиков на погрузо-разгрузочных работах хорошо трудились работники пристани тт. Заводиленко, Елин, Гостев, Соловьева и многие другие.

П. САРЫЧЕВ,
техник-плановик.

Обязательства выполнили

Речники Верхнего Амура, вместе со всем советским народом готовятся достойно встретить 30-ю годовщину Великой Октябрьской социалистической революции. Готовясь к этому великому празднику, команда нашего парохода взяла на себя социалистическое обязательство: выполнить ряд работ по лунинско-киселевскому методу ухода за судном.

Теперь можно сообщить, что обязательство мы выполнили. В свободное от вахт время члены машинной команды — мои помощники тт. Нагибин и Дружин, масленщики тт. Филимонов, Ланкин, кочегар Лештаев, соревнуясь между собой, выполнили большое количество ремонтных работ. Они

произвели ремонт движка динамомашин, отремонтировали питательную донку, отремонтировали так же аварийную и санитарную донки, произвели ремонт арматуры и ряд других работ.

Теперь мы поставили перед собой задачу подготовить свое судно к предстоящему зимнему судоремонту. Для этого мы заправляем шабера, слесарные зубилья, готовим другой инструмент.

Команда наша борется за то, чтобы, как можно меньше загружать работами завод во время зимнего судоремонта и больше их выполнить своими силами.

М. БАЗАРОВ,
механик парохода «Байдуков».

Готовим судно к отстою

Весной, перед выходом в плавание, коллектив нашего судна взял обязательство — выполнить за навигацию работ по ремонту судовых механизмов на 828 человеко-часов. С первого же рейса мы стали стараться, чтобы слово не разошлось с делом. И вот на 20 сентября у нас осталось невыполненных работ только на 99 человеко-часов, которые мы выполним в оставшиеся рейсы.

Основной упор в летний период нами был сделан на ремонт вспомогательных механизмов. Так, в санитарной донке и в движке динамомашин выбрали параболы в крайних точках цилиндров, у других вспомогательных механизмов заменили поршневые кольца, приделали подшипники и т. д.

Наибольший объем работ мы выполнили в августе, когда ремонтировали насос «Вортингтон» и две палубные лебеды. На ремонт этих механизмов мы затратили 356 человеко-часов.

Мои первый и второй помощники тт. Якунин и Попов, масленщики тт. Тищенко и Мокин все свободное от вахты время отдают ремонту. Немало поработали на ремонте и наши кочегары тт. Сериков и

Минин. Тов. Минин, например, самостоятельно отремонтировал почти всю арматуру.

До конца навигации осталось два рейса. В счет наших обязательств мы должны отремонтировать двигатель дутья и произвести смену паровых труб водопроводов. Команда стремится эти работы выполнить к 1 октября.

В октябре же мы будем выполнять ремонт механизмов, записанных в основную ремонтную ведомость — отремонтируем двигатель большой динамомашин. До закрытия навигации мы успеем снять параболы в цилиндрах и в золотниковой рубашке, сменим поршневые и золотниковые кольца, приделаем рамовые и мотылевые подшипники.

К концу навигации у нас будут полностью отремонтированы и отрегулированы все вспомогательные механизмы. Останется только выпустить из них воду, приподнять поршневые и золотниковые крышки. Сразу после постановки в затор мы приступим к ремонту главной машины и окончим его в самые сжатые сроки.

А. КРАПИВИН,
механик парохода «Профинтерн».

Больше внимания составлению дополнительных ведомостей

Большую роль в успешном развертывании зимнего судоремонта играет своевременное составление плана-графика окончания ремонта судов в зимней технической готовности.

Нельзя забывать уроков прошлого года. Тогда, несмотря на ряд указаний со стороны механико-судовой службы пароходства о своевременном представлении дополнительных ремонтных ведомостей, командиры судов, эту работу задерживали, ремонтные ведомости представляли несвоевременно.

До начала зимнего судоремонта 1947—48 гг. осталось немного времени. Сейчас основное внимание командиров судов должно быть сосредоточено на своевременной сдаче дополнительных ведомостей в сроки, указанные МСО, а именно, ведомости на 80 процентов дополнительных работ должны быть сданы к 10 октября и остальные через 6—8 дней после захода судна на зимний остой. Это даст возможность групповому аппарату своевременно проверить и представить ведомости на утверждение в механико-судовую службу.

Следовательно, сейчас, не теряя времени, необходимо вплотную заняться составлением ведомостей. Каждый капитан, механик судна должен обратить внимание на подробное и правильное описание работ в ремонтных ведомостях, предварительно тщательно продумав вопрос о необходимости ремонта той или другой детали силами завода. Это поможет сэкономить государственные средства, удешевить стоимость зимнего судоремонта.

Составление дополнительных ведомостей неплохо проходит на пароходах: «Чкалов», «Чичерин», «Держинский» и других, однако, в общем итоге эта работа проходит еще неудовлетворительно.

Задача состоит в том, чтобы весь командный состав судов мобилизовался на образцовое и своевременное составление дополнительных ремонтных ведомостей.

От этого во многом будет зависеть успешное начало будущего судоремонта.

Н. БОГДАНОВСКИЙ,
механик-наставник.

Ответ. редактор Ф. В. СВИНКИН.