

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

БОЛЬШЕВИК АМУРА

Орган управления пристани Благовещенск.

11 СЕНТЯБРЯ
1948 года
Суббота
№ 54 (1227)
Год издания 11-й
Цена 15 коп.

Товарищи речники! Близится знаменательная дата — 31 годовщина Великой Октябрьской социалистической революции. Ознаменуем ее приближение новыми победами в труде, досрочно завершим план грузоперевозок 1948 года!

Выше знамя предоктябрьского соревнования

Все ярче и ярче разгораются огни социалистического соревнования в честь 31 годовщины Великой Октябрьской социалистической революции. Миллионы советских тружеников, стремясь достойно встретить 31 годовщину Великого Октября, изыскивают все новые и новые пути повышения производительности труда и берут на себя повышенные обязательства.

Команда парохода «Руслан» — инициатор борьбы за досрочное выполнение пятилетнего плана речных перевозок, — досрочно выполнив навигационный план к 5 августа, дополнительно обязалась в честь 31 годовщины Великого Октября дать еще 80 процентов годового плана. Вслед за руслановцами команды многих судов речного транспорта, в том числе и команда амурского парохода «Держинский», досрочно выполнив свои навигационные планы, обязались дополнительно перевезти тысячи тонн грузов сверх плана.

Портовики Киева, Днепропетровска, Сталинграда, Левинна, превысив за истекшие месяцы навигации задания по переработке грузов, также дали слово переработать дополнительно сверх годового плана большое количество грузов.

Вместе со всеми речниками, успешно трудятся команды пароходов «Ярославль», «Ботовский», «Пушкин», «Черненко» и многих других судов Благовещенского районного управления Амурского пароходства, которые в первой половине сентября досрочно завершат свои навигационные планы и дополнительно перевезут многие тысячи тонн грузов.

Все это свидетельствует о том, что сейчас все усилия речников направлены к тому, чтобы в ознаменование приближающейся 31 годовщины Великого Октября не только досрочно выполнить свои годовые задания, но и значительно их перевыполнить.

Недавно, в конце августа, коллективы 35 московских предприятий проявили замечательную инициативу: в письме товарищу Сталину они дали обязательство добиться значительных сверхплановых накоплений. Этот почин москвичей встретил самый горячий отклик у работников промышленности и транспорта во всех концах нашей Родины.

Широко обсудил этот почин 35 московских предприятий и коллектив пристани Благовещенск, взявший по призыву москвичей новые дополнительные обязательства. Сегодня мы публикуем эти обязательства. Святой долг каждого работника пристани — по-большевистски бороться за выполнение этих обязательств, с честью их выполнить.

Новый производственный подъем, вызванный принятием в социалистическом соревновании повышенных обязательств требует от партийных, комсомольских организаций судов и пристаней, от мастеров и судкомов усиления массово-политической работы на флоте, на всех участках пристаней Благовещенского районного управления Амурского пароходства.

Работники флота и пристаней! Выше знамя предоктябрьского социалистического соревнования! Ознаменуем 31 годовщину Великой Октябрьской социалистической революции новыми производственными победами!

Навстречу 31 годовщины Великого Октября

Новые повышенные обязательства коллектива пристани Благовещенск

Обсудив патристический почин 35 коллективов московских предприятий, мы, работники пристани Благовещенск, пересмотрели ранее принятые на себя обязательства и подсчитав свои возможности, пришли к выводу, что сможем дополнительно, путем сверхпланового снижения себестоимости переработки грузов дать до конца навигации десятки тысяч рублей экономии.

Мы обязуемся дополнительно сверхпланового задания переработать 5000 тонн грузов. Снизить плановую себестоимость переработки одной физической тонны груза на 4,5 процента и получить 74000 рублей экономии.

Путем привлечения на воду дополнительных грузов для перевозки флотом пристани мы решили сделать сто тысяч тонно-километров и дать сверхплановых доходов на 20000 рублей.

Образцово подготовим к зиме весь наш жилой фонд, своевременно обеспечим все необходимое для ремонта пристанского хозяйства и механизации.

Обязательства обсуждены и приняты на общем собрании работников пристани Благовещенск.

Выполняем взятые обязательства

В своих социалистических обязательствах на период навигации этого года коллектив Благовещенского линейно-технического узла связи давал слово обеспечить устойчивую бесперебойную связь, хорошую слышимость, культурно обслуживать абонентов. Четыре месяца работы показали, что слово связистов не разошлось с делом, что они с честью выполняют взятые на себя обязательства. Производственный план радиосвязи перевыполняется из месяца в месяц, а годовой план на 1 сентября выполнен на 86,6 процента.

Ворясь за достойную встречу 31 годовщины Великой Октябрьской социалистической революции, коллективы связистов работают еще успешней. Социалистическое соревнование среди них в эти дни разгорается с особой силой. Наиболее успешно трудится коллектив Суражвской радиостанции, где начальником тов. Ющенко.

Августовский план эта радиостанция выполнила на 161,3 процента.

Хорошо работают радиотехники тт. Романенко, Павлова, Мерзляков, радисты тт. Гейнарова, Чукова, Чернов, телефонистка т. Власова, моторист тов. Черняев, контролер тов. Ломтев. Не уступают им судовые радисты тт. Иванов, Голобоков, Евтушенко, Тарасов и многие другие.

Наша обязанность не останавливаясь на достигнутом добиваться еще лучших показателей. Следует не допускать ни одного случая повреждения связи, строго соблюдать Правила телеграфной эксплуатации, быстро и вежливо обслуживать абонентов. Неотложная задача связистов уже сейчас со всей энергией включиться в подготовку всех объектов связи к работе в зимних условиях.

П. БАЛЕНКО,
начальник Благовещенского
технического узла связи.

Радист тов. Иванов

Нет надобности говорить о том какое большое значение для судна имеет радиосвязь. Потребуется капитану послать радиотелеграмму или диспетчерской дать судоводителю новое указание. К их услугам радио. Судовой радист парохода «Ярославль» тов. Иванов — хороший специалист своего дела. Он постоянно, обеспе-

чивает четкую и бесперебойную связь судна с берегом.

Пароход «Ярославль» среди судов Благовещенского районного управления числится в шеренге передовых по выполнению плана грузоперевозок. В слаженной работе коллектива судна немалую заслугу имеет и бесперебойная работа связи.

Образцово проведем осенние перевозки

Речники Благовещенского районного управления успешно справляются с выполнением государственного плана грузоперевозок. За истекшие месяцы навигации 1948 года план перевыполнен по тоннам и тоннокилометрам. За первое полугодие 1948 года достигнуто снижение себестоимости перевозок. Хорошо работали судовые команды пароходов «Сергей Лазо», «К. Либкнехт», «Ярославль», «Пушкин», «Ботовский», «Меркурий», «Черненко», «М. Ульянова», баржи «Унка», «Ороченка», «Нолтава», «Кивда» и другие. Сентябрьский план грузоперевозок выполняется удовлетворительно.

Наряду с хорошими показателями в нашей работе имеются и существенные недостатки. До сих пор не ликвидирована аварийность флота. Простой флота на пристанях и на линии еще очень велики. Мы не сумели обеспечить хорошего использования тяги и тоннажа, отдельные суда про-

стаивают сверх норм под погрузкой и выгрузкой. Особенно большие простои возникают на пристани Благовещенск и пристани Суражвекка. На линии же значительные простои возникают при погрузке дров и в ожидании тяги.

Недостаточно оперативно руководят флотом диспетчеры пристани Суражвекка. Имеются также случаи неполноценной работы и диспетчеров пристани Благовещенск. Здесь часто из-за несвоевременно выполненных рейдовых работ возникают простои флота. Перед речниками стоит почетная и большая задача — успешно завершить навигацию 1948 года. Для ее выполнения нам предстоит полностью выполнить осенние грузоперевозки, что несомненно будет сопряжено с целым рядом трудностей: осенью в пути суда будут задерживаться туманами, работать придется в более трудных условиях, чем в первые месяцы навигации. За оставшийся период

Самотверженный поступок тт. Федченко и Чубыкина

19 августа на пароходе «Днепропетровск» была выдвлена легкоплавкая пробка парового котла. Для устранения дефекта требовалось срочно выгрести жар, спустить пар, приспустить воду, остудить котел и затем уже заменить выдвленную пробку. Но для этого нужно было затратить длительное время.

Механик тов. Федченко принял решение устранить дефект не охлаждая котла. Для этого в топку котла с высокой температурой тов. Федченко забрался сам, одевшись предварительно в теплую ватную одежду. Осмотрев дефект, механик немедленно приступил к его устранению. Высокая температура котла не позволяла в нем долго работать. Пробыв в котле минут пять тов. Федченко вылез из топки, и его заменил первый помощник механика тов. Чубыкин. Так, чередуясь один за другим, они вывернули выдвленную пробку и заменили ее новой. Благодаря самоотверженному поступку тт. Федченко и Чубыкина, угроза неизбежной аварии была быстро устранена.

Строятся новые дома

В рабочем поселке пристани Суражвекка, на набережной реки Зей, Зейский технический участок в августе этого года начал постройку пяти двухквартирных домов.

При каждой квартире строятся коровники и другие надворные постройки, отводятся участки под индивидуальные огороды.

Сейчас на строительстве успешно работает бригада, состоящая из 16 человек. Уже собрано три дома, производится их внутренняя отделка. Столярные изделия для отстраиваемых зданий изготавливаются Зейским промкомбинатом.

В конце навигации работники плавающего пути судов поселятся во вновь выстроенных светлых и удобных квартирах.

Л. ДЕМИН,
главный инженер Зейского
техучастка.

плавания нам нужно полностью вывести хлеб нового урожая со всех приречных колхозов и пунктов Заготзерно, перевезти овощи, закончить перевозку дров.

С этой задачей мы должны успешно справиться. Необходимо лишь всему командному и рядовому составу мобилизовать все возможности на успешное выполнение заданий, бережно и сохранно перевозить грузы. Надо широко развернуть социалистическое соревнование речников за успешное выполнение навигационного плана.

Оставшийся период навигации 1948 года мы должны провести безаварийно, не оставить ни одной тонны груза на пристанях недоставленной по назначению, расставить весь флот по зимовочным пунктам и на хорошо и отлично провести судоремонт 1948—1949 годов.

Н. ДЬЯЧЕНКО,
старший диспетчер БРУ АРП —
старший лейтенант речного флота,

Улучшить организацию погрузо-разгрузочных работ

На протяжении двух последних месяцев пристань Благовещенск не выполняет план по переработке грузов.

План переработки грузов пристанью в июле выполнен на 84 процента, а в августе — на 87,5 процента. Необходимо отметить, что пристань испытывает острый недостаток в грузчиках. Работники пристани не сумели проявить достаточной инициативы в привлечении рабочей силы на погрузо-разгрузочные работы. Есть случаи неудовлетворительного использования рабочей силы из-за нераспорядительности начальников участков и их заместителей. Так, например, заместитель начальника участка № 1 тов. Калужный не нашел дела для пришедшей на работу бригады студентов сельхозтехникума, в то время как на участок были поданы под погрузку вагоны, а под открытым небом в ожидании погрузки находились сотни тонн рыбы.

Непродуманно используются судкоманды, выделенные на погрузо-разгрузочные работы. Им зачастую не подготавливается рабочее место и инструмент, не обеспечивается руководство со стороны мастеров погрузо-разгрузочных работ. Большая часть рабочего времени этих команд используется непроизводительно.

Нормы погрузки и выгрузки судов, установленные технологическим процессом, не выдерживаются. На причалах пристани Благовещенск сверхплановый простой тоннажа под обработкой в июле и августе составил 32 тысячи тоннажесуток.

Несмотря на значительную оснащенность пристани механизацией, последняя используется не на полную мощность. План механизированной переработки грузов по пристани в июле составил лишь 46 процентов, а в августе — 98 процентов.

Особенно неудовлетворительно используется на выгрузке бумаги в кинях автомобильный кран. Его фактическая производительность не превышает 40 процентов технической. Несмотря на неоднократные указания, пристань не сумела подготовить опытных крановщиков. В качестве

последних работают сам начальник пристани и главный инженер.

Дальше это не может быть терпимо, тем более, что на пристани вступают в эксплуатацию новые крановые установки. В сентябре и октябре пристань обязана работать на полную мощность. Предстоит наиболее целесообразно использовать пловучий кран на выгрузке бумаги, дров, на погрузке леса и других видах погрузо-разгрузочных работ. Необходимо решительно внедрять все виды простейшей механизации, эффективно использовать имеющуюся передвижную механизацию.

Хорошие результаты дало раскрепление руководителей пристани в качестве ответственных за обработку того или иного вагона, или отдельного судна. Этот метод работы следует практиковать в течение всей навигации.

До закрытия навигации осталось менее двух месяцев. За это время пристани Благовещенск предстоит выполнить большой объем погрузо-разгрузочных работ, успешно завершить навигационный план переработки грузов.

Работники пристани должны немедленно перестроить свою работу в организации обработки флота. В городе имеются все возможности для привлечения рабочей силы к погрузо-разгрузочным работам. Необходимо лишь вновь прибывших людей полностью снабжать погрузочным инвентарем и инструментом. Начальники участков и мастера обязаны обеспечивать деловое и оперативное руководство в организации проводимых на пристани работ.

Нужно пересмотреть расстановку механизмов для максимального обеспечения законченных циклов механизированной переработки и сокращения ручного проноса грузов. Необходимо пересмотреть также порядок работы, максимально сократить количество тонноопераций, что позволит значительно снизить себестоимость переработки одной тонны груза. План переработки грузов должен быть выполнен с наименьшей затратой в людских и материальных ресурсах.

А. ЛЮБИМОВ,
старший инженер отдела портов и пристаней — инженер старший лейтенант речного флота.

ПРОФСОЮЗНАЯ ЖИЗНЬ

Выше уровень профсоюзной работы среди фонарщиков

У путейцев имеется несколько обстановочных судов, в том числе «Охотск», «Днепропетровск» и другие. На их судовые комитеты возложена обязанность оказывать помощь в налаживании профсоюзной работы на линии. В задачи судовых входит организация социалистического соревнования среди фонарщиков, снабжение их газетами, налаживание культурно-массовой работы, сбор членских взносов, вовлечение в союз новых членов.

Однако судовые обстановочных судов еще не подняли на должный уровень профсоюзную работу среди членов союза, работающих на линии. Повинен в этом линейный комитет второго технического участка, (председатель тов. Шеголева), который никакой работы, кроме сбора членских взносов среди фонарщиков, не проводит. Большинство фонарщиков не охвачено профсоюзным членством, куль-

турно-массовой работы с членами союза не ведется. На протяжении всей навигации, ни с фонарщиками ни с другими работниками линии никто не проводил ни одной беседы, ни одной читки газет. Фонарщики тт. Черепанов, Коровин прослужившие много лет на этой должности, в настоящее время нуждаются в путевках на курорт, но им никто не помогает в их приобретении.

Слабая профсоюзная работа на линии приводит к падению трудовой дисциплины среди отдельных фонарщиков. Так установлено, что по вине фонарщика тов. Сумарокова на его участке часто не зажигаются огни. Имеются и другие случаи плохого обслуживания линии.

Линейный комитет второго технического участка пути должен значительно больше уделять внимания профсоюзной работе среди фонарщиков и других линейных работников.

Я. АНИСОВ.

О борьбе с аварийностью

Работа на судах нашего пароходства осенью значительно усложняется. Долгие ночи и короткие дни, туманы и похолодание, дожди и штормы, — все это затрудняет работу судоводителей.

К неизбежной борьбе со стихиями природы — речники Амура должны быть хорошо подготовлены.

Командному составу потребуется повысить трудовую дисциплину на своих судах, обратить серьезное внимание на состояние пути и обстановки и их освещение.

Для нормальной работы флота осенью Благовещенским районным управлением Амурского речного пароходства и вторым техническим участком пути разработаны необходимые меры.

Диспетчерскому аппарату следует установить строгий контроль за продвижением флота на линии и его стоянках на промежуточных пристанях. Нужно принять все

меры, чтобы избежать обесухи флота, предохранить его от повреждений при колебаниях горизонта воды и не допустить зимовки судов на плесах.

Загрузку судов на глубинах не обеспечивающих нормальную стоянку требуется производить в полном соответствии с Правилами плавания, сообразуясь с глубинами на нормирующихся перекатах.

Нужно систематически проверять знания Правил плавания, Устава службы на судах и Устава о дисциплине командным составом флота.

Уже сейчас нужно создать комиссии и приступить к проверке готовности затонов, акваторий и мастерских к отстою и судоремонту, 1948—49 гг.

Н. САЯПИН,
заместитель старшего инспектора судоходства Благовещенского участка — старший лейтенант речного флота.

Воспитывать высококвалифицированных специалистов

В связи с огромным размахом работ по восстановлению и развитию народного хозяйства в нашей стране, проблема подготовки квалифицированных рабочих приобретает в настоящее время особенно важное значение. Но массовая подготовка кадров не может быть полностью осуществлена лишь в специальных школах и училищах.

Для широкой подготовки кадров речников требуется также привлечение на производство трудоспособных слоев населения, в особенности молодежи.

Руководить их обучением должен, как правило, дисциплинированный, культурно-грамотный работник.

Подготовка квалифицированных кадров не ограничивается производственно-техническим обучением. Новые люди, впервые приходящие на транспорт, зачастую не представляют себе ответственности, лежащей на каждом из них. Требуется большая массово-политическая работа, направленная на воспитание людей. Первостепенное значение в настоящее время должно быть уделено всемерному повышению квалификации работников флота, их производственной и политической учебы.

Система технического обучения квалифицированных кадров речников должна быть организована так, чтобы каждый работник флота повысил

свой культурно-технический уровень, мог бы без отрыва от производства достигнуть уровня инженерно-технического работника. К этому у нас созданы все возможности. Бригадно-индивидуальное ученичество, различные курсы, дающие первоначальную техническую подготовку, вечерняя общеобразовательная школа, заочная учеба и отделения стажистов речного училища, — все это дает возможность непрерывно совершенствовать свою квалификацию, повышать уровень знаний в области техники и общей культуры.

У нас есть десятки работников флота, которые пришли на флот учениками. Постепенно повышая свои знания, многие из них окончили отделения стажистов при Благовещенском речном училище и являются теперь людьми высокой производственной квалификации. Все эти товарищи со всей охотой и пониманием своего долга передают новичкам опыт работы, повседневно занимаются обучением и воспитанием кадров. К таким работникам нужно отнести капитана парохода «Дзержинский» тов. Юрчакова, капитана парохода «Меркурий» тов. Судакова, первого помощника капитана парохода «Ярославль» тов. Преснякова и других. Хорошо организовали обучение судкоманд механик парохода «Муром» тов. Богодайко, второй помощник капитана парохода «Ленинград» тов. Шело-

пугин М. Ф., первый помощник капитана парохода «Дзержинский» тов. Григорьев, механик парохода «Дзержинский» тов. Погорелов и другие.

Неплохо поставлена учебно-производственная практика курсантов Благовещенского речного училища, на учебном судне «А. Толстой», капитаном которого тов. Шелопугин А. И. Проходящие на этом судне производственную практику 45 курсантов тесно увязывают полученные ими в речном училище теоретические знания с производственным обучением на судне. На судне имеется твердый учебный распорядок, командный состав судна проводит занятия в соответствии с учебными заданиями и программами. Находясь на учебном судне, курсанты проходят полноценную производственную практику, изучают устройство и оборудование судна, назначение его отдельных частей, практически осваивают курс судовождения корабля и эксплуатацию судовых механизмов.

В проведении производственной практики, успешном усвоении ее основную ответственную роль играют капитаны и механики судов.

Учитывая недостаток в квалифицированных шкиперах и судовых кочегарах, учебно-курсовой комбинат организовал новые курсы подготовки с отрывом от производства, на которых было подготовлено 18 шкиперов и 15 кочегаров.

По Верхне-Амурскому бассейну в межнавигационный период на курсах без отрыва

от производства прошли учебу 234 человека из числа комсостава судов.

С началом навигации и приходом на флот новых кадров к обучению судовым навигационным специальностям по Верхне-Амурскому бассейну привлечено 112 человек.

Как недостаток, следует отметить тот факт, что не на всех судах учеба строилась в соответствии с учебными планами и программами. На ряде судов практические занятия велись без установленного учебного порядка. Работая вместе со своими руководителями, обучающиеся приобретали здесь лишь минимально необходимые навыки. Вторым недостатком является и то, что отдел кадров райуправления АРП часто допускает переброску отдельных членов команды с одного судна на другое. Это в значительной мере срывает планомерный учебный процесс.

Навигационная учеба подходит к концу. На отдельных судах учеба уже закончена и проводятся зачеты.

В остающийся период навигации руководители производственного и теоретического обучения судовых команд должны усилить внимание к подготовке полноценных кадров речников, способных в ближайшем будущем с успехом решать любые, поставленные перед ними задачи.

Б. СОЛЯНОВ,
начальник учебно-курсового комбината БРУ АРП.

Зам. ответ. редактора Ф. П. КРЫНИН.