



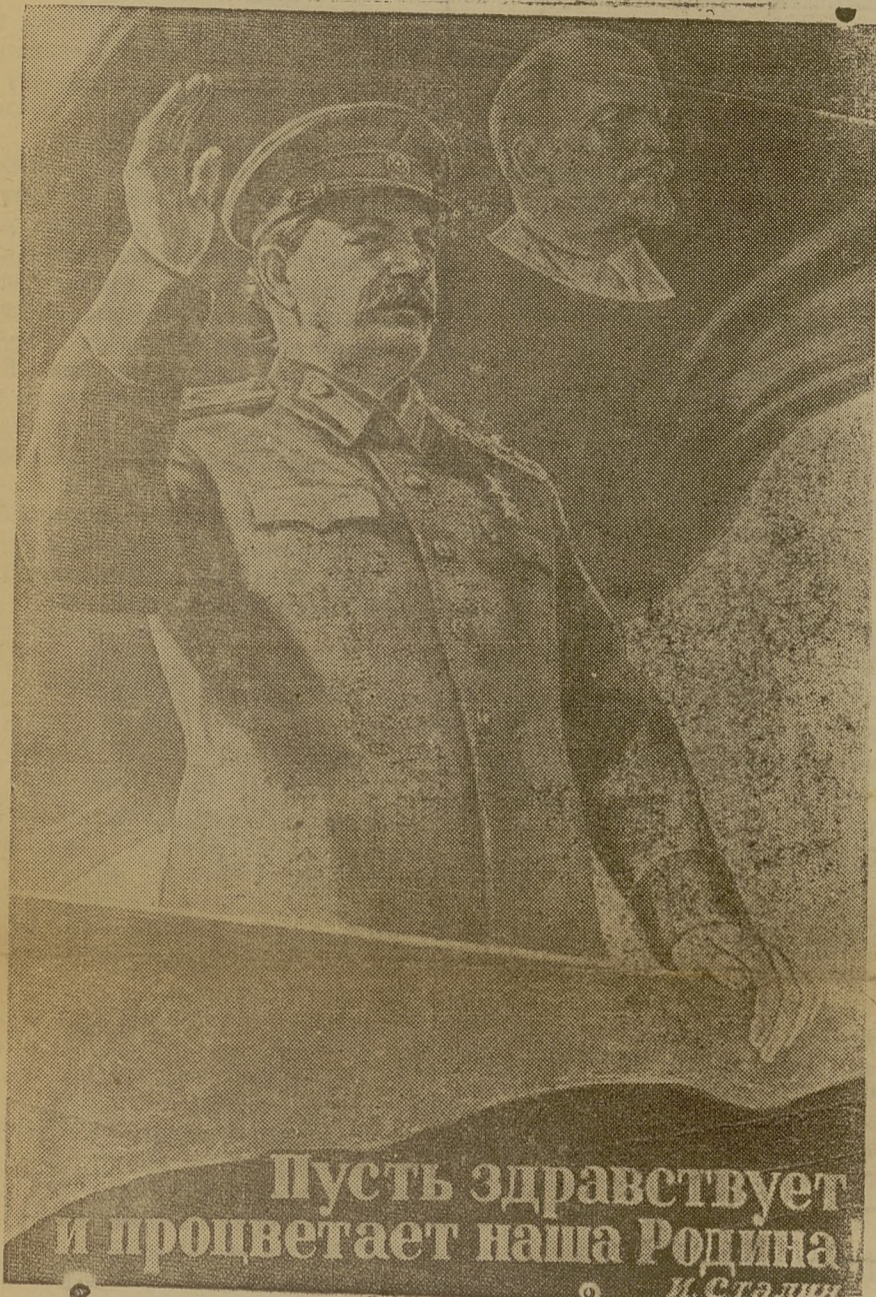
Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

БОЛЬШЕВИК АМУРА

Орган Управления Верхнеамурского Речного
пароходства и Баскомреча

4 декабря
1947 года
Четверг
№ 111 (1164)
Год издания 10-й
Цена 15 коп.

Да здравствует Сталинская Конституция и ее творец великий Сталин!



Плакат худ. Тондзе, выпущенный издательством «Искусство»
Прессклише ТАСС

День Сталинской конституции

5 декабря 1936 года на Чрезвычайном VIII Всесоюзном съезде Советов была утверждена новая конституция СССР. Народ назвал эту конституцию Сталинской, в честь ее творца великого и любимого товарища Сталина. Ни в одной другой стране в мире нет такой конституции как у нас.

В этом величайшем документе нашего времени, как в зеркале отражены те изменения в жизни нашей страны, которые достигнуты под руководством коммунистической партии при советской власти. Сталинская конституция закрепила за советским народом право на труд, на отдых, на образование, на обеспечение в старости и другие важнейшие политические завоевания. Перед каждым советским гражданином открыт безграничный простор для применения своих способностей на благо нашей Родины. Товарищ Сталин на VIII съезде советов говорил «То о чем мечтали и продолжают мечтать миллионы честных людей в капиталистических странах, — уже осуществлено в СССР».

В Америке, Англии, Франции и других капиталистических странах миллионы людей не могут достать себе работу, там в капиталистических странах дети бедных родителей не имеют возможности учиться,

потому, что им нечем платить за учебу. В США преследуют негров, в Южно-Африканском союзе индусов, потому что их считают низшей расой.

В СССР все люди равны, все народы пользуются одинаковыми правами. У нас нет и не может быть безработицы.

Сталинская конституция дала великие гражданские права народам нашей страны, в тоже время она возлагает на граждан СССР и великие обязанности.

Приближается день выборов в местные советы. Как и выборы высших органов власти, они явятся могучей демонстрацией советской демократии, демонстрацией преданности трудящихся нашей страны великому делу партии Ленина—Сталина.

Сталинская конституция озаряет путь человечества к новой жизни. Под знаменем Сталинской конституции, под испытанным руководством коммунистической партии, нашего вождя товарища Сталина советский народ добьется новых успехов.

Да здравствует могучий Советский Союз — надежный оплот дружбы, счастья и славы народов нашей Родины.

Да здравствует Сталинская Конституция!

Да здравствует ее творец — великий Сталин!

С совещания производственно-хозяйственного актива

29—30 ноября в Благовещенске прошел производственно-хозяйственный актив Верхнеамурского речного пароходства, на котором присутствовали стахановцы, капитаны, механики, шкиперы, а также руководители предприятий и управления пароходства.

С докладом об итогах навигации 1947 года и задачах речников на межнавигационный период выступил начальник Верхне-

амурского пароходства тов. Андреев. Доклад об итогах работы бассейнового управления пути за навигацию 1947 года и задачах путейцев на межнавигационный период сделал заместитель начальника бассейнового управления пути тов. Туфанов.

В прениях по докладом выступило 22 человека. Ниже мы помещаем краткое изложение доклада и краткое изложение основных выступлений.

Итоги навигации и задачи речников на межнавигационный период 1947—48 г.

Из доклада тов. Андреева — начальника Верхне-Амурского речного пароходства. На производственно-хозяйственном активе Верхне-Амурского пароходства 29 ноября 1947 года.

Неуклонный рост народного хозяйства предъявляет все больше требований транспорту вообще и речному транспорту в частности. Если грузооборот железных дорог к концу пятилетки должен возрасти на 28 процентов, то грузооборот речного транспорта увеличивается за пятилетие на 38 процентов.

Речники Верхнего Амура за навигацию 1947 года проделали значительную работу. Перевезли все предъявленные клиентурой грузы, планомерно расставили флот на зимний отстой. Ряд судов перевыполнили свои навигационные планы, к таким относятся: пароход «Ленинград» (капитан тов. Попов, механик тов. Филиппов), пароход «Иркутск» (капитан тов. Корниенко, механик тов. Чебунин), пароход «Дзержинский» (капитан тов. Юрчаков, механик тов. Погорелов). Баржа «Одесса» (шкипер тов. Алешин), баржа «Казачка» (шкипер тов. Дижжак), баржа «Сура» (шкипер тов. Тюленев) и другие.

Однако мы не изыскали достаточного количества грузов для полной загрузки нашего флота, вследствие чего пароходство в целом не выполнило навигационного плана.

Многие руководящие работники нашего пароходства как-то товарищи: Блинов, Агафонов, Черепанов, Семянников и некоторые другие объясняют невыполнение навигационного плана отсутствием грузов, это «объяснение» неправильно и вредно оно приводит к созданию неуверенности и отсутствию перспективы в работе. В действительности грузы для полного использования нашего флота имелись и имеются. Это ярко показало недавно прошедшее совещание работников железных дорог востока и Дальневосточных пароходств при уполномоченном госплане СССР по Хабаровскому краю, где было установлено, что нашему пароходству могли быть предъявлены в 1947 году сотни тысяч тонн перевалочных грузов с железной дороги на водный путь через пристани Благовещенск и Суражеску.

Дело не в отсутствии грузов, а в неудовлетворительной работе по привлечению грузов на воду. Наши плановый и коммерческий отделы руководимые тов. Черепановым и Семянниковым. Не вели настоящей борьбы за привлечение грузов, они до сих пор не знают экономики тяготеющих районов к нашим рекам. Несмотря на то, что министерство ежегодно отпускает нам средства на экономические исследования и изыскания, но эти средства оставались неиспользованными.

Дело не только в том, чтобы привлечь грузы. Это надо делать бесспорно. Но

главная наша задача перевозить грузы своевременно, без потерь и качественно. Только этим мы можем завоевать доверие наших грузоотправителей и увеличить грузооборот на наших реках.

Мы неудовлетворительно использовали флот. Производительность одной лошадиной силы нами выполнена только на 87,2 процента, а валовая производительность одной тонны тоннажа на 97,9 процента. Следовательно флот работавший на перевозках имел огромные простои, подтверждением этому является плохое использование процента ходового времени.

Для грузопассажирских судов ходовое время должно было составить 63 процента, фактически оно составило 48,9 процента. Это значит, что больше половины навигационного времени пассажирский флот простаивал, а не работал. Сухогрузная тяга должна была находиться в движении 51,1 процента, фактически она находилась в движении только 37,1 процента, а 62,9 проц. всего навигационного времени простаивала. Сухогрузный тоннаж должен был находиться в движении 32,2 процента, фактически он находился в движении только 18,5 процента. Из этого видно наша неудовлетворительная работа. Мы несвоевременно доставляли груз нашей клиентуре, из-за чего безусловно снизили предъявление нам грузов для перевозок.

В неудовлетворительной работе флота во многом виноваты движенцы. Диспетчерский аппарат во главе с тов. Агафоновым превратился не в организаторов движения, а в регистраторов совершившихся фактов. Диспетчер не шел впереди каравана, а плелся сзади.

Резко возросла у нас аварийность флота. По сравнению с прошлым годом совершено аварий на 14 случаев больше, а по сумме убытков на 387,4 тыс. рублей больше. Высокая аварийность в нашем пароходстве объясняется низкой государственной дисциплиной отдельных командиров флота. Отсутствием работы над собой по повышению производственной квалификации и политического кругозора со стороны части командного состава как флота, так и берега. Либеральным отношением со стороны руководства службы движения к авариям. Неудовлетворительной постановкой политико-массовой работы среди плавающего состава и недостаточно правильным подбором и расстановкой командных кадров на флоте.

Партия, правительство лично товарищ Сталин уделяли и уделяют огромное внимание развитию речного транспорта, проявляли и проявляют исключительную за-

(Окончание на второй странице).

С совещания производственно-хозяйственного актива

Итоги навигации и задачи речников на межнавигационный период 1947—48 гг.

(Окончание. Начало на 1 стр.)

боту о речниках, об этом ярко говорят нам указы президиума Верховного Совета СССР о награждении пароходств и большой группы работников Камского и Обьиртышского бассейнов, о награждении орденами и медалями СССР капитанов и механиков за долготлетнюю безупречную работу, о введении персональных званий и новых знаков различия для личного состава министерства речного флота, постановление Совета Министров СССР о мероприятиях по восстановлению и дальнейшему развитию речного транспорта.

Согласно этого постановления капиталовложения в речной транспорт более чем удваиваются по сравнению с теми, которые были предусмотрены пятилетним планом. В этом постановлении Совет Министров отметил, что речной транспорт не обеспечивает возросшей потребности народного хозяйства в перевозках грузов, крайне недостаточно используются в транспортных целях богатейшие внутренние водные пути, указал что на речном транспорте велики простои флота, имеет место большая аварийность, не ведется необходимая работа по привлечению грузов на воду, грузы доставляются несвоевременно. Считаю развитие речного транспорта важнейшим государственным делом Совет Министров утвердил широкую программу развития речного транспорта и оказал речному транспорту большую помощь в материально-техническом снабжении, обеспечении кадрами и улучшении бытовых условий речников.

Наша первоочередная задача сейчас заключается в том, чтобы в условиях нашего пароходства по боевому выплнить это историческое постановление и добиться к 1948 году резкого повышения удельного веса речных перевозок. Условия для этого мы уже должны создавать сейчас в межнавигационный период.

Подготовка к зиме в этом году у нас проведена более организованно, нежели в прошлом. Мы обеспечили наши промпредприятия топливом на 109 процентов, деловой древесиной на 140 процентов, промышленные предприятия и пристани обеспечены всеми необходимыми материалами для проведения ремонта флота и пристанского хозяйства. Наши предприятия полностью обеспечены квалифицированной рабочей силой. Все это говорит за то, что мы имеем все возможности для успешного ремонта флота, пристанского хозяйства и механизации в более сжатые сроки, чем это предусмотрено планом.

В зимний период перед речниками стоят огромные задачи. Общая стоимость зимнего судоремонта флота выражается у нас в восемь миллионов рублей. Такие огромные затраты на ремонт флота вызваны низким техническим состоянием флота. На конец навигации мы имели ограниченно-годных и запрещенных к плаванию 27 самоходных и 47 несамоходных единиц.

Резко повысить техническое состояние нашего флота, такова наша основная задача на ближайший период. Надо смелее внедрять нам на наших судах метод работы механика тов. Буракова. Еще шире развернуть социалистическое соревнование за досрочный и высококачественный ремонт флота, пристанского хозяйства и механизации, заготовить больше деловой древесины и дров для нашего хозяйства, лучше вернуть строительство жилых зданий для речников. Широко внедрить передовые методы в ремонте флота. Экономно расходовать материалы. В ответ на заботу партии и правительства на отлично подготовить речное хозяйство к предстоящей навигации.

На отлично подготовим речное хозяйство к предстоящей навигации

Внедрить на судах хозрасчет

А. КАРНАУХ, капитан парохода „Чичерин“

На пристани Благовещенск плохо идет обработка судов механизацией, которая работает с незаконченным циклом. На пароходе «Чичерин» есть все возможности для того, чтобы поставить трюмовой транспортер и это должно быть сделано в навигацию 1948 года.

Сколько раз мы будем говорить о том, чтобы на судне были весы для того, что-

бы взвешивать груз пассажиров. А поскольку весов нет, груз мы принимаем на глазок. Надо чтобы весы на судне были.

Если говорить о введении хозрасчета на судах, то здесь необходимо дать полностью распоряжаться средствами капитану судна, выдать ему чековую книжку, вот при таких условиях можно будет всерьез говорить о хозрасчете на судах.

Большие перспективы

З. ШЕРЛЕ, начальник пристани Благовещенск

На пристани Благовещенск предстоят большие работы: удлинение стень, установка лебедок на соляном причале, капитальный ремонт последнего и ряд других. Успешный ход работ зависит от своевременного и бесперебойного снабжения материалами и оборудованием, а наша заготконтора плохо беспокоится об этом. На складе в Хабаровске имеется крайне необходимая нам транспортная лента. Заготконтора не может послать человека для организации ее отгрузки. Точно также обстоит дело и с 80-метровыми транспор-

терами, которые где-то затерялись. Мы систематически недополучаем гвозди и железо. Лопаты изготовляемые заводом имени Ленина настолько низкого качества, что за навигационный период мы их списали до 500 штук.

Перспективы у пристани большие, а главное есть люди которые любят и умеют работать. Сейчас к нам начинают поступать части отгруженного из Молотова плодучего крана, который будет пущен в эксплуатацию в навигацию 1948 года.

Лучше организовать снабжение судов

А. КРАПИВИН, механик парохода „Профинтерн“

Из-за плохой разворотливости работников заготовительной конторы, а также пристани Благовещенск, судовой команде нашего парохода во время прихода в Благовещенск, приходилось тратить много времени на доставку смазки и материалов. Дело доходило до того, что с главной пристани мы посылали людей с баками через

весь город на склад заготконторы, чтобы получить там смазочные материалы.

Судовые команды крайне недостаточно снабжались материалами для развертывания на судне работ по лунинско-киселевским методам. За навигацию я смог смонтировать 10 механизмов. Можно было выполнить и другие работы, но не было материалов.

Что помешало выполнить план

П. МАРЧЕНКО, капитан парохода „Томск“

Команда парохода «Томск» невыполнила плана грузоперевозок. Что нам помешало в этом? Для того, чтобы выполнить план нужны были грузы, а нам их не давали.

Плохо относятся к своим обязанностям работники УРС'а и заготконторы. Сколько раз начальник УРС'а тов. Филатов обещал организовать выпечку хлеба на линии, но все знает, что этот руководитель много обещает, но мало делает.

Не лучше выглядит и другой руководитель, начальник заготовительной конторы тов. Колесников.

Если говорить о работе пути, то нужно сказать, что путейцы забыли о своих обязанностях, так на Верхнем Амуре, створ не было видно, фонари не горели.

Здесь на совещании говорилось об аварии парохода «Ватуми» и обвиняли в этом капитана тов. Золотухина. Я должен сказать, что не один Золотухин повинен в этой аварии, виноваты здесь руководители службы движения тов. Блинов и Агафонов. Зачем было посылать Золотухина, туда, где он не знает реку, не его нужно было посылать за плотами, а капитана тов. Желтоногова.

Изжить „керосиновый“ ремонт

Н. ЯЛОВОЙ, групповой механик пристани Суражевка

У нас до сих пор не изжиты практика «керосинового» ремонта примером чего могут служить пароходы «Байдуков» и «Чкалов». На этих пароходах ремонтные ведомости по машине составлены с большим объемом и почти ничего не сделано по лунинско-киселевскому методу. Некоторые капитаны и механики считают этот метод лишней обузой, а на самом деле он дает экономно средств, высвобождает рабочую силу для среднего и капитального ремонта, создает возможность избавить механизмы от излишней разборки. Нужно добиться, чтобы в зиму 1948 года прак-

тика «керосинового» ремонта была совершенно изжита.

Перед нами стоит задача произвести ремонт так, чтобы в навигацию 1948 года работать безаварийно. Мы должны выполнить своими силами 69 тыс. человеко-часов. Заводские работы определяются в сумме 154 тысяч рублей. Однако завод плохо помогает саморемонтникам, так как не дает своевременно деталей. Плохо заботится о снабжении материалами и инструментами и заготконтора в лице тов. Колесникова. У нас нет котельной стали и уголков.

ДАЙТЕ НАМ ЭЛЕКТРОДРЕЛИ

М. РАЗУВАЕВ, начальник котельного цеха завода имени Ленина.

В судоремонт 1947—48 г. г. перед коллективом котельщиков стоят ответственные задачи. Объем работ по котельному цеху составляет около 130 тысяч человеко-часов. Большие работы нам придется выполнить на баржах «Архара», «Олекма», №—188, на пароходе «Сергей Лазо» и других судах. В эту зиму наш цех укомплектован котельщиками значительно лучше, чем в прошлые годы. Лучшие бригады котельщиков т. т. Гончарова, Храмова выполняют дневные задания на 140—155 процентов, а электросварщик тов. Белов выполняет задание на 250-и больше процентов. Это говорит за то, что котельный цех выполнит тот объем работ, который ему преподнесен.

В свою очередь мы предъявляем требования к заготовительной конторе пароходства. Нам крайне нужны электродрели, а также некоторый инструмент.

Больше внимания пристаням

Я. ПУТЬКО, начальник пристани Суражевка

На активе справедливо были отмечены недостатки в работе наших пристаней и диспетчерского аппарата, но нужно сказать, что мы не видим помощи со стороны отдела портов и пристаней. Со стороны главного инженера и пароходства. На пристани Суражевка нет даже простейшей механизации. Строительство силовой идет с большими трудностями. Заготконтора не обеспечивает нас кирпичем, цементом и другими материалами.

До сих пор не изжиты безответственные распоряжения диспетчерского аппарата, особенно в осеннее время. Так однажды мне в пустую пришлось стоять пароход «Сибиряк» до Мазаново.

Обсудив обращение ленинградцев мы взяли ряд конкретных обязательств. И на 30 ноября по среднему ремонту несамоходного флота и текущему ремонту самоходного имеем перевыполнение на 20 процентов.

ЛУЧШЕ ОБСЛУЖИВАТЬ ПассажиРОВ

И. КОРНЕЛЮК, радист парохода „Профинтерн“.

Не первый раз мы говорим о том, чтобы пассажирские суда не буксировали баржи, однако нам приказывают водить баржи. Поэтому пассажирские суда выводятся из расписания, а для пассажиров мы создаем целый ряд неудобств. Об этом очень многие пассажиры писали в книгу жалоб, сообщали мне, как секретарю партийной организации парохода.

В навигацию будущего года мы должны учесть эти недостатки и совершенно по другому организовать культурное обслуживание пассажиров.

ОБЪЯВЛЕНИЕ

Доводится до сведения всех речников Верхнего Амуре о том, что Верхнеамурский Баскомреч имеет в наличии бесплатные путевки в дом отдыха Бузули. Желающие поехать в дом отдыха могут получить путевки в ЗМК, или Баскомрече, срок путевок с 17 декабря по 1 января 1948 года. Баскомреч.

Зам. ответ. редактора Ф. П. КРЫНИН.