

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

БОЛЬШЕВИК АМУРА

Орган управления пристани Благовещенск.

6 АВГУСТА
1948 года
Пятница
№ 49 (1222)
Год издания 11-й
Цена 15 коп.

8 августа—день Военно-Морского Флота.
Да здравствует Военно-Морской Флот
СССР, бдительно охраняющий завоеванный
мир и созидательный труд Советского
народа!

РАБОТАТЬ БЕЗУБЫТОЧНО

По почину ленинградских и московских рабочих в нашей стране широко развернулась борьба за экономную и рентабельную работу предприятий.

Не остался в стороне от этого патристического начинания и коллектив пристани Благовещенск. Еще в апреле здесь составлен план мероприятий по улучшению работы, повышению рентабельности. План этот успешно выполняется. По доходам во всех отраслях пристанского хозяйства на 1 июля он перевыполнен на пятьдесят с лишним тысяч рублей, а экономия в расходовании средств составила 55 тысяч рублей. Значительно снижена и себестоимость физической тонны груза, а также себестоимость переработки тоннооперации.

По успехи могли быть большими, если бы в работе нашего аппарата не было недостатков.

Одним из них является тот факт, что начальники участков работают вслепую, не имея под руками финансового плана работы.

Перед плановым отделом пристани нужно поставить ответственные задачи: наряду с разверткой плановых производственных показателей составлять финансовые планы, чтобы каждый начальник участка, каждый его работник представлял себе цену выполнения плана.

Нужно также изжить имеющуюся на втором участке пристани Благовещенск бесхозяйственность. Речь идет о несвоевременной очистке угольных котлованов, которая привела к тому, что продольные угольные транспортеры в июле несколько дней простояли, а уголь грузился тачками. Несмотря на решение диспетчерского совещания о выделении для очистки угольных котлованов двух грузчиков ежедневно, начальник участка тов. Нестеренко в этой области до сих пор ничего не сделал. В результате уголь возят на тачках, а ценное высокопроизводительное оборудование простаивает. Не было своевременно выполнено тов. Нестеренко и другое решение совещания — об установке передвижных транспортеров типа «Ленинец» на погрузку угля.

Значительно лучшего заставляет желать и работа Зейского перевоза. В нашей газете уже сообщалось о недостатках в его работе. Времени для ее улучшения прошло, казалось бы, более чем достаточно, но с тех пор ничего не изменилось.

Этими и некоторыми другими фактами неоспоримо подтверждается, что далеко не все работники пристани рачительно, по хозяйски относятся к доверенному делу. На втором участке пристани Благовещенск часто простаивают транспортеры или работают вхолостую. Как ни странно, но часто такие случаи проходят безнаказанными. Нужно со всей большевистской непримиримостью подходить ко всем проявлениям расточительности и бесхозяйственности, наносящим вред производству.

Строго экономить сырье, топливо, материалы, электроэнергию, лучше использовать транспортеры, краны и другое пристанское оборудование, бережно обращаться с перерабатываемыми грузами, — вот первоочередные задачи работников пристани.

Выполнения их требуют от нас интересы неуклонного подъема материального благосостояния трудящихся, интересы скорейшего выполнения послевоенной сталинской пятилетки!

В крайкоме ВКП(б) и крайисполкоме

Рассмотрев итоги социалистического соревнования предприятий союзной, республиканской, местной и кооперативной промышленности, транспорта, связи и строительных организаций края за июнь 1948 года, исполком краевого Совета депутатов трудящихся и бюро крайкома ВКП(б) постановили:

Признать победителем в социалистическом соревновании по выполнению принятых социалистических обязательств и досрочному выполнению государственного плана в июне:

Работа речного флота в июле

Речной флот в июле выполнил план перевозок по тоннам на 112 процентов и по тонно-километрам на 111 процентов.

Перевыполнены задания по перевозкам нефти, леса в плотах и сухогрузов в целом, в том числе хлеба, соли, угля, лесных грузов.

Не выполнены задания по перевозкам

Амурское управление речного пароходства (начальник пароходства тов. Быков, секретарь парткома плавсостава тов. Потапов, председатель баскомреча тов. Корнеев), выполнившие свои обязательства в июне и план перевозок по тоннам на 105,6 процента, при снижении себестоимости на 10 процентов, и план жилищного строительства и культурно-бытового строительства — на 164,9 процента.

Вручить Амурскому управлению речного пароходства переходящее Красное знамя крайисполкома и крайкома ВКП(б).

хлопка и цемента.

Перевозки грузов в июле 1948 года увеличились против июля прошлого года по тоннам на 33 процента и по тонно-километрам на 36 процентов.

План речных перевозок грузов за 7 месяцев текущего года выполнен на 109 процентов.

Успехи команд приписного флота

Экипажи судов, приписанных к районному управлению и пристаням Суражовка и Сретенск, добились больших успехов в работе по перевозкам местных грузов

Пароход «Мария Ульянова» (капитан тов. Непринцев, механик тов. Пятаков) выполнил июльский план на 152 процента. Пароход «Котовский» (капитан тов. Белов, механик тов. Набатов) на 140 процентов. Пароход «Черненко» (капитан тов.

Захарик, механик тов. Саяпин) на 136 процентов. Также значительно перевыполнили июльский план перевозок экипажи пароходов: «Сергей Лазо», «Свободный», «Р. Люксембург», «Ярославль», «К. Либкнехт», «Меркурий» и другие.

В результате успешной работы флота Благовещенское районное управление июльский план перевозок выполнило на 137,5 процента в тоннах и на 123 процента в тонно-километрах.

Итоги одной вахты

Когда к пристани Благовещенск подошло большое грузо-пассажирское судно и потребовалась его быстрая обработка, рабочие из бригады тов. Черемисина дружно и с большим энтузиазмом принялись за дело. Количество груза в трюмах быстро увеличилось, пока наконец, погрузка не была закончена. Оказалось, что времени на эту операцию грузчики тов. Черемисина затратили значительно меньше положенного.

Победив, грузчики вновь принялись за работу. К их приходу требовалось передви-

нуть и установить транспортер. Выполнение этой работы возглавили начальник пристани тов. Шерле и секретарь комсомольской организации тов. Титов.

Дружная работа грузчиков и механизаторов привела к тому, что судно было погружено значительно раньше срока. Особенно отличились в труде грузчики тт. Черемисин, Жиголовский, Савин, Глотов, механизатор тов. Патрин и другие.

В. ИВАНОВ,
грузчик.

Коммунисты обсуждают вопросы производства

Близится срок сдачи в эксплуатацию рефрижератора, который вот уже несколько лет строится на Благовещенской судовой верфи. Времени сдачи подходит, а работы здесь еще непочатый край.

Совершенно правильно поступила партийная организация верфи, поставив этот важнейший вопрос на обсуждение партийного собрания.

Доклад о строительстве рефрижератора сделал директор судовой верфи тов. Мениченко.

Большая и почетная задача ложится на весь коллектив в деле завершения всех работ по строительству — заявил докладчик. Нам предстоит еще много и упорно потрудиться, чтобы с честью справиться с поставленной задачей и спустить со стапелей это судно в сентябре. Тов. Мениченко подробно рассказал, какие работы коллективу нужно сделать.

Насколько был своевременен и важен этот вопрос можно судить по ходу прений в них выступило 11 коммунистов. Они внесли ряд конкретных ценных пред-

ложений, которые послужат быстрейшему завершению работ.

— Чтобы не тормозить работы слесарей, — заявил коммунист тов. Дементьев, — я предлагаю выделить на рефрижератор специального сварщика. Нельзя в дальнейшем допускать до того, чтобы слесари ходили и разыскивали по территории верфи, где работает сварщик.

Кроме тех людей, которые работают на рефрижераторе, коммунист т. Киреев предложил создать еще одну бригаду из рабочих других цехов.

Коммунист тов. Рубан подверг резкой критике работу главного инженера тов. Косицына, который нередко допускает ошибки в своей работе и не считает своим долгом прислушиваться к мнению других работников. Инженер тов. Косицын все больше и больше отрывается от масс, а от этого страдает общее дело.

Партийное собрание приняло конкретное решение по быстрейшему завершению работ на рефрижераторе.

День Военно-Морского Флота

В воскресенье 8 августа весь советский народ и его Вооруженные Силы будут отмечать всенародный праздник — День Военно-Морского Флота СССР.

Наша Родина является великой морской державой. Океанские и морские рубежи составляют более двух третей общей протяженности государственных границ СССР. На этих рубежах, охраняя мирный созидательный труд советского народа, день и ночь несут боевую вахту корабли Советского Военно-Морского Флота.

Русский народ издавна славится своей любовью к морю, умением воевать на морских просторах, защищая родную землю. Русские моряки прославили свой родной флот в битвах при Гангуте, Чесме, под Выборгом, при Наварине, Синопе и т. д.

Горд наш Военно-Морской Флот и своими революционными традициями. Моряки были активными участниками в борьбе трудящихся России против царизма. Они первыми подняли восстание на броненосце «Потемкин» и других кораблях в Кронштадте, Свеаборге и Тихом океане.

В 1917 году моряки были одним из ударных отрядов большевистской партии, свергнувших власть буржуазного Временного правительства. В первых рядах сражались моряки против интервентов и внутренней контрреволюции и во время гражданской войны.

Немеркнущей славой овеян наш Советский Военно-Морской Флот в битвах Великой Отечественной войны. Боевую деятельность отечественного флота в Великой Отечественной войне высоко оценила наша Родина и Советское правительство. 507 морякам было присвоено звание Героя Советского Союза, 7 морским офицерам — дважды Героя Советского Союза, 278 тысяч орденов и медалей вручено было морякам за время войны.

Наш флот — могучий и верный защитник отечества. Советские люди неустанно заботятся о дальнейшем повышении могущества отечественного флота. «Советский народ хочет видеть свой флот еще более сильным и могучим. Наш народ создаст для флота новые боевые корабли и новые базы». (Сталин). По плану послевоенной пятилетки судостроение и строительство новых военно-морских баз в 1950 году значительно будет увеличено по сравнению с 1940 годом.

День Военно-Морского Флота в 1948 году советские моряки встречают в обстановке напряженной боевой и политической учебы — совершенствуя свое военное мастерство. Моряки свято помнят указания товарища Сталина о том, что развертывая мирное социалистическое строительство, мы ни на минуту не должны забывать о происках международной реакции, вынашивающей планы новой войны, и поэтому нужно постоянно быть начеку, беречь как зеницу ока, Вооруженные Силы и обороноспособность нашей страны.

Любовь нашего народа к морю породила организацию добровольного общества содействия Военно-Морскому Флоту. Это общество во многом будет содействовать укреплению Военно-Морских сил нашей Родины. Святой долг речников-амурцев — войти в это новое общество и постоянно крепить мощь Военно-Морского Флота СССР.

Большее внимание вопросам экономии

Транспортерам — полную нагрузку

Часто в нашей работе имеются факты, когда транспортер работает вхолостую. А ведь у транспортеров соляной площадки в большинстве случаев установлены моторы мощностью в 11 киловатт. Значит за каждый час работы расходуется 11 киловатт-часов энергии, причем каждый киловатт-час обходится пристани Благовещенск 1 рубль 30 копеек. За час работы транспортера вхолостую это составляет 14 рублей 30 копеек.

Обычно на таком транспортере работают один-два грузчика (я имею ввиду выгрузку вагонов по транзитной схеме «вагон-судно»).

По существующим нормам на выгрузку двадцатитонного вагона требуется около 12 человеко-часов. Двое рабочих при стопроцентном выполнении нормы должны будут проработать шесть часов.

Если учесть, что производительность установленных на соляной площадке по-

речных транспортеров — 40 тонн в час, а фактически за три часа работы транспортер перегружает 20 тонн, то выходит, что он полезно работает всего лишь полчаса, а остальные два с половиной часа работает вхолостую. Таким образом, 35 рублей 75 копеек выбрасывается на ветер. В общей совокупности это составляет немалые деньги. А ведь избежать такой непроизводительной траты средств вполне возможно.

Чаще всего виноват в этом сам начальник второго участка пристани Благовещенск тов. Нестеренко, который, несмотря на взятые коллективом пристани в вопросах экономии обязательства, этим неотложным делом занимается далеко недостаточно.

А. КОЛОСКОВ,
механик участка.

На достигнутом не остановимся

Вопросам экономии, полноценной и безубыточной работе партия и правительство придавали и придадут исключительно важное значение.

Борясь за рентабельность своего предприятия, коллектив пристани Благовещенск, в результате полугодовой деятельности, добился значительных результатов. Достаточно указать, что перевыполнение доходов к плану по всем отраслям пристанского хозяйства на 1 июля составило 51 тысячу рублей, а в расходовании средств достигнута экономия в размере 55 тысяч рублей.

Если по плану себестоимость одной физической тонны груза не должна превышать 16 рублей 68 копеек, то фактически в первом полугодии в результате перевыполнения производственного плана она равнялась 12 руб. 58 коп. Достигнутая на каждой тонне экономия в сумме 4 руб. 10 коп. в общей сложности составила значи-

тельную сумму.

Снижена и себестоимость переработки одной тонны операции. Вместо 11 руб. 81 коп. по плану, фактически она составила 8 руб. 43 коп.

Подобные результаты не случайны. Они достигнуты в результате дружной работы всего пристанского коллектива. Высокая производительность труда, широко развернутое между тружениками пристани социалистическое соревнование, повседневная и настойчивая борьба за экономию средств и материалов, — вот основные факторы, обеспечившие успех в работе и приведшие к положительным результатам.

На достигнутых в области экономии результатах пристань Благовещенск не остановится. Наш коллектив сделает все необходимое, чтобы выйти в число передовых предприятий Амурской области.

А. ЛАВРУШИНА,
бухгалтер пристани.

Простои — бич флота

Препятствия на пути руслановцев

Команда парохода «Батуни» одной из первых откликнулась на патристический почин руслановцев и на навигацию 1948 года составила свой стахановский план, взяв на себя обязательство выполнить пятилетку в четыре года.

В своем обращении к службе движения и пристанским работникам экипаж этого судна просил обеспечить их в период навигации полногрузными возами и всячески содействовать, чтобы судно работало по графику. Работники бывшего пароходства — в настоящее время они являются работниками районного управления — не скупились тогда на обещания.

Но эти обещания разошлись с делом.

Для того, чтобы пароход «Батуни» выполнил свой стахановский план команда судна должна была ежемесячно выполнять

свой план на 136 процентов. Но в Благовещенске команде парохода такой возможности не дали. В Благовещенск пароход пришел 23 июля, а в очередной рейс ушел только 31. Судно простояло в ожидании воза 7 суток.

Капитан т. Золотухин рассказывает: — Отправлен парохода в рейс было назначено на 28 июля в 18 часов, затем отход был перенесен на 29, потом на 30. Только 31 июля в 23 часа пароход ушел в рейс.

Нельзя в дальнейшем допускать до того, чтобы по вине береговых организаций срывалось выполнение стахановского плана судна. Долг работников берега — готовить для судов полногрузные возы и недопускать простоев флота на пристанях.

Я. АНИСОВ.

КАК НАМ „ПОМОГАЮТ“ БОРОТЬСЯ ЗА ПЛАН

Вступая в навигацию третьей пятилетки, команда баржи «Кубань» взяла на себя обязательство выполнить навигационный план на 150 процентов. Наша команда принимает все меры, чтобы выполнить взятые обязательства. Но старания команды могут свестись на нет, если коллектив пристани Благовещенск не будет по-настоящему бороться за быструю загрузку судна.

В Благовещенск мы пришли 30 июля в 2 часа дня. Под погрузку мы стали 1 ав-

густа. За 4 дня с первого и по четвертое включительно на баржу было погружено соли не больше как 350 тонн. По добромуду за это время баржу уже нужно было бы загрузить полностью. Если пристань и в дальнейшем так медленно будет грузить баржу, то судно в полторы тысячи грузоподъемности будет грузиться полмесяца. Такая работа нас совершенно не устраивает.

А. РЫЖИКОВ,
шкипер баржи «Кубань».

Семь пятниц на неделе...

На основании приказа коммерческого отдела пароходства, предварительную продажу билетов касса пристани Благовещенск производит за трое суток до прибытия пароходов. Так было и 28 июля, накануне прибытия парохода «Сергей Лазо». Но на этот раз из диспетчерской одно за другим стали поступать сообщения, что это судно опаздывает.

Вечером 30 июля «Сергей Лазо» прибыл, а на следующее утро диспетчер тов. Калинин сообщил в кассу, что взамен парохода «Сергей Лазо» к отходу назначен «Муром». Спустился день это решение было изменено: вверх по Амуру должен был выйти «Сергей Лазо». Зато 2 августа в билетную кассу вновь сообщили, что вверх по Амуру пойдет «Муром». Такие противоречивые одно другому сообщения из диспетчерской поступали еще несколько раз.

Чтобы дожидаться, когда же работники диспетчерской окончательно договорятся о сроках и отходящем судне, продажу билетов мы прекратили. И снова звонки, и вновь суетня. В результате описываемой неразберихи, нам четырежды приходилось менять места и переписывать названия пароходов в билетах пассажиров.

— Хуже пристани Благовещенск не встретишь, — говорят пассажиры.

Многочисленные и справедливые нарекания на плохую работу пристани приходится обычно выслушивать нам, кассирам. До слуха начальника вокзала тов. Грязнова законные претензии отъезжающих не доходят, т. к. на вокзале тов. Грязнов при отходе и подходе пароходов чаще всего отсутствует. Ясно лишь одно: от вопросов отправления и прибытия судов, от вопросов расписания и культурного обслуживания пассажиров тов. Грязнов самоустранился.

Нам думается, что начальник районного управления пароходства тов. Блинов и начальник пристани Благовещенск тов. Шерле примут меры, чтобы суда с пристани Благовещенск могли отходить нормально.

О. КОСТЕНКО, З. ПЕРОВА,
кассиры билетной кассы пристани

Еще раз о работе столовой № 3

В ночь на 3 августа наша бригада в количестве 15 человек работала на 2 участке пристани Благовещенск на погрузке угля на баржу «Анюй». После 4 часов напряженной работы столовая была обязана обеспечить нас горячей пищей. Но, когда потребовался обед, оказалось, что пища не приготовлена. В результате грузчики моей бригады обедом обеспечены не были.

Виноваты в этом не только работники столовой, но и диспетчерский аппарат во главе со старшим диспетчером тов. Рузайкиным, которые перебросили нашу бригаду на ветку, но не предупредили работников столовой, чтобы они приготовили обед.

Подобные случаи у нас не единичны. Грубость, некультурное обслуживание, обвешивание и притяз в столовой 2 участка пристани Благовещенск стали явлениями обычными.

Недавно при районном управлении, в присутствии генерал-директора тов. Быкова, состоялось совещание. На нем в числе других обсуждался вопрос об улучшении питания грузчиков. Прошла декада, но никаких мер к улучшению питания в столовой не предпринято, хотя на необходимость этого работникам ОРСа было указано.

Грузчики выражают пожелание, чтобы заведующим столовой был выдвинут человек из числа грузчиков, механизаторов или других работников пристани, который бы знал нашу работу и больше заботился о столовых.

Просим призвать работников столовой № 3 второго участка пристани Благовещенск к ответу и навести там должный порядок.

По поручению членов бригады:
грузчик, депутат горсовета.

П. Опрокиднцев.

Так приказал Плотников

В столовой № 1 районного управления, что на день то новые порядки. Все они исходят не от заведующего столовой, а от работника Благовещенского ОРСа тов. Плотникова. Если до 3 августа в столовую бесперебойно и своевременно доставляли к обеду хлеб, то 3 августа от Плотникова поступило приказание в столовую хлеб не завозить.

Как, не завозить? — переспросили мы.

Так приказал Плотников, — послышался ответ. А кто его на это уполномочил — никому неизвестно.

Кто знает, может быть завтра Плотников издаст новое приказание закрыть столовую, в которой питаются сотни речников с пристани, управления и других организаций.

Нас удивляет, почему в действия Плотникова не вмешивается начальник ОРСа тов. Филатов и его заместитель депутат городского Совета тов. Камынин.

П. ПЕТРОВ.

С большим опозданием

В магазин № 2, расположенный на Благовещенской верфи, хлеб, зачастую, доставляется с большим опозданием. Это неизбежно приводит к тому, что во время обеденного перерыва рабочие вынуждены простаивать в очереди по полтора часа и более, тратя подчас на это дорогостоящее рабочее время.

Нужно, чтобы люди, которым доверена торговля хлебом, всерьез позаботились, наконец, о снабжении рабочих хлебом и доставляли его в магазин своевременно.

В. ПИСКУНОВ,
рабочий верфи.

И. о. редактора Ф. П. КРЫНИН.