

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

БОЛЬШЕВИК АМУРА

20 АПРЕЛЯ
1948 года
Вторник
№ 29 (11202)
Год издания 11-й
Цена 15 коп.

Орган Управления Верхнеамурского Речного
пароходства и Баскомреча

Выйти в первые рейсы в полной готовности!

Быстрее привести флот в эксплуатационную готовность

Нынешняя весна благоприятствует речникам нашего бассейна. Навигация откроется раньше, чем предполагали. Этим самым созданы условия для значительного перевыполнения плана перевозок. Это обстоятельство надо немедленно использовать и с первого же дня навигации дать флоту полную нагрузку.

Успешное начало навигации во многом будет зависеть от быстрейшего завершения ремонта флота и приведения его в эксплуатационную готовность. Нельзя допускать сейчас разрыва между сдачей флота в технической готовности и приведением его в готовность эксплуатационную. Однако, сдача флота в технической готовности на заводе имени Ленина и особенно приведение его в эксплуатационную готовность проходит явно не удовлетворительно.

Проведенное недавно открытое партийное собрание плавсостава вскрыло, что на большинстве судов имеется много недоделок. Пароход «Томск» должен быть готов к эксплуатации 24 апреля, а на нем имеется много недоделанных работ. Такое же положение и на некоторых других пароходах и баржах. На отдельных судах до сих пор нет шлюпок. Совершенно не двигаются сейчас такие работы как обтяжка арок, кладка бортов, покраска, остекление и шпаклевка.

Полному развороту этих работ мешает главным образом неразворотливость заготовконторы и ее руководителя тов. Колесникова, который до сих пор не удосужился даже завести на судоремонтные базы глину для кладки бортов, сорвал изготовление шлюпок для судов, не сумел во время доставки и ряд других материалов, необходимых для приведения флота в эксплуатационную готовность.

Быстрому приведению флота в эксплуатационную готовность мешает и неразворотливость отдела кадров пароходства. Навигация приближается, а направление людей на суда проходит неудовлетворительно.

Создавшаяся обстановка, вызванная ранним открытием навигации, требует сейчас от всех хозяйственных, партийных и профсоюзных организаций берега и плавсостава большевистской настойчивости и упорства в преодолении серьезных недостатков в подготовке к навигации. Под неослабное наблюдение должна быть взята работа на каждом судне. Надо обеспечить быстрейший ввод всего флота в эксплуатацию, ни на минуту не ослабляя, однако, требовательности к качеству работ. Малейшая попытка «вытолкнуть» судно в рейс с недоделками должна рассматриваться как проявление антигосударственной практики.

В этом году многие судовые коллективы обязались работать методами команды парохода «Руслан» и горят желанием с честью выполнить повышенные обязательства. Долг всех коллективов судоремонтных предприятий, пристаней, отделов и служб пароходства обеспечить командам выполнение этих обязательств, быстрее подготовить флот к эксплуатации и с первых дней навигации дать ему полную нагрузку.

Речь товарища И. В. СТАЛИНА на обеде в честь Финляндской Правительственной Делегации 7 апреля 1948 года

Я хотел бы сказать несколько слов о значении подписанного вчера Договора дружбы и взаимной помощи между Советским Союзом и Финляндией.

Этот Договор знаменует собой поворот в отношениях между нашими странами. Известно, что в течение 150 лет в отношениях между Россией и Финляндией существовало взаимное недоверие. Финны относились с недоверием к русским, а русские — к финнам. Советской стороны в прошлом была попытка разбить недоверие, существовавшее между русскими и финнами. Это было тогда, когда Ленин в 1917 году объявил независимость Финляндии. Это был выдающийся акт с точки зрения истории. Но, к сожалению, этим не было сломлено недоверие, — недоверие осталось недоверием. В результате между нами было две войны.

Я хотел бы, чтобы от длительного периода взаимного недоверия, в течение которого мы дважды воевали друг с другом, мы перешли к новому периоду в наших отношениях, — к периоду взаимного доверия. Нужно, чтобы заключенный нами Договор сломал это недоверие и создал новую базу для отношений между нашими народами, и чтобы он означал большой поворот в отношениях между двумя странами в сторону доверия и дружбы.

Нужно, чтобы это было хорошо понято не только теми, кто присутствует в этом зале, но и теми, кто находится вне этого зала, как в Финляндии, так и в Советском Союзе.

Нельзя думать, что недоверие между народами можно ликвидировать сразу. Быстро этого не сделаешь. В течение длительного времени остаются пережитки недоверия, хвосты, для ликвидации которых нужно много работать и бороться, чтобы создать традиции взаимной дружбы между СССР и Финляндией, сделав эти традиции прочными.

Договоры бывают равноправные и неравноправные. Советско-Финляндский Договор есть равноправный Договор, ибо он заключен на основе полного равноправия сторон.

Многие не верят, что могут быть равноправными отношения между большой и малой нациями. Но мы, советские люди, считаем, что такие отношения могут и должны быть. Советские люди считают, что каждая нация, — все равно — большая или малая, имеет свои качественные особенности, свою специфику, которая принадлежит только ей и которой нет у других наций. Эти особенности являются тем вкладом, который вносит каждая нация в общую сокровищницу мировой культуры и дополняет ее, обогащает ее. В этом смысле все нации — и малые, и большие — находятся в одинаковом положении, и каждая нация равнозначна любой другой нации.

Поэтому советские люди считают, что Финляндия, хотя она и является малой страной, выступает в этом Договоре как равноправная сторона по отношению к Советскому Союзу.

Немного найдется политических деятелей великих держав, которые бы рассматривали малые нации, как равноправные с большими нациями. Большинство их смотрит на малые нации сверху, свысока. Они не прочь пойти иногда на одностороннюю гарантию для малых наций. Но эти деятели, вообще говоря, не идут на заключение равноправных договоров с малыми нациями, так как не считают малые нации своими партнерами.

Я поднимаю тост за Советско-Финляндский Договор, за тот поворот к лучшему в отношениях между нашими странами, который знаменует собой этот Договор.

Академия речного транспорта

В сентябре этого года откроются двери аудиторий и лабораторий Академии речного транспорта. Академия будет размещена в Ленинграде, по Мезжевому каналу, в здании Института инженеров водного транспорта.

Сейчас в помещениях будущей академии полным ходом идет ремонт. Грузовые машины то и дело подвозят строительный материал, оборудование и мебель для аудиторий.

Академия будет иметь три профила-

эксплуатационно-экономический, пути и строительства, а также промышленный. В числе курсов, которые будут читаться, — виды транспорта и их взаимосвязь, постройка и ремонт судов, гидротехника, транспортные узлы и их работа, диалектический и исторический материализм, политэкономия и др.

Для чтения лекций приглашены член-корреспондент Академии наук СССР проф. Звонков, профессора Кло-

Стахановская вахта в честь 1 мая

Приближается международный праздник 1 мая. В эти предмайские дни самоотверженно трудятся коллектив плавсостава по подготовке флота к предстоящей навигации. С утра и до позднего вечера трудятся команды пароходов «Профинтерн», «Чичерин», «Батуми» и многие другие.

Встав на стахановскую вахту в честь праздника, первый помощник парохода «Томск», тов. Митюхляев выполняет свои дневные задания на 180 и больше процентов.

На пароходе «Л. Каганович» замечательно работает в эти дни рулевой тов. Хаев по палубе он выполнил основные заводские работы. Качество его работы хорошее.

Драмкружок готовит пьесу

На днях на Благовещенской верфи состоялись занятия драматического кружка. На занятии присутствовали молодые рабочие Вера Шульгина, Тося Седова, Леонид Шаломенцев и другие. Собравшиеся просели первую репетицию. В день международного праздника — 1 мая — члены драмкружка покажут для рабочих верфи пьесу «Весна».

Строительство нового клуба

Заключивается строительство нового клуба для рабочих Благовещенской верфи. Основные работы уже завершены, осталось оштукатурить стены, остеклить окна, побелить и покрасить помещение.

Новый клуб строился при горячем участии всего коллектива судовой верфи. Сейчас на верфи комплектуются кружки самодеятельности: драматический, хоровой, физкультурный.

Международный праздник — 1 Мая — коллектив верфи будет встречать в новом клубе.

Деятельно готовятся к празднику

Деятельную подготовку к празднованию 1 мая проводит профсоюзная организация завода имени Ленина. На заводе создана комиссия по проведению праздника, которая разрабатывает план первомайских торжеств.

Цеха завода, столовая и другие заводские помещения будут украшены плакатами, лозунгами.

Накануне праздника на заводе состоится торжественное собрание коллектива, посвященное международному дню 1 мая.

чанов, Калинович, Коновалов, Берштейн-Коган, Бирюков и др.

Сейчас из многих пароходов в академию стали поступать заявления от руководящих работников с просьбой зачислить их в состав слушателей.

Академия речного транспорта располагает большими практическими возможностями. За два года обучения ее слушатели получают богатый теоретический багаж, который поможет им в дальнейшем стать инициаторами и проводниками технического прогресса на речном транспорте.

ПЯТИЛЕТКУ—В ЧЕТЫРЕ ГОДА!

По почину команды „Руслана“

Выполним трехлетний план за две навигации

Патриотический почин средневолжского парохода «Руслан» взволновал команду нашего судна. Взвесив свои возможности, мы решили свой пятилетний план выполнить в четыре года. За пятилетку нам предстоит выплнить 189 миллионов условных тонно-километров, а за две истекших навигации нами уже сделано 76 миллионов. Это значит, что в течение трех лет нам осталось выполнить 113 миллионов. Чтобы пятилетний план выполнить досрочно, этот трехлетний план мы должны завершить за две навигации.

Вместо запланированных на 1948 год 38 миллионов 100 тысяч условных тонно-километров, мы беремся в предстоящую навигацию сделать 60 миллионов, чтобы в 1949 году осталось сделать 53 миллиона условных тонно-километров.

Задача эта — несомненно трудная. Но мы полны решимости выполнить ее во что бы то ни стало. По графику с установленным возом нам запланировано 17 суток. Опыт показывает, что при нормальных условиях работы, наличии топлива на линии, своевременном обеспечении судна в Ленинске возами, этот оборот вполне возможно сократить до 11 суток, сэкономив таким образом на каждом рейсе по 6 суток.

За навигацию 1948 года на линии Благовещенск—Ленинск по плану нам предстоит сделать 10 оборотов. Экономия времени на стоянках при буксировке и погрузо-разгрузочных операциях, мы

сможем сделать за навигацию не 10, а 15 оборотов (при условии движения вниз) со скоростью по 12 километров в час и вверх — по 5 километров в час).

Чтобы время на бункеровку было сокращено, вместо 12—15 до четырех часов, угольные базы должны быть расположены друг от друга на расстоянии не более 150 км.

Это позволит не брать в пути по 120 тонн угля, не перегружать пароход, из-за чего он теряет техническую скорость до 1 км. в час.

Служба движения должна обеспечивать нас полногрузными возами. Только в этом случае наши обязательства будут полностью выполнены.

Коллектив нашего судна по примеру механика тов. Бурлакова берется поставить судно в затор на зимний отстой 1948—49 гг. без ремонта. Просим механико-судовую службу, заготовителю и заводууправление своевременно обеспечить нас требуемыми материалами и инструментом для проведения ремонта судна во время навигации лунинско-киселевскими методами. Во время предстоящей навигации мы обязуемся регулярно проводить повахтенное планирование, содержать судно в отличном техническом состоянии, сэкономить пять процентов топлива и три процента смазочных материалов и организовать на судне техническую учебу членов команды.

По поручению команды:

А. Попов,

капитан парохода „Ленинград“.

Вызов принимаем

В ответ на вызов команды парохода «Муром», в предстоящую навигацию команда грузопассажирского парохода «Сергей Лазо» обязуется работать по руслановски, выполнить навигационный план грузоперевозок не менее чем на 120 процентов.

Чтобы успешно справиться с этой ответственной задачей, мы решили увеличить коэффициент загрузки до 75 процентов, вместо 0,47, а коэффициент пассажировместимости — до 0,5, вместо 0,3.

Увеличить перевозку груза мы намерены за счет изъятия с судна так называемого «мертвого груза» общим весом до 2 тонн. На первый взгляд это казалось бы и немного. Но за 20 рейсов это составит 40 тонн дополнительных перевезенных грузов.

Нам предстоит сократить простое время под погрузкой и выгрузкой, постоянно выдерживать техническую скорость судна. А при движении вверх шире использовать ходовые протоки и тиховоды.

За навигацию обязуемся сэкономить 5 процентов топлива и такое же количество смазочных материалов, добиться снижения себестоимости грузоперевозок.

В течение навигации 1948 года мы беремся методами Лунина и Киселева выполнить 600 человеко-часов саморемонтных работ, внедрить на судне повахтенное планирование.

Д. Усов,

капитан судна.

Н. Гальцев, механик судна.

Заверения расходятся с делом

Руководитель заготовительной конторы пароходства тов. Колесников исключительно плохо занимается вопросом снабжения флота, выходящего в плавание. Он не счел даже необходимым явиться на собрание партийной организации плавостава, обсуждавшее вопрос о подготовке флота к навигации. Присутствующие на нем коммунисты вынесли решение «просить обком ВКП(б) проверить деятельность заготовителю и ее руководителя тов. колесникова».

Это не первый сигнал о безответственном отношении тов. Колесникова к своим обязанностям. Не мало претензий было к нему и раньше, но всякий раз тов. Колесников оставался безнаказанным.

— Очень уж безответственный этот человек, — отзывается о Колесникове коммунист тов. Марченко.

Получая от капитанов заявки, тов. Колесников заверял, что шлюпки, весла и материалы будут даны на суда своевременно. Это обещание разошлось с действительностью.

Заготовительная контора крайне неудовлетворительно подготовилась к открытию навигации. Излишне говорить о материалах, приобретаемых в других городах. Их заготовкой заготовителю занимается крайне плохо. О некудышной работе заготовителей достаточно полно говорит и такой пример. глина, необходимая на суда для выкладки бортов, ремонта печей на баржах и выполнения некоторых других работ, в избытке находится рядом с городом. Но заготовители до сих пор не удосужились подвезти ее на завод.

Не первый год в нашем пароходстве идет разговор о недостатке для плаваю-

Использовать судно на полную мощность

Следуя патриотическому почину волжского судна «Руслан», команда парохода «Каганович» берет на навигацию 1948 года следующие обязательства:

1. Выполнить навигационный план на 120 процентов;
2. Проводить во время плавания ремонт судна киселевско бурлаковскими методами и стать на зимовку без ремонта;
3. Содержать судно в хорошем техническом состоянии;
4. Сэкономить за навигацию 10 процентов топлива и 5 процентов смазочных материалов;
5. Организовать техническую учебу для матросов, кочегаров и масленщиков;
6. Обучить судоремонтной специальности плотника двух матросов, слесарному делу — одного масленщика и двух кочегаров.
7. Внедрить на судне хозрасчет и решительно бороться за экономию государственных средств;
8. Не допускать простоев судна в пути, а также под бункеровкой;
9. Внедрить повахтенное планиро-

вание, установив четкий контроль за его выполнением;

10. Развернуть среди команды культурно-воспитательную работу;

11. Бороться за досрочную доставку грузов без порчи и потерь;

12. Для выполнения взятых нами социалистических обязательств, просим службу движения пароходства оказывать нам содействие в использовании парохода на полную мощность.

Для того, чтобы с этой ответственной задачей успешно справиться, загрузка барж на пристанях Благовещенск и Суражевка должна производиться без задержки на полную грузоподъемность. Своевременная загрузка барж позволит нам произвести большее количество рейсов, а следовательно, намного увеличит количество перевезенных грузов.

Мы намерены также сократить время, положенное на котлоочистку, увеличить техническую скорость судна, используя для этого тиховоды.

Ф. Кривококов,

капитан парохода „Каганович“

В. Давыдов,

механик парохода «Каганович».

Слово за вами, товарищи Лобанов и Сухоруков

Широко развернувшееся социалистическое соревнование речников за досрочное выполнение послевоенной сталинской пятилетки нашло у верхнеамурцев самый живой отклик.

Патриотическому почину средневолжского плотовода «Руслан» нынче следуют многие суда нашего бассейна. Команда самоходного судна «Кубань» решила, что и она не вправе стоять в стороне от такого большого и важного дела.

Включаясь в социалистическое соревнование, навигационный план 1948 года мы обязуемся выполнить на 150 процентов, тщательно ухаживать за судном методами Бориса Бурлакова. Это позволит не расходовать государственные средства во время зимнего судоремонта 1948—1949 гг. В плавании на различные операции в общей сложности непроизводительно тратится много драгоценного времени. В предстоящую навигацию будем настойчиво бороться за экономию каждой минуты. При подаче тяги под буксировку намерены принимать все необходимое, чтобы быстрее производить учалку, ускорять отправление.

Строгий контроль за правильной погрузкой судна позволит сохранить его пригодность на более продолжительный период плавания. При погрузке и разгрузке баржи на пристанях будем следить за правильной расстановкой грузчиков, не допуская простоев и задержки при обработке судна.

Обязуемся совершенно не допускать водотечности баржи и подмочки перевозимых грузов.

Команда нашей баржи по штатному расписанию должна состоять из шести человек. Поразмыслив, мы решили, что вполне управимся на ней в четвером.

Это также за навигацию даст значительную экономию государственных средств.

У баржи «Кубань» одинаковые грузоподъемность с самоходными судами № 242 и № 50. Условия, в которых будут работать эти баржи, те же, что и у «Кубани». Посоветовавшись, мы решили вызвать команды этих судов на социалистическое соревнование.

Слово за вами гг. Лобанов и Сухоруков!

И. Алешин,

шкипер баржи «Кубань».

Внимание молодым рабочим

Прошло более половины апреля, но рабочие Благовещенской верфи все еще не знают какова их дневная производительность труда.

Решение общего собрания о ежедневном вывешивании показателей на верфи не выполняется, результаты работы не обнародуются. Большим недостатком является и то, что наряды рабочим своевременно на руки не выдаются.

Должное внимание следует обратить на труд молодых рабочих, 9 процентов которых в 1 квартале не выполнили нормы выработки. Случаи невыполнения норм нужно выявлять, а причины, порождающие низкую производительность труда, устранять.

И. Горкин.

Я. Тимофеев.

Зам. ответ. редактора Ф. П. КРЫНИН.