

БОЛЬШЕВИК АМУРА

Орган управления пристани Благовещенск.

2 ОКТЯБРЯ
1948 года
Суббота
№ 57 (1230)
Год издания 11-й
Цена 15 коп.

1 октября 1948 г. исполнилось 10 лет
со дня выхода в свет гениального труда
товарища Сталина — „Краткого курса
истории ВКП(б).“

Могучее идейное оружие большевизма

Десять лет назад, 1 октября 1938 года вышла в свет книга И. В. Сталина «История ВКП(б), Краткий курс». Появление этого гениального труда товарища Сталина явилось огромным событием в идейно-политической жизни большевистской партии, советского народа, в истории международного рабочего движения.

Сталинский «Краткий курс истории ВКП(б)», содержащий стройное освещение всех основных этапов и событий в жизни партии, является подлинной энциклопедией основных знаний в области марксизма-ленинизма. В нем изложен и обобщен гигантский исторический опыт Всесоюзной коммунистической партии (большевиков), равного которому не имела и не имеет ни одна партия в мире. Книга товарища Сталина вооружает наши кадры знанием законов общественного развития, политической борьбы, знанием движущих сил революции, обогащает опытом борьбы за социализм, укрепляет уверенность трудящихся в неизбежном торжестве дела коммунизма.

«Краткий курс истории ВКП(б)» не есть учебник обычного типа, он по словам товарища Молотова, является «...теоретическим обобщением важнейшего исторического периода и ценнейшим вкладом в науку марксизма-ленинизма, без овладения которым нельзя по настоящему идейно вооружиться для дальнейшей борьбы за дело коммунизма в СССР, за дело коммунизма в целом».

Вот почему это классическое произведение марксизма-ленинизма завоевало широчайшую популярность. «За время существования марксизма, это первая марксистская книга, получившая столь широкое распространение» (Жданов). «Краткий курс истории ВКП(б)» действительно стал настольной книгой миллионов людей не только в нашей стране, но и за ее пределами. За 10 лет эта книга в нашей стране вышла тиражом свыше 34 миллионов экземпляров и издана на 62 языках.

С выходом в свет «Краткого курса истории ВКП(б)» в нашей партии произошла коренная перестройка всей пропагандистской работы. Лозунг — овладеть марксистско-ленинской теорией — стал для всех партийных и беспартийных большевиков повседневной неотложной задачей. Прошло десять лет с тех пор, как мы получили в свои руки эту энциклопедию марксизма-ленинизма. За прошедшее десятилетие «Краткий курс истории ВКП(б)» сыграл неоценимую роль в поднятии идеологического и теоретического уровня рядов нашей партии. На этой книге воспитывались, воспитываются и будут воспитываться миллионы советских людей.

В деле овладения марксистско-ленинской теорией больших успехов добились и коммунисты Благовещенского районного управления. Подавляющая часть коммунистов на судах, в управлении, на пристанях настойчиво изучает теорию марксизма-ленинизма.

Славное десятилетие «Краткого курса истории ВКП(б)» совпало с началом учебного года в сети партийного просвещения. В этом году политическая и теоретическая учеба коммунистов примет более организованный и широкий размах. Партийные организации речников обязаны построить работу так, чтобы охватить партийной учебной всех членов и кандидатов партии. Для этого имеются все возможности. Долг каждого коммуниста неустанно обогащать свои знания передовой теорией современности.

Навстречу 31-й годовщине Великого Октября

Зейский перевоз перевыполнил сентябрьский план

Коллектив Зейского перевоза пристани Благовещенск 28 сентября досрочно выполнил месячный план на 101 процент.

Стремясь достойно встретить 31 годовщину Великой Октябрьской со-

циалистической революции, коллектив перевоза взял на себя новые повышенные обязательства.

И. НОВИКОВ,
начальник Зейского перевоза.

УСПЕХИ ПРИСТАНИ СРЕТЕНСК

Пристань Сретенск (начальник тов. Чирков) 29 сентября досрочно выполнила сентябрьский план переработки грузов на 107 процентов.

Сейчас весь коллектив пристани борется за досрочное выполнение навигационного плана.

А. БУСОВ.

К празднику подготовим достойный подарок

Прошло пять месяцев с того времени, как команда нашего судна приняла вызов коллектива парохода «Муром» и включилась в социалистическое соревнование за перевыполнение плана грузоперевозок. Мы тогда взяли на себя ряд конкретных обязательств.

В одном из пунктов мы писали: «Увеличить перевозку груза мы намерены за счет изъятия с судна так называемого «мертвого груза» общим весом до 2 тонн». Этот пункт нами был выполнен еще в начале навигации, благодаря чему за 5 месяцев мы перевезли десятки тонн дополнительного груза.

Наша команда на протяжении всего времени навигации упорно борется также за выполнение второго пункта обязательства, в котором говорится о сокращении простоев судна под погрузкой и выгрузкой. Мы систематически помогаем пристаням быстрее обрабатывать судно. Особенно большую помощь мы оказываем пристани Благовещенск.

В течение навигации мы обязались методами Лунина и Киселева выполнить 600 человеко-часов саморемонтных работ, вне-

дти на судне повахтенное планирование. По корпусу за это время мы выполнили ремонт слани, ремонт фрез, сделали несколько пар весел, 10 новых носилок, несколько новых кобылин и многое другое. За это время можно было произвести также ремонт шлюпки, смену гробов, но на эти работы у нас не было материалов. Тем не менее мы добиваемся получения необходимого и свое обязательство выполним.

На судне введено повахтенное планирование. При приеме и сдаче вахт проводится проверка как выполнено задание, которое давалось на вахту. Лучшие других несут свои вахты матросы тт. Щербина, Филиппов, Коваль, Чихман, кочегар Долгов, машинщик Дыренков и другие.

До конца навигации нам осталось сделать несколько рейсов. Вся наша команда горит желанием, как можно лучше провести этот осенний период навигации, перевыполнить навигационный план и этим самым приготовить достойный подарок 31 годовщине Великой Октябрьской социалистической революции.

Д. УСОВ,
капитан парохода «Сергей Лазо».

ДНЕВНИК НАВИГАЦИИ

30 сентября

Сентябрьский план перевозок Благовещенское районное управление выполнило на 155,4 процента по тоннам, и на 103,1 процента по тонно-километрам.

Навигационный план на 30 сентября

включительно выполнен в тоннах на 109,1 процента, в тонно-километрах — на 98 процентов.

По пристани Благовещенск сентябрьский план по переработке грузов выполнен на 70,2 процента.

ЛУЧШИЕ В СВОЕЙ ПРОФЕССИИ

Механизатор Валентина Редина

...Потемнел Амур, все тише бьется волна о причалы. Солнце опустилось к горизонту, но второй участок пристани Благовещенск живет обычной трудовой жизнью. Гулко работает грейферный кран, по путям бойко маневрирует небольшой паровозик, четко работают транспортеры, неся на стоящие у эстакад суда многие тонны угля.

Удовлетворенно следя за работой механизмов слесарь-механизатор Валентина Редина на минуту задумалась, и взглянула на берег.

Последние порывы ветра осыпали золоченную листву деревьев. В один из таких осенних дней тысяча девятьсот сорок третьего девушка впервые пришла сюда из ремесленного. Шла Великая Отечественная война с фашистской Германией, и комсомолка Редина старалась работать изо всех сил. За исполнительность и

любовное обращение с механизмами девушка была неоднократно премирована, а имя ее красовалось на доске почета. В год войны против японских империалистов большой известностью на пристани пользовалась молодежная бригада, руководимая Валей Рединой. Многие из ее членов работают теперь механизаторами в Хабаровском порту, другие — на пароходах.

С похвалой отзываются о молодой стажерке главный механик участка тов. Высоцкий и начальник механизации пристани Благовещенск тов. Трофимов.

— Тов. Редина заслуженно считается одним из лучших механизаторов пристани.

Заботливо следит она за подклепкой ленты, никогда не забывая перед началом смены внимательно проверить исправность всех узлов транспортера, любовно смазывает каждую трущуюся деталь.

По почину теплохода „Грузия“

Командами судов Благовещенского районного управления горячо подхвачен замечательный почин волжского грузового теплохода «Грузия». Вслед за командой парохода «К. Либкнехт», которая систематически оказывает помощь пристани Благовещенск в погрузо-разгрузочных работах, команда парохода «Муром» (капитан Григорий Иванович Когут), также оказывает пристани действенную помощь.

Вот уже подряд три рейса на пристани Благовещенск команда парохода «Муром» обрабатывает судно своими силами. Руководит всеми работами и сам принимает в них активное участие капитан тов. Когут. Глядя на своего командира, весь экипаж судна с большим энтузиазмом выполняет погрузо-разгрузочные работы.

На пароходе «Муром» хорошо знают, что такая помощь пристани — самый верный путь к досрочному завершению судном навигационного плана.

ПЕРЕВЫПОЛНИМ НАВИГАЦИОННЫЙ ПЛАН

Стремясь достойно встретить 31 годовщину Великой Октябрьской социалистической революции слаженно трудится коллектив парохода «Муром». Взвесив все возможности досрочного завершения плана грузоперевозок мы пришли к выводу, что коллектив нашего судна не только выполнит, но и перевыполнит план.

Что предпринимает наша команда, чтобы добиться этих показателей? Еще с самого начала навигации среди команды мы развернули действенное социалистическое соревнование.

С особой силой разгорелось соревнование среди команды в эти предоктябрьские дни. Затретьщиками его являются матросы тов. Клишинец, рулевой тов. Васильев, помощник механика тов. Вялкин и другие.

Наша задача — возглавить этот патристический подъем коллектива и добиться безусловного перевыполнения навигационного плана грузоперевозок.

КУЗЬМЕНКО,
председатель судномы парохода
«Муром».

Тщательному уходу за оборудованием механизатор Редина учит и начинающих работников участка.

— Если мотор транспортера загудел — значит он работает на двух фазах. Когда же пробуксовывается ремень, следовательно образовался завал угля и котлованы необходимо прочистить. Валентина в любую минуту готова прийти на помощь отстающему. Работающие вместе с ней механизаторы тт. Борисов, Кашин, Куприященко и Шихалов крепко уважают свою товарку.

Настойчивость и упорство, пылкость и трудолюбие, в достатке присущие Вале Рединой, выдвинули эту двадцатидвулетнюю девушку с ясным взором и неторопливыми движениями в число передовых механизаторов второго участка пристани Благовещенск.

Е. БОГОРОДСКИЙ.

ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ

Больше внимания воспитанию
кандидатов

На учете в партийной организации пристани Благовещенск состоит 7 кандидатов в члены ВКП(б). Все они имеют просроченный кандидатский стаж. Так, тов. Ткаченко является кандидатом в члены ВКП(б) с августа 1944 года, а тов. Козлов — с декабря 1946 года. Четырехлетний кандидатский стаж имеет тов. Симоненко. Больше положенного состоят в кандидатах и другие.

Почему же эти товарищи до сих пор не вступили в члены ВКП(б)? Ответ здесь один: партийное бюро и коммунисты организации мало работали с ними. Особенно повинны в этом члены партии, которые уже несколько лет работают бок о бок с этими товарищами, но никакой работы с ними не проводят. Разве коммунист тов. Хмелев плохо знает кандидата тов. Козлова? Но что конкретного он сделал, чтобы подготовить тов. Козлова к вступлению в партию?

Или какую помощь оказали тов. Карпову коммунисты Трофимов и Тарасов?

Некоторые кандидаты и сами плохо использовали свой кандидатский стаж для подготовки себя к вступлению в члены ВКП(б). Плохо работали над повышением своего политического уровня тт. Кузнецов и Симоненко. Не всегда аккуратно являются они на партийные собрания, не достаточно интересуются жизнью партийной организации.

Партийная организация пристани и, в первую очередь, партийное бюро должны больше уделять внимания воспитанию кандидатов, настойчиво готовить их к вступлению в члены ВКП(б). Нужно оказывать им повседневную практическую помощь, вовлекать их в активную партийную жизнь, давать партийные поручения, следить за их выполнением.

Нельзя забывать, что воспитание кандидатов партии есть кровный долг всех коммунистов.

К. НЕРЕТИН,

Секретарь парторганизации пристани
Благовещенск.

Нарушают график отправления судов

В связи с вводом в эксплуатацию на пристани Благовещенск в навигацию этого года новых перегрузочных механизмов, по инициативе работников пристани время обработки транзитного воя и отдельных судов, занятых на местных перевозках, значительно сокращено.

Но, несмотря на то, что эти мероприятия разработаны самой пристанью с учетом наличия рабочей силы и технической оснащенности, простои судов на пристани Благовещенск попрежнему еще велики. Баржу «София», прибывшую с дровами для больницы водников, пристань разгрузила на протяжении 8 суток,

Пароход «Дзержинский», вместо 30 часов по норме, под погрузо-разгрузочными работами простоял 48 часов. Задержка этого судна произошла по вине и. о. главного инженера пристани тов. Бусарова и начальника участка. Зная заранее о приближении судна, они ничего не сделали для подготовки рабочего места и механизмов. В результате «Дзержинский» вышел в рейс с недогрузом в 49 тонн. Такие же простои по вине пристани имели на-

роходы «Батуми», «А. Толстой», «Ленинград» и другие.

Крайне медленно ведется на пристани Благовещенск выгрузка бумаги. Практика показала, что к выполнению этого вида работы пристань неподготовлена совершенно. К поступлению бумаги там не оказалось крановщика для работы на кране «Мичиган». В результате баржу «Носорог», подошедшую к причалам, разгрузить начали девять дней спустя. То же произошло и с баржами «Азия» и «Варшава», прибывшими на пристань «Азия» простояла под выгрузкой 10 суток, а «Варшава» 15 суток.

Большие простои флота не вызывают на пристани Благовещенск законной тревоги: никаких практических уроков ее работники не извлекли, а график отправления судов в рейс продолжает нарушаться.

П. КИРПИЧЕВ,

диспетчер Благовещенского райуправления
младший лейтенант речного
флота.

ИСПОЛЬЗОВАТЬ УГОЛЬ

Вдоль путей второго участка пристани Благовещенск скопилось много старого, наполовину уже разложившегося угля. Лежит он уже на протяжении нескольких лет и никто никуда его не использует. Часто под действием солнца этот уголь самовозгорается.

Если и в дальнейшем администрация пристани не примет мер к его использованию, то промадное количество угля разложится совершенно, а это принесет пристани Благовещенск значительные убытки.

К. ЗАХАРОВ.

Работа крана попрежнему
не учитывается

Прочел я недавно в «Большевике Амурской области» статью о том, что наш грейферный кран должен работать производительнее. Правильно написано в ней, что работа крана производится «на глазок» и что это мешает повышению производительности выработки.

Со времени опубликования статьи прошло больше декады. Времени, кажется, более чем достаточно для того, чтобы учет работы крана пересмотреть и упорядочить.

Этого не случилось. Работа крана попрежнему учитывается скверно, справки для нарядов на работу начальник участка тов. Нестеренко выписывает наугад.

Хотя паровая турбина крана и восставлена, но кран попрежнему не освещается, т. е. электрических лампочек нужного вольтажа не имеется. Работать поэтому во время ночной смены приходится в темноте. Из-за плохого состояния закрепленных планов пальца и износа болтов ночью за креплением уследить бывает

трудно. Обо всех этих и некоторых других недостатках я не раз заявлял механику участка.

Работе сильно мешает и то, что заказы на сменные детали мастерские ветки-пристаней не выполняют. Старший крановщик тов. Рыжак нам говорит, что заказы на изготовление деталей он сдал механику участка тов. Выходскому. Последний же утверждает, что заказов он не получал. Хотя через месяц-полтора наш грейферный кран станет на капитальный ремонт, однако, уже сейчас многие из его деталей нуждаются в предупредительном ремонте.

Продолжительное отсутствие ремонта привело к тому, что в одну из ночных смен во время моего дежурства у крана выскочил палец тяги грейфера и обнаружить его в темноте не удалось. В результате кран простоял девять часов.

ШЕЛЕСТ,

крановщик грейферного крана.

Что мешает высокопроизводительной работе

Начиная с весны этого года грузчики моей бригады просят руководителей второго участка провести электрическое освещение в кладовую, где хранятся лопаты, ломы и другой инструмент.

Эта просьба так и осталась неудовлетворенной. Сейчас кладовая полумрачна, а замок от нее затерян. Днем подобрать инструмент для работы еще возможно, но ночью в кладовой темно и на поиски инструмента при помощи свечек приходится тратить немало времени.

Много месяцев грузчики просят отремонтировать кладовую, но этого не делается. Когда-то каждый рабочий имел прикрепленный к нему инвентарь, но из-за небрежного хранения сейчас все растеряно. Лопаты рабочими приобретены на рынке за собственный счет, но принести и оставить их на производстве грузчики не могут, т. к. их негде хранить.

Сейчас стоят долгие осенние темные ночи, но ни в кладовых, ни на эстакадах 2 участка пристани Благовещенск нет электрического освещения.

Скажу и о завалах эстакад солью. Грузчикам приходится затрачивать много времени на очистку рампы от соли. Этот недостаток также должен быть устранен, так как он сильно задерживает погрузо-разгрузочные работы.

Часто нехватает также стилажу, по которому возят тачки с солью. Не ремонтируются и сами тачки.

Обо всем этом грузчики устали говорить руководителям участка, но они до сих пор ничего не предприняли для устранения имеющихся на пристани недостатков, которые мешают работать высокопроизводительно.

И. ЧЕРЕМИСИН,
бригадир грузчиков.

Нет заботы о людях

Исключительно плохо и неорганизованно прошла в этом году на пристани вывозка картофеля с индивидуальных огородов. Огородная комиссия (председатель тов. Жогов, председатель пристанкома тов. Грязнов), а также администрация пристани вывозку картофеля с огородов пустили на самотек. И получилось, что кто как сумел так и вывозил свой урожай.

Вместо того, чтобы организовать вывозку картофеля на берег реки Зей, кто то распорядился послать машину в город, а

бригады грузчиков и другие работники пристани остались сидеть в поле. Затем приехала машина, но в поле не оказалось горючего, и снова пришлось ждать.

От такой неорганизованности грузчики бригады тт. Черемисина, Ветрова, а также многие механизаторы вместо того, чтобы за день выкопать и вывезти картофель, просидели в поле по несколько дней.

Это говорит о том, что на пристани нет заботы о людях.

Работают по бурлаковски

Следуя замечательному почину механика Бурлакова, с началом навигации этого года команды судов бывшего Верхнеамурского речного пароходства брали на себя повышенные обязательства обслуживать и отремонтировать свои суда с расчетом сдать их на зимний отстой без заводских работ.

В числе передовых судов, работающих методами Бурлакова, пароходы «Котовский» и «Каганович», механики которых тт. Набатов и Давыдов сумели с открытия навигации направить работу машинных команд на поддержание в хорошем техническом состоянии своих установок и провести достаточный объем ремонта, позволяющий оставить без заводских работ паросиловые установки в зимний отстой 1948—49 гг.

Машинная команда парохода «Котовский» (механик тов. Набатов) за прошедший период навигации произвела ремонт главной машины, гребных колес, вспомога-

тельных механизмов. Оценка выполненных работ высокая.

Значительную работу проделала также машинная команда парохода «Каганович». Выполняя 975 человеко-часов саморемонтных работ, она обеспечила постановку судна на зимний отстой без ремонта главной машины, парового котла и вспомогательных механизмов.

Команда парохода «Ленинград» (капитан тов. Корниенко, механик тов. Филиппов) также сумела обеспечить безусловно-исправное техническое состояние судна, не требующее в зимний период заводских работ.

Не секрет, что на содержание механизмов в хорошем техническом состоянии влияет технически грамотное их обслуживание, повседневное повышение знаний машинных команд. Серьезное внимание этому уделяется на большинстве судов.

Значительным тормозом в выполнении летнего саморемонта в навигацию 1948 года на судах бывшего ВАРП'а является то, что Благовещенская материально-заготовительная база АРП'а не уделяет должного внимания снабжению судов необходимыми судоремонтными материалами и инструментом, не проявляет достаточной энергии в безусловном выполнении требований судовых команд.

Руководство завода имени Ленина также допустило задержку выполнения отдельными цехами деталей для бурлаковских судов. Это отрицательно сказалось на выполнении обязательств по ремонту механизмов судовыми командами. Весьма затянулось, например, изготовление кулисных камней главной машины, поршневых колец вспомогательных механизмов и других деталей.

Непростительную задержку в выполнении заказа по распиловке пиломатериала, необходимого для проведения летнего саморемонта судов, допустила и Благовещенская

верфь (директор тов. Мениченко, главный инженер тов. Косицын). Выполнение этого заказа лишь на 11 процентов, ставит обязательство судовых команд под угрозу срыва.

Проведенный первый технический осмотр бурлаковских судов показал хорошее и отличное содержание отдельных узлов и судна в целом.

В оставшийся период навигации судовым командам и работникам берега необходимо мобилизовать все средства и ресурсы, чтобы обязательства, взятые командами бурлаковских судов и план летнего саморемонта судов бывшего ВАРП'а, были полностью выполнены.

А. ШАХРАЙ,
групповой механик старший
лейтенант речного флота.

А. БЕЛОВ,
линейный механик-техник
лейтенант речного флота.

Зам. ответ. редактора Ф. П. КРЫНИН.