БОЛЬШЕВИК АМУРА

Орган Управления Верхнеамурского Речного
пароходства и Баскомреча

15 АПРЕЛЯ
1948 года
Четверг
№ 28 (11201)
Год издания 11-й
Цена 15 коп.

Речному флоту — полную нагрузку!

(Передовая „Провды“ за 7 апреля)

Партия и правительство всегда уделяли вопросам развития водного транспорта исключительное внимание. Пятилетний план предусматривает высокие темпы роста речных перевозок. Грузооборот речного транспорта должен в 1950 году превзойти довоенный уровень на 38 процентов.

Увеличение речных перевозок, достигнутое в первые два года пятилетки, является недостаточным. В районах, подвергавшихся немецкой оккупации, грузооборот на реках далеко отстает от довоенного уровня. Такое отставание имеется и в целом по речному транспорту.

В навигацию третьего, решающего года послевоенной пятилетки перед речниками стоят ответственные задачи. Темпы речных перевозок должны соответствовать задачам восстановления и развития ведущих отраслей промышленности. Лозунг — пятилетку — в четыре года! должен стать боевым девизом всех работников речного транспорта. Уже во втором квартале текущего года Министерству речного флота нужно перевезти грузов почти на 30 процентов больше, чем в том же квартале прошлого года. Значительно увеличены задания по буксировке шлюзов, по транспортировке нефти, хлеба, минерально-строительных материалов и цемента.

Справиться с этими большими и ответственными задачами речники смогут лишь при условии, если они с первых же дней навигации добьются высокопроизводительного использования техники. Одна из предпосылок успешного начала судоходства — быстрое завершение ремонта флота и портово-пристанского хозяйства. Нельзя допустить, чтобы груженные баржи простаивали в ожидании буксиров, застрявших в ремонте. Надо немедленно ликвидировать отставание в ремонте флота на Средней и Нижней Волге, Каме, Нижнем Иртыше, Енисее, Аму-Дарье, Нижнем Амуре.

Вторая серьезная задача речников, которую необходимо решать в сотрудничестве с работниками других отраслей, — это обеспечение флота грузами. Основным грузом речного флота является лес. Перевозить его в сплавках выгоднее всего по большой воде в первый период навигации. Между тем Министерство лесной промышленности СССР не управляет с планом сплотки древесины. Крайне плохо идет сплотка в бассейнах канала Москва—Волга, Северо-Западном, Днепровском, а также в решающих по лесосплаву Камском и Северо-Двинском бассейнах. Всемерно ускорить сплотку — важнейшее дело работников лесной промышленности. Местные партийные и советские организации должны оказывать в этом отношении всякую возможную помощь лесозаготовителям, ибо речь идет о предотвращении перебоев в снабжении лесом новостроек, шахт, железных дорог и бумажных фабрик.

Необходимо переключить на воду как можно больше массовых грузов, идущих на дальние расстояния, шире развить железнодорожно-водные перевозки. Для того, чтобы решить эту задачу, Министерство речного флота, все пароходства должны ко-

ординным образом улучшить работу в начинающуюся навигацию.

Пятилетний план обязывает речников повысить скорость доставки грузов в среднем на 25 процентов по сравнению с 1940 годом. Это важнейшее задание Министерством речного флота осуществляется неудовлетворительно. В прошлом году грузовой несамоходный флот находился в движении всего лишь около трети эксплуатационного времени, а остальное время простаивал. Не лучшие использовались и новые, отличные суда — самоходные баржи. Велики были порожние пробеги флота. Такое расточительство в использовании речного флота дальше четвертым.

Решающая задача речников в нынешнюю навигацию — максимально ускорить оборот флота как за счет быстрой обработки судов в портах, так и путем внедрения передовых методов организации движения.

В текущем году предстоит довести уровень механизации почти до 70 процентов всех погрузо-разгрузочных работ в портах. Чтобы добиться этого, необходимо не только увеличивать техническую оснащенность портов, но и самое главное — лучше использовать имеющиеся механизмы.

Твердый график предъявления грузов, равномерное их отправление из портов, бесперебойное продвижение флота — все это должно стать непреложным законом в работе речного транспорта. А достичь этого можно лишь при условии укрепления государственной и трудовой дисциплины во всех звеньях речного хозяйства.

Большие задачи предстоящей навигации немалым выполнением без разрывания массового соревнования на реках. К сожалению, передовой опыт тов. Блиндмана, примененного поточную систему механизированной погрузки, механика-лунинца тов. Буракова, команды волжского парохода «Руслан» и других экипажей соревнования распространяется далеко недостаточно. На речном транспорте все еще не изжиты канцелярно-бюрократические методы руководства.

Сейчас необходимо активизировать деятельность партийных организаций на речном транспорте. Партийные комитеты плавостова призваны широко развернуть партийно-политическую работу на судах. Они обязаны правильно расставить коммунистов и комсомольцев на каждом судне, повысить боеспособность первичных партийных организаций и партийных групп на флоте. Береговые партийные организации должны мобилизовать коллективы портов и пристаней на четкое обслуживание флота, помочь командам судов добиться высоких показателей.

Особенно необходимо резко улучшить партийную и хозяйственную работу в таких крупнейших бассейнах, как Волжско-Камский, на который приходится львиная доля всех речных перевозок. Этого ждет страна от местных партийных и хозяйственных работников в навигацию 1948 года.

Речному флоту — полную нагрузку!

Передвижные библиотечки для судов

Партийное бюро плавостова Верхне-Амурского речного пароходства разрабатывает план партийно-массовой работы с командами судов на время навигации.

Парторганизация и бассейновый комитет

речников готовят передвижные библиотечки. Приобретены 20 двухрядных гармоний, различные настольные игры, которые будут переданы уходящим в плавание командам.

В Совете Министров СССР

О новом снижении с 10 апреля 1948 г. единых государственных розничных цен на некоторые товары

Одновременно с проведением денежной реформы 16 декабря 1947 г. была отменена карточная система снабжения продовольственными и промышленными товарами, отменены высокие цены по коммерческой торговле и введены единые сниженные государственные розничные цены на продовольствие и промтовары. Это был первый этап снижения цен на промышленные и продовольственные товары.

В связи с общим подъемом народного хозяйства СССР и ростом производства предметов потребления Совет Министров Союза ССР признал необходимым осуществить второй этап снижения цен на ряд товаров и тем самым обеспечить дальнейшее повышение реальной заработной платы рабочих и служащих и доходов крестьян, а также — повышение покупательной способности рубля.

Совет Министров Союза ССР постановил:

1. Снизить с 10 апреля 1948 г. единые государственные розничные цены на следующие товары в среднем:

Автомобили легковые	на 10 %	Ювелирная серебряная и металлическая галантерея	» 20 %
«Москвич»	» 20 %	Ряд товаров широкого потребления из пластмассы	» 20 %
Мотоциклы	» 20 %	Папиросы, сигары и сигареты	» 10 %
Велосипеды	» 20 %	Парфюмерно-косметические товары	» 10 %
Охотничьи ружья	» 15 %	Примусы, фенгазы и электроплитки	» 10 %
Швейные машины	» 10 %	Водка, ликеро-водочные изделия, вина пиво и безалкогольные напитки	» 20 %
Радиоприемники «Резонд» и «Родина»	» 20 %	Икра черная	» 10 %
Репродукторы динамические	» 20 %	Икра кетовая	» 20 %
Патефоны	» 20 %	Витамины	» 20 %
Баяны	» 10 %		
Алкогодеоны	» 12 %		
Фотоаппараты «Москва»	» 10 %		
Билетки театральные	» 10 %		
Часы металлические карманные и наручные	» 12 %		

2. Поручить Министерству торговли СССР (т. Яворонкову) установить в соответствии с настоящим постановлением новые сниженные единые государственные розничные цены на перечисленные в п. 1 настоящего постановления товары.

по ПОЧИНУ КОМАНДЫ „РУСЛАНА“

От „Колумбии“ не отстанем!

Начинание баржи «Колумбия», первой из несамоходных судов Верхнего Амура составившей стахановский план грузоперевозок, весьма поучительно. В нем частично отражены неисчерпаемые резервы, которые могут быть использованы для ускорения выполнения плана перевозок.

— От «Колумбии» не отстанем! — твердо решили мы.

Пятилетним планом грузоперевозок нам запланировано выполнить 13 миллионов 321 тысячу физических тонно-километров. За навигацию 1946—47 г. 5 миллионов 883 тысячи физических тонно-километров мы уже выполнили. Остаток, составляющий 7 миллионов 437 физических тонно-километров, мы должны выполнить за две навигации, в 1948—1949 гг., завершив тем самым пятилетний план грузоперевозок в четыре года.

При одинаковой грузоподъемности и равном с «Колумбией» плане грузоперевозок, мы решили в 1948 году проделать 3 миллиона 720 тысяч физических тонно-километров, т. е. на 180 тысяч физических тонно-километров больше «Колумбии». Не плечу ли нам эта задача? За счет чего мы намерены план грузоперевозок завершить досрочно?

Понятно, что немаловажное значение должна сыграть экономия времени при устанавке баржи, учалке, передвижке ее с места на место во время погрузки. Но это далеко не все. Взять, к примеру, так называемый «мертвый груз», решительная борьба против которого должна принести немало пользы. В практике работы мы имеем немало фактов, когда в трюмах наших барж имеются десятки тонн воды, из-за чего баржа теряет грузоподъемность и уходит в рейс с меньшим количеством полезного груза. Недопущение водотечности, своевременный отлив воды значительно повышает грузоподъемность судна.

Часто «запасливый» шкипер везет на своем судне по 10—20 и более кубометров дров. Это также недопустимо. На судне, как правило, нужно иметь лишь только необходимое в пути. Нельзя допускать, чтобы шкипер месяцами возил взад и вперед десятки кубометров дров. Запас топлива для камбуза нужно иметь не более чем на один рейс.

Лешние якоря, капаты, куски железа и

другой «мертвый груз» зачастую в общей сложности составляет многие десятки тонн. В предстоящую навигацию мы добьемся на своей барже полной ликвидации этого излишнего и ненужного груза и для ремонта судна возьмем только необходимое.

Требуется также равномерно загрузить судно. Умелой или неумелой погрузкой можно увеличить или уменьшить грузоподъемность судна. Достигается это равномерной раскладкой груза, особенно на деревянных судах.

К правильной загрузке барж в шахматном порядке я призываю всех шкиперов. Опыт показывает, что, лучшие результаты достигаются при таком способе.

В пути большое значение имеет правильный правек. Баржа должна постоянно держаться в кильватер буксира. Нарушение же этого правила отрицательно сказывается на технической скорости судна, на ходе всего каравана. Правильный правек поможет нам успешнее справиться со взятыми обязательствами. Много сэкономит времени заблаговременная готовность судна к погрузке и выгрузке. Документы на принятый груз следует оформлять заранее, чтобы буксир не тратил время на ожидание.

Должное внимание мы уделим и применению лунинско-киселевских методов. В период навигации наша команда решила выполнить 306 человеко-часов судоремонтных работ без захода в затон, на 30 процентов сэкономить материалы.

За счет чего мы намерены добиться экономии? По берегу и островам много бывает леса, шлак и другого лесоматериала, что вполне возможно использовать на саморемонт.

В прошлом году пойманым лесом я не только отремонтировал свою баржу, но и помог произвести ремонт шлюза и часть кренолина баржи «Свирь» Нижнеамурского речного пароходства.

Выполнение пятилетнего плана грузоперевозок в четыре года дает возможность команде нашего судна доставить в различные уголки нашего края сотни тонн грузов дополнительно.

По поручению команды:
Я. КОСТЫЯ,
шкипер баржи «Ситха».

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

Управления Верхнеамурского речного пароходства и президиума Верхнеамурского баскомреча от 7 апреля 1948 года

Рассмотрев итоги социалистического соревнования за март 1948 года управление Верхнеамурского речного пароходства и президиум Верхнеамурского баскомреча постановили:

ПО ПРОМПРЕДПРИЯТИЯМ:

Присудить первое место коллективу Благовещенской судовой верфи, выполнившему мартовский план по валовой продукции на 107,2 процента, по производительности труда — на 145,8 процента (директор тов. Мещенченко, секретарь парторганизации тов. Казанцев, председатель завкома тов. Акимов).

Несмотря на то, что коллектив завода имени Ленина (директор тов. Родионов, секретарь парторганизации тов. Васильев, председатель завкома тов. Голубев) выполнил план по валовой продукции на 103,6 процента, по производительности труда на — 132,9 процента, управление пароходства и президиум баскомреча решили коллективу завода имени Ленина второго места не присуждать, как не справившемуся с ремонтом флота и со сдачей его в технической готовности.

ПО ПРИСТАНЯМ:

Присудить первое место коллективу Суражеской пристани, выполнившему план ремонта пристанского хозяйства и механизации, план судоремонта по самоходному флоту на 103,2, по несамоходному — на 106,6 процента и по береговому строительству — на 104 процента (начальник тов. Путьков, секретарь парторганизации тов. Трунов, председатель пристанкома тов. Пегов).

Присудить второе место коллективу Благовещенской пристани, выполнившему мартовский план ремонта пристанского хозяйства и механизации на 106,5 процента, по производительности труда — на 172,1 процента (начальник тов. Шерле, секретарь парторганизации тов. Неретин, председатель пристанкома тов. Грязнов).

ПО ФЛОТУ:

Присудить первое место и вручить переходящее Красное знамя управления пароходства и баскомреча команде парохода «Профинтерн», сдавшей судно в технической готовности раньше срока на 20 дней с оценкой на «хорошо» (капитан тов. Обливанцев, механик тов. Крапивин).

Присудить второе место команде парохода «Чичерин», сдавшей судно в технической готовности раньше срока на 12 дней с оценкой на «отлично» (и. о. капитана тов. Жал, механик тов. Петров).

Присудить третье место команде парохода «Томск», имеющей техническую готовность судна на 1 апреля 1948 года 88 процентов вместо 84 процентов по графику Министерства (капитан тов. Марченко, механик тов. Климов).

Присудить четвертое место команде парохода «Свободный», имеющей техническую готовность судна на 1 апреля 1948 года 96,1 процента, вместо 87 процентов по графику Министерства (капитан тов. Баладин, механик тов. Усольцев).

ПО ЛЕСОУЧАСТКАМ:

Присудить первое место и вручить переходящее Красное знамя бассейнового комитета профсоюза рабочих речного транспорта и лесозаготовительной конторы ВАУРПА, коллективу Мазановского лесозаготовительного участка, выполнившему мартовский план по заготовке леса на 143 процента, по вывозке — на 127,7 процента (начальник тов. Карпухин, председатель рабочкома тов. Боробов).

Просить Министерство речного флота СССР и ЦК профсоюза рабочих речного транспорта о присуждении премии по соревнованию коллективам Благовещенской судовой верфи и Суражеской пристани.

Начальник Верхнеамурского пароходства
В. СОКОЛОВ.

И. о. председателя баскомреча
Г. ШИЛОВ.

ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ

В ПОЛИТШКОЛЕ ПЛAVСОСТАВА

С исключительным интересом и при высокой политической активности прошли недавно зачеты среди слушателей политшколы плавсостава.

Политшкола плавсостава начала свою работу в ноябре прошлого года и в первой половине апреля закончила свою программу. В ней занималось 25 человек, в большинстве своем это молодые коммунисты, вступившие в партию в последние годы. Они с интересом относились к учебе, регулярно посещали занятия и активно участвовали в них.

Руководитель политшколы тов. Рыбаченок методом живой беседы сумел привить слушателям вкус к политической учебе, добился высокой усвояемости преподаваемых предметов.

Итоговая проверка пройденной программы показала, что политшкола дала слушателям систематизированные знания по основным вопросам политграмоты, пробудила их интерес к книгам, газетам, повысила их политическую активность в партийной, хозяйственной и общественной жизни.

Слушатель политшколы кочегар тов. Минин ранее стеснялся выступать на партсобраниях. Сейчас он разбирается в событиях и активно, по деловому выступает на собраниях. Рулевой тов. Коралев до занятий в политшколе не имел партийных поручений. Сейчас он активно работает агитатором. Рулевой тов. Хаев поступил в школу беспартийным. Он не выполнял никакой общественной работы, знания, полученные им в школе, помогли ему стать активным беседчиком, среди членов коман-

ды своего судна. В марте он вступил кандидатом в ряды нашей большевистской партии.

Политшкола пробудила у всех слушателей острое стремление к чтению. Матрос тов. Бондаренко прочел за зиму такие художественные произведения как «Воскресенье» Л. Н. Толстого, «Пусима» Новикова-Прибоя, «Радуга» Ванды Василевской. Большинство слушателей прочли краткую биографию товарища Сталина. Они стали частыми гостями парткабинета при заводе имени Ленина, пользуются его богатой библиотекой.

На итоговых занятиях при сдаче зачетов особенно хорошо разобрались в вопросах пройденной программы тт. Шарашин, Хаев, Коралев, Минин, Латыш и другие. Все они показали глубокое усвоение пройденного. Ответы на вопросы они тесно связывали с жизнью, с современным положением. На проверке чувствовалось, что политшкола — начальная ступень партийного образования — многое дала слушателям в их идейно-политическом росте, развила привычку к самостоятельной работе над книгой.

Партийное бюро плавсостава (секретарь тов. Былов) учебе молодых коммунистов уделяло неослабное внимание. Следует надеяться, что и сейчас, после окончания работы политшколы, партийное бюро поможет окончившим ее коммунистам, организовать изучение «Краткого курса» истории ВКП(б) во время плавания на судах.

П. АЛЕКСЕЕВ.

10 апреля

Дневник судоремонта

В первой декаде апреля отдельные предприятия пароходства снизили темпы ремонта флота. Это привело к тому, что пароходство в целом, отстало от графика Министерства по самоходному флоту на 1,2 процента, по несамоходному — на 1 процент.

По прежнему впереди всех по ремонту флота идет Суражеский судоремонтный пункт. Отстает завод имени Ленина. В графике идет Благовещенская верфь.

Совершенно неудовлетворительно проходила сдача флота в технической готовности на заводе имени Ленина. За декаду завод должен был сдать три самоходных и четыре несамоходных судна, а фактически сданы только одно самоходное и одно несамоходное.

Хорошо проходила сдача флота в Суражеском судоремонтном пункте, который

на 10 апреля сдал в технической готовности весь флот, за исключением одной баржи «Унка».

В целом по пароходству сдача флота по количеству единиц идет в графике, по мощности и тоннажу — несколько выше графика.

До открытия навигации остались считанные дни. Ремонт флота надо кончать. Необходимо на каждое судно, на каждый объект работы составить календарный план, вести ежедневный контроль за его выполнением. Сдачу судов в технической готовности следует не приурочивать к концу судоремонта, а производить ежедневно, одновременно сосредотачивая все силы и внимание на приведение флота в эксплуатационную готовность.

Отстоять флот от весеннего ледохода

В нынешнем году ожидается раннее вскрытие рек нашего бассейна. Поэтому нельзя допустить, чтобы ледоход застал верхнеамурцев врасплох. Нужно принять все меры по сохранению отремонтированного флота, не допустить повреждения причалов грузовых эстакад.

В этом направлении проводится ряд мероприятий. В устье затона завода имени Ленина сделана защитная дамба, отремонтированы боны, флот раскреплен на швартовные концы. По Бурхановскому затону во льду сделана канатка. В затоне завода назначены дежурные суда.

Однако, в этом вопросе имеются еще и серьезные упущения. В затоне завода имени Ленина до сих пор находится не спущенный с келье пароход «Сергей Лазо». К судну подошла вода и этим самым затруднилась спуск. За островом затона не спущено несколько барж. Пароход «Гродеково» второго технического участка пути был назначен дежурным судном в Бурхановском затоне. Но для плавания он оказался непригодным: в котле судна обнаружено до десяти мелких трещин и он подлежит длительному ремонту. Суда технического участка пути не обеспечены топливом. Терри-

тория Бурхановского затона не очищена от захламленности. Из-за того, что самоходный флот участка не сдан в зимней готовности, здесь нет судна, которое можно было бы назначить дежурным на период ледохода. Правда, дежурным судном назначили земснаряд «Амурский 7», но и на нем ремонт незакончен. Это судно не обеспечено пожарным инвентарем, не изготовлены для донки приемный патрубок, нет графика планов.

Для того, чтобы отстоять флот от весеннего ледохода, не допустить аварий судов и своевременно вывести их на рейд, следует организовать бдительное наблюдение за уровнем воды. В затонах и отстойниках пунктах нужно организовать круглосуточное дежурство, создать аварийные бригады, зорко наблюдать за передвижением льда, быстро принимать меры при затоплении на перекатах.

Отстоять флот от весеннего ледохода — важная задача верхнеамурцев. Нельзя допустить, чтобы хоть одно судно, причал, грузовая эстакада стали жертвой стихии. Наш долг — не только высококачественно отремонтировать флот, но и сохранить его от весеннего ледохода.

Я. АНИСОВ.

Бороться за экономию топлива

Не все еще команды судов уделяют должное внимание экономии топлива. В навигацию прошлого года такие пароходы как «Дзержинский», «Профинтерн», «Сталинград», «Муром», «Новосибирск» перерасходовали от 5 до 10 процентов топлива.

Многие капитаны и механики пытаются доказать, что основной причиной перерасхода топлива является неправильная погрузка угля на пристанях, где неверно проводится замер погруженного топлива. Частично можно согласиться с этим, но все же это не основная причина.

Перерасход топлива происходит еще и из-за неправильной заправки золотников главной машины, неправильной эксплуатации вспомогательных механизмов, плохой учебы кондукторов, которые не знают как штурвать топлив, от пропаривания фланцев у паропроводов и ряда других причин.

Обязанность судовых команд — устранить все эти недостатки и в навигацию 1948 года добиться экономии топлива каждым судном.

Н. БОГДАНОВСКИЙ,
механик-наставник.

В физкультурных коллективах

Совет физкультурного коллектива речного училища (председатель тов. Лейзенберг) успокоился на том, что легкоатлеты тренируются и готовятся к майским соревнованиям, а о постройке спортплощадки для летнего сезона забыл.

Совсем другая картина на Благовещенской верфи (председатель совета тов. Дорофеев), где на собрании молодежи обсудили план подготовки спортплощадки и приступили к его выполнению. Молодые спортсмены сделали стойки для прыжков, разметили волейбольную площадку и т. д.

В физкультурных коллективах завода имени Ленина (физорг тов. Печерский),

Благовещенской пристани (физорг тов. Попов) подготовительная работа к летнему сезону до сих пор не проводится, там еще не составили даже плана.

Этим товарищам необходимо хорошо продумать подготовку к лету и в кратчайший срок, силами физкультурников и молодежи подготовить спортплощадки, отремонтировать инвентарь, организовать секции и подготовиться к сдаче кросса, который начнется в первые майские дни.

Н. МЕЛЬНИКОВ.

Зам. ответ. редактора **Ф. П. КРЫНИН.**