

БОЛЬШЕВИК АМУРА

Орган управления пристани Благовещенск.

6 ФЕВРАЛЯ

1949 год

Воскресенье

№ 1 (1244)

Год издания 11-й

Цена 15 коп.

**Стахановской работой портовиков
подкрепим усилия стахановцев флота
— создадим все условия для досроч-
ного окончания пятилетнего плана.**

Стахановский план пристани

Стахановское движение, зародившееся на шахте Центральная Ирмино в Донбассе еще в годы первой сталинской пятилетки, захватило в свой могучий поток все трудовые силы многомиллионного советского народа. Производственные рабочие от станка, технологи, конструкторы, техники и инженеры в тесном содружестве направляют все свои знания на улучшение методов труда и производства, на увеличение производительности труда на увеличение выпуска продукции.

Стахановские методы работы от охвата одиночек стали достоянием все более и более крупных производственно-технических коллективов. В промышленности пример коллективной стахановской работы поддал мастер завода «Балибр» Николай Российский. Вслед за Николаем Российским на стахановский путь стали выводить свои смены и цеха мастера многих заводов и фабрик, в каждом случае развивая и отшлифовывая приемы коллективного стахановского творчества. Но цель у всех была одна — сделать больше и лучше.

Из промышленности методы коллективного стахановского труда были перенесены на речной транспорт. Запелась этаго большого дела явилась команда волжского парохода «Руслан». Она обязалась выполнить пятилетний план грузоперевозок своего судна в три с половиной года. Обязательства были подкреплены стахановским планом судна, в котором экипаж изложил передовые методы своей работы. Примеру «Руслана» последовали коллективы судов на Амуре. Они составили стахановские планы, настойчиво и упорно добивались их выполнения. Но не всегда усилия стахановцев флота успешно завершались. Так, команда парохода «Дзержинский» не смогла выполнить своего обязательства. Она недодала трех процентов плана до обещанного. А за навигацию в общей сложности почти рейс судно проходило без груза. Если бы не это положение, то экипаж парохода «Дзержинский» смог не только выполнить, но и перевыполнить свои обязательства.

Кто же виноват в том, что пароход «Дзержинский» и некоторые другие пароходы не смогли выполнить своих обязательств? В этом большая вина работников берега, и, в частности, работников портов и пристаней.

Еще в 1935 году на совещании работников водного транспорта тов. Жданов говорил:

В Крайкоме ВКП(б) и Крайисполкоме

Об итогах социалистического соревнования промышленных предприятий, строительных трестов и транспорта Хабаровского края за декабрь 1948 года

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

Признать победителями в социалистическом соревновании по выполнению принятых обязательств в декабре:

Амурское речное пароходство (начальник

«Мы должны поставить дело таким образом, чтобы работники портов и пристаней взяли за организационную перестройку, чтобы порты и пристани из кузницы простоев превратились в опорные пункты ликвидации простоев».

Не исключением, как кузница простоев, была и наша пристань. За навигацию 1948 года на пристани Благовещенск флот простоял сверх нормы десятки тысяч тоннажесуток. Это, даже при перевыполнении планов грузооборота и погрузок привело к невыполнению задания по снижению себестоимости переработки груза и пагубно отражается на снижении себестоимости перевозки грузов по воде.

Чтобы добиться в четвертом году послевоенной сталинской пятилетки новых успехов, портовики города Горького разработали стахановский план и организационно-технические мероприятия по внедрению передовых методов труда. Горьковчане направляют свои усилия на то, чтобы снять с портов и пристаней недобрую славу кузницы простоев. Благодарному почину горьковских портовиков последовали коллективы многих других портов и пристаней.

Сегодня мы печатаем стахановский план и организационно-технические мероприятия коллектива пристани Благовещенск. Воодушевленные этим стремлением со всем советским народом — досрочно закончить пятилетний план — благовещенцы разработали мероприятия, направленные на ликвидацию простоев флота, на досрочную обработку каждого парохода, каждой баржи.

Но мы знаем, что составить план это еще не все. Нужно суметь его выполнить. На достижение этой задачи коллектив пристани Благовещенск должен направить все свои волю, энергию и умение. Большое значение будет иметь систематическая проверка выполнения всех намеченных мероприятий. При постоянной помощи партийных, профсоюзных организаций и руководства районного управления, коллектив пристани успешно претворит в жизнь намеченный план.

Социалистическое соревнование портовиков ширится. В него должны будут вступить и коллективы пристаней Суражевки и Сретенска. Распространив социалистическое соревнование на все пристани, составив и осуществив стахановские планы, сделаем наши пристани опорными пунктами борьбы с простоями флота.

Так составлялся стахановский план

Почти всегда социалистические обязательства на навигационный период портовики принимали в дни, непосредственно предшествующие навигации — перед ее началом. В этом году общепринятый порядок был изменен. Причиной тому послужило следующее обстоятельство: мы получили газету «Речной транспорт», где был опубликован стахановский план Горьковского порта. Горьковчане разработали мероприятия, направленные на более полную загрузку имеющихся механизмов, что бесспорно ускорит обработку, а отсюда — и оборачиваемость флота. По инициативе партийного бюро нашей пристани было решено составить обязательства сейчас же, а после принятия обязательств коллективом пристани к разработке стахановского плана и организационно-технических мероприятий по осуществлению этого плана. Коллектив принял обязательства.

На следующий день администрация, партбюро и местком приступили к созданию комиссий. Были определены направления по каким должен составляться стахановский план. Решено было, что нужно разработать мероприятия по организации труда и планированию. Мысль о планировании работы каждого участка и механизированной установки возникла и в прошлом году, но осуществлена не была. Ничего этого мероприятия не ввели в жизнь. Этот раздел охватил и другие вопросы, впервые вводимые нынче. Отдел «погрузо-разгрузочные работы» охватил просмотр расстановки грузчиков и нововведения, повышающие производительность существующих механизмов и введение новых механизмов. Раздел «крейдовые работы» предусматривает сокращение простоя судов при формировании везов и у самих причалов.

Для разработки мероприятий по разделам, были созданы комиссии из 3—5 человек, знакомых с работами, охватывающие мероприятия по порученным комиссии разделам.

Возглавили комиссии инженерно-технические работники пристани тт. Григорович, Рузайкин, Выецкий и другие.

Комиссии в своей работе беседовали с грузчиками, механизаторами, грузопримемщиками. Когда комиссии заявили о том, что они разработали мероприятия, было собрано совещание всех комиссий.

Таких совещаний пришлось провести три. Два совещания не дали окончательной подборки всех мероприятий — комиссии сами были не совсем удовлетворены своей работой. Приходилось вновь дорабатывать. Только на третий раз составление мероприятий было закончено.

В разработке мероприятий активно проявили себя старший диспетчер тов. Рузайкин, начальник планового отдела тов. Григорович, бригадиры грузчиков тт. Ветров, Черемисин, механик силовой тов. Филатов, начальник участка тов. Шипов и другие.

Часть предложенных была отклонена общим совещанием, часть не вошла в стахановский план, но была принята для реализации по другим направлениям.

Отработанные мероприятия были обсуждены на открытом партийном собрании, а затем на общем собрании коллектива. Обсуждение прошло очень активно. Только на общем собрании выступило грузчиков, механизаторов, грузопримемщиков 22 человека. Были внесены поправки, которые вошли в окончательно отработанные мероприятия.

Стахановский план пристани и организационно-технические мероприятия были с воодушевлением приняты коллективом пристани. Весь коллектив глубоко уверен в том, что он сумеет претворить его в жизнь и добиться того, чтобы в книге отзывов, стахановцы плавсостава будут положительно отзываться о работе нашей пристани.

И. БУСАРОВ,
главный инженер пристани
Благовещенск.

Ремонт идет выше графика

Пристань Благовещенск к 1 февраля пришла к показателям, превышающим график МРФ по ремонту пристанского хозяйства и механизации. Готовность пристани на 1 февраля составляет 69 процентов вместо 54,1 по графику. Так график по ремонту пристанского хозяйства превышен на 29,2 процента, график ремонта механизации — на 8,6 процента.

Участки №№ 1 и 3 приказом начальника пристани приняты в январе — на два с лишним месяца раньше срока.

На 2 участке закончены в зимней готовности угольные причалы 1, 2 и 3 и сухогрузный причал № 1.

На участке № 1, в результате правильного расходования материалов экономлено на ремонте до 7 процентов средств. На эти средства на участке сейчас ведется ремонт склада не предусмотренный сметой в этом году.

ШОРИН,
плановик пристани.

Итоги первого месяца 1949 года

Коллектив Благовещенской верфи успешно закончил 1948 год. Государственный план выпуска валовой продукции был выполнен на 103 процента.

Замечательно потрудились весь коллектив верфи и в первом месяце четвертого года послевоенной сталинской пятилетки.

Январский план выпуска валовой продукции верфь выполнила на 119 процентов. Капитальный ремонт судов идет со значительным превышением графика Министерства речного флота. Так, баржа «Кит» должна быть готова на 45,1 процента. Фактическая же готовность ее составляет 53,1 процента. На ремонте этой баржи работает бригада котельщиков тов. Капитонова. Ее производительность труда в январе составила 192 процента. График ремонта баржи «Малиновка» превышен на

4,2 процента. Бригада котельщиков тов. Шамрова, ремонтировавшая эту баржу, добилась в январе 140 процентов производительности труда, баржу «Осетр» ремонтирует бригада знатного котельщика тов. Булемасова. Его бригада выработала в январе 172 процента задания. График ремонта баржи «Осетр» опережен на 7 процентов.

График текущего ремонта парохода «Чкалов» на первое февраля опережен на 30 процентов. Корпусные работы здесь закончены.

Самой высокой производительности труда в январе на верфи достигла бригада столяра тов. Кутепова. Их показатель — 277 процентов.

И. КОЛОМЫЦИН,
плановик корпусного цеха.

Стахановский план пристани Благовещенск

Организационно-технические мероприятия по внедрению передовых методов труда

Министр Речного флота СССР тов. Шашков от армии речников Советского Союза докладывал товарищу Сталину об успешном выполнении речниками плана работ 1948 года.

Не отстал от всей армии речников и коллектив пристани Благовещенск. Наш коллектив в 1948 году переработал грузов на 61 процент больше, чем в 1947 году. Механизированная переработка возросла на 58 процентов против 1947 года. Производительность труда грузчиков в навигацию 1948 года составила 137 процентов, то есть превысила 1947 год на 23 процента.

Министр речного флота тов. Шашков заверил товарища Сталина, что «работники речного транспорта не пожалеют своих сил для того, чтобы в 1949 году добиться новых производственных успехов, значительно перевыполнить план 1949 года как по количественным, так и по качественным показателям».

Стремясь идти в ногу с передовыми коллективами речного флота, рабочие, служащие и инженерно-технические работники пристани Благовещенск, обсудив стахановский план Горьковского порта на 1949 год, обзавелись:

1. Закончить ремонт пристанского хозяйства и механизация на 20 дней раньше графика МРФ с хорошим качеством, снизив стоимость ремонта на 5 процентов.
2. До открытия навигации завести грузы на склады пристани, обеспечив полностью грузами суда, уходящие в первые рейсы.
3. В 1949 году досрочно выполнить план государственного задания по переработке грузов средствами пристани и превысить уровень переработки грузов навигации 1948 года, дав прирост на 20 процентов.
4. В 1949 году построить работу всей деятельности пристани безубыточно.
5. С 1 января 1949 года перевести на полный хозрасчет подсобные предприятия пристани: Зейский перевоз, автогужетранспорт, лесопильный цех.
6. Обработку флота в навигацию 1949 года производить в срок и досрочно.
7. Качественным зимним ремонтом и надлежащим уходом в период навигации обеспечить постановку на зиму 1949—50 гг. одну механизированную установку на сухогрузном причале участка № 2 без ремонта.
8. Обеспечить переработку грузов механизацией на 65 процентов от общего объема работ.
9. Путем правильной организации труда, повысить в 1949 году, в сравнении с 1948 годом, производительность труда грузчиков на 5 процентов.
10. В целях культурного обслуживания пассажиров Зейского перевоза в 1949 году построить пассажирский павильон.
11. Полностью освоить в 1949 году кредиты по капремонту и ремонту жилищного фонда.
12. В сменах, бригадах и отделах управления пристани организовать ежедневное проведение коллективных чтений газет и не реже одного раза в месяц проводить доклады и лекции на международные и общественно-политические темы.

Для успешного выполнения принятых обязательств, по примеру работников Горьковского порта, мы разработали план организационно-технических мероприятий по различным видам деятельности пристани.

ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА И ПЛАНИРОВАНИЕ

1. Производственно-плановому отделу пристани ежемесячно разрабатывать планы работ по погрузочным работам и грузообороту по каждому участку в отдельности с доведением их до исполнителей за два дня до начала месяца.
Ответственный — тов. Григорович.
2. До 1 мая 1949 года разработать все виды наиболее ходовых норм по погрузочным работам и вручить их диспетчеру, начальникам участков, формировщикам, бригадирам бригад грузчиков и вывесить для общего обозрения.
Ответственный — тов. Шорин.
3. В связи с переводом механизаторов в 1949 году на сдельную оплату труда разработать нормы на работы по обслуживанию механизации.
Ответственный — тов. Жариков. Срок 1 мая 1949 года.
4. Пересмотреть количественный состав бригад грузчиков, увязав его с технологическим процессом обработки флота.
Ответственный — тов. Рузайкин. Срок 15 апреля 1949 г.

5. Плановому отделу к 1 мая разработать месячные план-задания на каждую механизированную установку по переработке грузов. В период навигации в специальных журналах вести учет использования установок по времени и производительности.
Ответственные — гг. Григорович и Высокский.

6. Разработать и установить нормы расхода топлива и смазки на все краны пристани.
Ответственный — тов. Григорович. Срок 1 мая.

ПОГРУЗО-РАЗГРУЗОЧНЫЕ РАБОТЫ

1. Для ускорения обработки грузо-пассажирских судов, закрепить за каждым судном шефствующую бригаду грузчиков, а именно:
Бригаду тов. Черемисина закрепить за пароходом «Чичерин».
Бригаду тов. Ветрова закрепить за пароходом «Жданов».
Бригаду тов. Савина закрепить за пароходом «Орджоникидзе».
Ответственный — тов. Рузайкин. Срок 20 апреля 1949 г.
2. Три электролебедки, используемые на переработке бочкокатных грузов переоборудовать на двухбортные, что повысит их производительность на 50 процентов. Подключение электролебедок переделать на штепсельное.
Ответственный — тов. Колосков. Срок 25 апреля.
3. Изготовить 2 металлических лотка для соляного и угольного причалов длиной 3—4 метра, что уменьшит штивку угля и соли при погрузке барж.
Ответственный — тов. Тарасов. Срок 25 апреля.
4. В целях полного использования плавучего и автомобильного кранов к 1 мая изготовить: 4 стальных сетки, 2 автоматических захвата, 8 стропов и один одноканатный преїфер.
Ответственный — тов. Бусаров.
5. Установить на участках № 1 и № 2 шпильки, при помощи которых производить передвижку обрабатываемых вагонов. На участке № 1 — одна, на участке № 2 — два.
Ответственный — тов. Высокский. Срок 30 апреля.
6. Провести модернизацию двух трюмных транспортеров и изготовить два новых — облегченного типа.
Ответственный — тов. Колосков. Срок 20 мая.
7. Для ускорения выгрузки грузов, идущих с перевеской и для полной загрузки транспортеров установить к каждому транспортеру по паре весов.
Ответственный — тов. Хмелев. Срок 5 мая.
8. Для облегчения бункеровки грузо-пассажирских судов углем на барже-угларе № 235 установить транспортеры типа «Ленинец» и стенки угольного бункера срезать на две трети высоты.
Ответственный — тов. Колосков. Срок 1 мая.
9. Усовершенствовать заправку водой железнодорожного и плавучего крана, установив на плавкране паровую донку, а для железнодорожного крана на платформе установить дополнительную цистерну емкостью в 10 кубометров.
Ответственный — тов. Тарасов. Срок 20 апреля.
10. Зацементировать дорожку от склада № 3 участка № 1 до лебедки бремсберга, что облегчит перекачку груза.
Ответственный — тов. Чупров. Срок 1 июня.
11. Для уменьшения перевалочных операций по разгрузке вагонов с солью, изготовить переносные трапы, обеспечивающие транспортировку соли из вагона непосредственно на транспортер-питатель.
Ответственный — тов. Нестеренко. Срок 10 мая.
12. Над всеми сухогрузными транспортерами участков № 1 и № 2 построить тенты, а над люками барж устанавливать металлические каркасы для натяжки брезента. Это позволит производить грузовые операции при атмосферных осадках, обеспечит сохранность груза.
Ответственные — гг. Нестеренко и Чупров.
13. Просить управление Амурской железной дороги о постановке вагонов с углем для разгрузки на участке № 2 на 2-й путь.

Этим значительно снизятся тонно-операции по складской перевалке угля.

Ответственный — тов. Рузайкин.

14. За навигацию 1948 года пристань уплатила 700 рублей штрафа за низкий косинус «фи». В целях его повышения на участке № 1 установить компенсатор мощностью 30 киловатт.

Ответственный — тов. Тебекин.

РЕЙДОВЫЕ РАБОТЫ:

1. У соляного причала участка № 2 установить мертвый якорь, что облегчит и сократит время перестановки барж.
Ответственный — тов. Рузайкин. Срок 20 апреля.
2. Для уменьшения времени на отпарку в рейс сформированного воя установить на формировочном рейде двухтонный мертвый якорь с бум. Это на 3 часа сократит время отпарки каждого воя.
Ответственный — тов. Рузайкин. Срок 25 апреля.
3. Установить обстановку, позволяющую безопасный переход рейдового флота из Амура в Зею с сокращением пробега на 2,5 километра в одном направлении.
Ответственный — тов. Рузайкин.
4. Оборудовать все причалы световыми маяками и световыми точками, уточняющими границы их, что даст облегчение при подходе судов к причалам.
Ответственные — тов. Нестеренко, Чупров.
5. Для откачки водотечных барж, обрабатываемых на причалах пристани, смонтировать насос с электродвигателем.
Ответственный — тов. Тарасов.
6. Каждому участку приобрести лодку для осмотра несамостоятельного флота, стоящего на рейде.
Ответственные — начальники участков.

СТАХАНОВСКАЯ УЧЕБА И ПОВЫШЕНИЕ КВАЛИФИКАЦИИ

1. В зиму 1949 года подготовить вновь 15 крановщиков, 13 кочегаров, 4 электромонтера, 5 механизаторов.
2. Довести пополнение количества за счет привлечения со стороны.
3. Крановщики, механизаторы, приемо-сдатчики, бригадиры грузчиков, начальники участков и их заместители, счетные работники в межнавигационный период пройдут переподготовку на курсах и семинарах, ознакомятся с передовыми методами работы стахановцев речного транспорта и технологическими картами обработки флота.

ТЕХНИКА БЕЗОПАСНОСТИ

1. Для безопасности работы в ночное время установить осветительные лампы: на участке № 1 — две, на участке № 2 — четыре, на участке № 3 — две. Изготовить десять переносных ламп.
Ответственные — гг. Бусаров и Тебекин. Срок 1 июня.

СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЕ СОРЕВНОВАНИЕ

1. На всех грузовых участках установить доски показателей и ежедневно показывать на них производительность труда смен, бригад и рабочих одиночек. На этих же досках указывать процент выполнения месячного плана пристани.
Ответственный — тов. Жогов.
2. Завести на участках книги отзывов работников плавсостава о качестве обработки судов на причалах.
Ответственный — тов. Рузайкин.
3. Раз в месяц проводить расширенные

производственные совещания анализируя на них работу участков, смен, бригад и проверяя выполнение государственного и стахановского планов.

Ответственные — гг. Шелевой, Жогов.

4. Учредить на навигационный период переходящее Красное знамя управления пристани, парткома и месткома. Вручать его участку, выполнившему свои социалистические обязательства и давшему лучшие показатели в выполнении месячного плана.
Ответственные — гг. Неретин, Жогов.

5. В третьей декаде апреля созвать конференцию стахановцев пристани, где подвести итоги работы в межнавигационный период, подвести итоги выполнения стахановского плана и разработать задачи на навигацию.
Ответственный — т. Шелевой.

ПОДСОБНЫЕ ПРЕДПРИЯТИЯ:

1. Реконструировать вездные мостики понтонов зейского перевоза по предложению тов. Шишова.
Ответственный — тов. Бусаров.
2. В зиму 1948—49 гг. оборудовать кранами все цистерны для хранения масел и горючего, обеспечив этим закрытую систему отпуска смазочных материалов.
Ответственный — тов. Неретин.
3. Провести трубопроводы от цистерны с горючим к причалу судов моторного флота для непосредственного отпуска горючего на причале.
Ответственные — т. Неретин, т. Кухтия.

НАШИ ПРЕТЕНЗИИ

В целях осуществления стахановского плана мы просим руководство Амурского речного пароходства:

1. Подкрепить выполнение коллективом стахановского плана выделением кредитов для реализации намеченных мероприятий.
2. Своевременно удовлетворять заявки пристани материалами, оборудованием, инструментом в соответствии с утвержденными кредитами.
3. Спустить заказ судостроителю на изготовление в 1949 году двух металлических понтонов 10×45 метров для работы на третьем участке пристани.
4. В целях ликвидации простоя вагонов с углем в ожидании разгрузки ускорить отпуск средств на строительство железнодорожной разгрузочной эстакады на участке № 2.
5. В целях улучшения культурного обслуживания транзитных пассажиров просить Благовещенский горисполком предложить организовать на подведомственном МРФ, освободить занимаемые ими помещения в здании арендуемом пристанью. На освобожденной площади оборудовать пассажирский вокзал.
6. Амурскому пароходству ускорить кредитование пристани на монтаж вагонных весов и подводки к ним железнодорожного тупика.
7. Просить начальника БРУ тов. Блинова обязать диспетчеров райуправления информировать диспетчеров пристани о подходе судов, типе воя, роде груза, количестве потребного топлива, смазки для обеспечения всем необходимым этих судов в следующем рейсе.
8. Восстановить в штатном расписании пристани должность инспектора по технике безопасности.

Стахановский план, разработанный с участием лучших стахановцев, инженерно-технических работников и, обсужденный на производственных совещаниях всех участков пристани, подписали:

А. ШЕЛЕВОЙ — начальник пристани; **К. НЕРЕТИН** секретарь партбюро; **А. ЖОГОВ** председатель пристанкома; **И. БУСАРОВ** главный инженер; **В. БОРИСОВ** начальник отдела кадров; **А. ЧУПРОВ** начальник участка № 1; **И. НЕСТЕРЕНКО** начальник участка № 2; **А. ШИШОВ** начальник участка № 3; **И. ВЫСОЦКИЙ** исп. об. начальника механизации; **А. КОЛОСКОВ** механик участка № 1; **Н. ТАРАСОВ** механик участка № 2; бригадиры грузчиков **ВЕТРОВ**, **САВИН**, **ЧЕРЕМИСИН**; стахановец крановщик **РЫЖАК**; стахановец слесарь **ЧЕРЕШНЕВ**; стахановец плотник **НОВОСЕЛОВ**; электротехник **А. ТЕБЕКИН**; старший диспетчер **В. РУЗАЙКИН**.