

МОРСКОЙ ФЛОТ

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Орган Министерства морского флота СССР и ЦК профсоюза рабочих морского транспорта

№ 33 (626)
год издания 64

Среда, 26 апреля 1950 г.

ЦЕНА 40 КОП.

Работники морского и речного флота! Увеличивайте об'ем перевозок, ускоряйте оборот судов! Быстрее доставляйте грузы для народного хозяйства! Образцово проведем навигацию 1950 года!

(Из Призывов ЦК ВКП(б) к 1 Мая 1950 года).

ПРИЗЫВЫ ЦК ВКП(б) к 1 Мая 1950 года



1. Да здравствует 1 Мая — день солидарности трудящихся мира, день братства рабочих всех стран!

2. Братский привет всем народам, борющимся за мир, за демократию, за социализм!

3. Братский привет странам народной демократии, идущим по пути строительства социализма!

4. Да здравствует великий китайский народ, одержавший историческую победу в борьбе против империализма и его гоминдановских прислужников!

5. Да здравствует Китайская компартия, открывшая китайскому народу путь к социализму!

6. Привет народам Югославии, ведущим освободительную борьбу против фашистского режима клики Тито, против лакеев империализма!

7. Пусть живет и здравствует единая, независимая, демократическая миролюбивая Германия!

8. Трудящиеся всех стран! Разоблачайте преступные планы поджигателей войны! Расширяйте и укрепляйте могучий фронт сторонников мира! Защита мира — дело всех народов мира!

9. Да здравствует дружба народов Англии, Соединенных Штатов Америки и Советского Союза в их борьбе за мир во всем мире!

10. Братский привет народам колониальных и зависимых стран, борющимся за свою свободу и независимость!

11. Слава Вооруженным Силам Советского Союза, стоящим на страже мира и нашей Родины!

12. Да здравствуют советские пограничники — зоркие часовые священных рубежей нашей Родины!

13. Слава Героям Советского Союза и Героям Социалистического Труда — лучшим сынам и дочерям нашей Родины!

14. Рабочие, крестьяне и интеллигенция Советского Союза! Шире развертывайте социалистическое соревнование за досрочное выполнение народнохозяйственного плана 1950 года!

15. Трудящиеся Советского Союза! Боритесь за дальнейший технический прогресс в промышленности, на транспорте, в сельском хозяйстве! Внедряйте новую технику, совершенствуйте технологию производства! Непрестанно повышайте производительность труда — основу дальнейшего снижения цен на товары массового потребления!

16. Рабочие и работники, инженеры и техники! Добивайтесь лучшего использования основных и оборотных средств! Боритесь за строжайшую экономию сырья, материалов, топлива и электроэнергии! Снижайте себестоимость, улучшайте качество продукции!

17. Рабочие и работники, инженеры и техники угольной промышленности! Боритесь за полную механизацию всех процессов добычи угля! Быстрее стройте новые шахты! Дадим больше угля для народного хозяйства страны!

18. Рабочие и работники, инженеры и техники нефтяной промышленности! Выше темпы добычи и переработки нефти! Быстрее бурите скважины и осваивайте новые нефтяные месторождения! Больше нефти и нефтепродуктов для социалистического хозяйства!

19. Рабочие и работники, инженеры и техники металлургической промышленности! Обеспечим новый подъем производства металла! Максимально используйте мощности агрегатов и механизмов! Осваивайте опыт передовых металлургов! Дадим стране больше чугуна, стали, проката, цветных металлов!

20. Рабочие и работники, инженеры и техники электростанций! Увеличивайте выработку электроэнергии! Быстрее вводите в строй новые энергетические мощности! Обеспечим бесперебойное снабжение народного хозяйства электроэнергией!

21. Рабочие и работники, инженеры и техники предприятий машиностроения! Оснащайте народное хозяйство страны передовой техникой! Быстрее вводите в действие новые производственные мощности! Больше машин для промышленности, транспорта и сельского хозяйства!

22. Рабочие и работники, инженеры и техники автомобильной и тракторной промышленности! Всемерно увеличивайте выпуск автомобилей и тракторов!

23. Рабочие и работники, инженеры и техники химической промышленности! Боритесь за внедрение новой передовой технологии! Увеличивайте производство минеральных удобрений! Больше химических продуктов для народного хозяйства страны!

24. Рабочие и работники, инженеры и техники судостроительной промышленности! Овладевайте новой техникой судостроения! Быстрее стройте новые корабли! Создадим могучий флот Советской державы!

25. Рабочие и работники, инженеры и техники — строители! Быстрее вводите в строй новые предприятия, жилища, культурно-бытовые учреждения! Повышайте механизацию строительных работ, снижайте стоимость и улучшайте качество строительства!

26. Рабочие и работники, инженеры и техники промышленности строительных материалов! Быстрее вводите в действие и осваивайте новые производственные мощности! Увеличивайте производство цемента, кирпича, стекла, кровельных, облицовочных и других материалов!

27. Рабочие и работники, инженеры и техники лесной и бумажной промышленности! Шире внедряйте механизацию на лесозаготовках! Всемерно увеличивайте заготовку и вывозку древесины! Дадим стране больше лесных материалов и бумаги!

28. Рабочие и работники, инженеры и техники легкой промышленности! Больше тканей, обуви, одежды, трикотажа и других товаров для населения! Боритесь за экономию сырья, за высокое качество и широкий ассортимент товаров массового потребления!

29. Работники пищевой, мясо-молочной и рыбной промышленности! Расширяйте производство продуктов питания, улучшайте их качество! Больше сахара, масла, мясо-молочных, рыбных и других продуктов для населения!

30. Работники местной промышленности и промышленной кооперации! Выпускайте больше изделий из местного сырья! Повышайте качество товаров широкого потребления! Лучше обслуживайте бытовые нужды трудящихся!

31. Рабочие и работники, инженеры и техники городского хозяйства и жилищного строительства! Повышайте темпы и улучшайте качество жилищного и культурного строительства! Боритесь за благоустройство городов и рабочих поселков!

32. Работники железнодорожного транспорта! Увеличивайте погрузку, ускоряйте оборот вагонов, снижайте себестоимость перевозок! Шире распространяйте передовые методы труда! Повышайте темпы и качество железнодорожного строительства! Лучше обслуживайте пассажиров!

33. Работники морского и речного флота! Увеличивайте об'ем перевозок, ускоряйте оборот судов! Быстрее доставляйте грузы для народного хозяйства! Образцово проведем навигацию 1950 года!

34. Труженики сельского хозяйства! Умножайте успехи социалистического земледелия и животноводства! Боритесь за успешное проведение весеннего сева и других сельскохозяйственных работ в лучшие агротехнические сроки! Создадим обилие продовольствия для населения и сырья для легкой промышленности!

35. Колхозники и колхозницы, рабочие и работники МТС и совхозов, специалисты сельского хозяйства! Добивайтесь получения высоких урожаев на всей площади посевов колхозов и совхозов! Широко внедряйте в практику достижения передовой сельскохозяйственной науки! Умножайте ряды передовиков земледелия и животноводства!

36. Колхозники и колхозницы! Умножайте общественное богатство колхозов, укрепляйте дисциплину труда! Свято соблюдайте Устав сельскохозяйственной артели — основной закон колхозной жизни!

37. Трактористы, комбайнеры, механики МТС и совхозов! Боритесь за высокую выработку на тракторах и комбайнах! Повышайте качество полевых работ, добивайтесь получения высоких урожаев!

38. Колхозники и колхозницы, рабочие и работники совхозов, зоотехники и ветеринарные работники! Всемерно развивайте общественное животноводство, увеличивайте поголовье скота при одновременном повышении его продуктивности, создавайте прочную кормовую базу для животноводства!

39. Работники сельского и лесного хозяйства! Боритесь за досрочное выполнение планов полезащитных лесонасаждений в степных и лесостепных районах! Быстрее внедряйте травопольные севообороты, шире разветвляйте строительство прудов и водоемов! Обеспечим высокие и устойчивые урожаи!

40. Работники советской торговли, кооперации, общественного питания! Всемерно развертывайте культурную советскую торговлю в городе и деревне! Улучшайте обслуживание советского потребителя!

41. Служащие государственных учреждений! Улучшайте работу советского аппарата, укрепляйте государственную дисциплину, чутко относитесь к запросам и нуждам трудящихся!

42. Работники советской науки! Обогащайте науку и технику нашей Родины новыми исследованиями, открытиями и изобретениями! Крепите связь науки с производством!

43. Работники литературы, искусства, кинематографии! Повышайте уровень своего мастерства, создавайте новые высококачественные художественные произведения, достойные великого советского народа!

44. Учителя и учительницы, работники народного образования! Вооружайте учащихся прочными знаниями основ науки! Воспитывайте нашу молодежь в духе советского патриотизма! Готовьте культурных, образованных граждан социалистического общества, активных борцов за коммунизм!

45. Медицинские работники! Улучшайте качество медицинского обслуживания населения! Внедряйте достижения советской медицинской науки в практику! Боритесь за образцовую работу лечебных и санитарных учреждений!

46. Окружим всенародной заботой инвалидов Отечественной войны и семьи героических советских воинов, отдавших свою жизнь за свободу и независимость нашей Родины!

47. Советские профсоюзы! Шире развертывайте социалистическое соревнование за досрочное выполнение народнохозяйственного плана 1950 года! Распространяйте опыт новаторов производства! Проявляйте неустанную заботу о повышении материального и культурного уровня жизни рабочих и служащих! Да здравствуют советские профсоюзы — школа коммунизма!

48. Советские женщины! Боритесь за дальнейший расцвет народного хозяйства и культуры нашей Родины! Да здравствуют советские женщины — активные строители коммунизма!

49. Да здравствует Ленинско-Сталинский комсомол — передовой отряд молодых строителей коммунизма, надежный помощник и резерв большевистской партии!

50. Советские юноши и девушки! Неустанно овладевайте передовой наукой, техникой, культурой! Будьте стойкими и смелыми, готовыми преодолевать любые трудности! Самоотверженно трудитесь на благо нашей Родины!

51. Пионеры и школьники! Овладевайте знаниями, готовьтесь стать стойкими борцами за дело Ленина — Сталина!

52. Коммунисты и комсомолы! Будьте в первых рядах борцов за новый мощный подъем хозяйства и культуры, за дальнейшее укрепление могущества советского государства!

53. Да здравствует наша Великая советская Родина — твердыня дружбы и славы народов нашей страны!

54. Да здравствует великая партия большевиков, партия Ленина — Сталина, закаленный в боях авангард советского народа, вдохновитель и организатор наших побед!

55. Под знаменем Ленина, под водительством Сталина — вперед, к победе коммунизма!

Центральный Комитет Всесоюзной
Коммунистической партии (большевиков).

РАССКАЗЫ О ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ДРУЖБЕ

Старые судоремонтники помогают молодежи
повышать свою квалификацию

Путь к мастерству

Инженеру, мастеру, стахановцу советского предприятия чужды нравы буржуазного общества. На капиталистическом предприятии рабочие обычно скрывают секреты своего мастерства из опасения конкуренции, снижения своего заработка. Люди Советской страны не опасаются этого. Советский рабочий стремится к наиболее производительному труду и помогает в этом всем товарищам по цеху.

Наша мастеря, инженер, постоянно общается с молодыми рабочими, воспитывают у них любовь к творческому, сознательному труду, воспитывают у них привязанность к своему заводу.

Сегодня старые производственники Севера рассказывают о том, как они учат молодежь мастерству.

Наша любознательная молодежь

В наше время, — а это было около четырех десятков лет тому назад, — на заводе, где я работал, пожалуй, только токарь Амосов хорошо знал технику нарезки резьбы. Он строго оберегал секрет своего мастерства. Когда случалось ему производить такую работу, он отсылал даже нас, своих учеников, с какими-нибудь поручением, чтобы мы не смогли видеть и перенять его премия. Когда же мы просили научить нас этому делу, он обычно отвечал, что «своя рубашка ближе к телу».

На капиталистическом предприятии иначе не могло быть. Положим, если кто-либо из учеников или более молодых товарищей по работе стал бы работать с таким же мастерством, как Амосов, хозяин не стал бы держать двух равноценных рабочих. Предпочтение он отдавал бы более молодому из них. Кадровому рабочему грозила бы безработица, а его семью ожидали бы голод и нищета.

Другое дело сейчас, в советское время. Неуловимый технический прогресс народного хозяйства страны требует кадров. На социалистических предприятиях постоянно заботятся о повышении квалификации молодых рабочих, о росте их производственной культуры. Старые производственники охотно обучают молодежь.

В нашем цехе очень много молодых рабочих. Все они увлечены своим делом, участвуя без отрыва от производства, перенимают опыт старых кадровых рабочих. Для них широко открыта дорога в жизнь.

Много обучил я юношей и девушек. Всем я старался передать мастерство токаря, и, кажется, не безуспешно. 28 молодых рабочих под моим наблюдением хорошо освоили работу на арматурном станке. Иван Петрович Скужинский, начальник цеха, районный инструктор, мой ученик. Виктор Костриков работает сейчас контрольным мастером. Емзачев, Смирнов, Ермаков, Лейпингер — все они проходили практику под моим руководством. Со мной много работает сейчас на ремонтном станке Вера Чаплина. Она токарка 4-го разряда, стахановка. И качество работы ее отличное, и производительность высокая. Но даже и теперь я не перестаю заботиться о ней, помогаю советом, отмечаю неточности в работе, пусть даже самые маленькие, показываю, как их устранить.

Для меня завод не только место работы. Он вырослел меня, воспитал. Вместе с ним пошла и моя жизнь, счастливой жизни. 29 лет — тушею дни мои жизни — провел я на этом заводе.

Мне уже 63 года. Я пенсионер. И хотя старость моя вполне обеспечена государством, не хочется бросать родной завод, уходило же много, пока еще есть силы.

Любовь к труду, любовь к родному заводу стареешь и привнеси и молодежи, научить ее понимать значение честного, сознательного труда на благо Родины.

Токарь Н. ИГНАТЬЕВ.

В механосборочном цехе завода работает молодой токарь Михаил Киткин. Он известен всему заводу как лучший стахановец, отлично изучивший свою профессию. С отобранным отбором к нему мастера и инженеры, опытные кадровые рабочие.

Чем отличается Киткин от своих сверстников? Прежде всего любознательностью, инициативой, поисками новых путей повышения производительности труда и улучшения качества продукции.

На завод токарь Киткин пришел 7 лет назад. Встретили его в цехе приветливо, как здесь всегда встречают прибывающую молодежь, прикрепили его для производственного обучения к опытному стахановцу.

Михаил Киткин быстро освоил приемы стахановского труда, работал с увлечением, настойчиво постигал тонкости токарного искусства.

Нечто времени потребовалось молодому рабочему, чтобы начать выполнять норму, а затем и перевыполнять ее. Внимательно приглядываясь к работе опытных стахановцев, он не просто копирует трудовые приемы, а творчески осваивает их. Казалось, на первый взгляд, что он пользуется теми же самыми, уже установленными приемами, какими работают и другие. Но если внимательно присмотреться к его труду, найдешь, что в каждом, даже незначительном деле он вносит много нового.

На первых порах ему не хватало навыков, натренированности движений, что всегда отличает старого производственника. Не хватало подчас и терпения. В таких случаях обучавший его стахановщик тов. Рокны обычно говорил:

— Не горячись, сразу всего не охватишь. Смотри, как я запускаю резец...

Снова и снова показывал старый производственник молодому рабочему, как лучше и быстрее установить резец. Терпение одного и настойчивость другого победили. Михаил Киткин стал знатным токарем, стахановцем.

Когда всей стране стал известен славный подвиг ленинградского токаря Г. Богтеевича, Михаил Киткин решил также перейти на станочное резание металла. Вначале он пользовался резцом из твердого сплава с обычным углом заточки при ускоренных оборотах мотора станка. Это несколько увеличивало скорость обработки отдельных изделий, но большого производственного эффекта не дало. Острые резцы быстро крошились. Производственное обучение молодого стахановца приняла тогда на себя инженер цеха тов. Митрович.

Освоением резца новой геометрии заняты были инженеры механосборочного цеха, технологи, стахановцы. Совместными усилиями решались вопросы внедрения в цех скоростных режимов. Прошло немало времени, и они, наконец, добились такого угла

заточки резца, при котором стало возможно проходить резом твердого сплава до 200—300 метров поверхности изделий из чугуна. Новые резцы опробовались на станке, который обслуживал токарь Киткин. Командой цеха тогда был избран молодой инженер тов. Митрович. Он активно помогал стахановцам добиваться новых скоростей и сам работал над этим.

На одном из производственных совещаний в цехе речь шла о широком применении резцов на твердых сплавах. Выступившие тогда на собрании тт. Киткин и Чаплин рассказали о том, как они осваивают новые методы резания металла, чего они уже добились. На обточке фланцев Киткин увеличил проходимость резца до 600 метров в минуту. С помощью молодого инженера стахановец достиг скорости прохождения резца на других деталях, равной 200—250 метрам в минуту.

Инженер помог токарю Киткину подобрать комплект новых резцов, организовал их быструю заточку, ознакомил стахановца с разработанными в цехе правилами скоростного резания.

Не только непосредственно у станка, но и по вечерам занимался со стахановцем молодой инженер, пробуждая в нем беспокойство и желание искать новых путей.

Дальнейшему освоению скоростей мешало отсутствие на заводе удобного стружколома. Уже не раз Киткин обращал внимание инженеров и мастеров на то, что на удаление расклевываемой стружки тратится лишнее время. Он и сам искал наиболее приемлемые типы стружколома. После долгих поисков нужный тип его был найден. Инженер Митрович разработал чертеж, по которому изготовили специальный стружколом, воссоздавший с резцом. Теперь резец режет металл и одновременно свивает и отбрасывает стружку. Опробовав разные типы его конструкции на своем станке токарь Киткин. Производительность на станках после применения резца со стружколомом повысилась еще больше.

Молодой токарь овладел мастерством. Но его и сейчас еще не удовлетворяет достигнутое. На заводе рождается много нового. И Киткин продолжает изучать передовой опыт и, осваивая его, добивается все новых и новых производственных успехов. Он и сам охотно делится приобретенными знаниями с более молодыми по опыту и стажу товарищами, раскрывает перед ними свое мастерство.

Молодежь цеха, соревнуясь друг с другом, перенимая лучший опыт, а все и даже второе перевыполняет сменные задания и не считает это пределом.

Начальник цеха Ф. СЕМЕНЕЦ.

Завод — школа молодых кадров

Посмотрите на нашу молодежь, ознакомьтесь с биографиями молодых рабочих. С чего они начали свой трудовой путь? Многие пришли на завод, не имея квалификации. Здесь получили они нужные знания, прошли большую школу производственного обучения, стали мастерами своего дела. Во всем полноте раскрывались их способности, росло творческое инициатива.

— Мой завод, мой цех, — часто приходится слышать теперь эти слова на собраниях, в товарищеской беседе. В них залег глубокий смысл. В советской стране труд свободен и радостен. Каждый из рабочих чувствует себя хозяином предприятия и по-хозяйски относится к делу. А разве так было в старое время, когда труд рабочего был подневольным, обезличен, безрадостен?

Одиннадцатилетним подростком начал я свою трудовую жизнь. Безразличная нужда в семье гнала нас до дому, еще в ранней юности. Поступил на лесозавод полонным мальчишкой. Заработок — 8 рублей в месяц при 15—16-часовом рабочем дне. Дорога к образованию была закрыта. Мечтал стать мастером.

Спустя два года перевел меня помощником козачара. Мастер лесозавода Синцов

обещал научить слесарному делу. Обещал, а пока использовал конюхом собственной конюшни. Как-то я провинился. Выгнал меня мастер, так и не научив ничему. Только спустя несколько лет приняла молодого в кузницу лесозавода.

Лишь при советской власти стал я квалифицированным кузнецом. 18 лет проработал на этом заводе начальником цеха. А когда опыты стали савать, стал работать контрольным мастером.

Немало положила я труда на обучение молодежи, повышение квалификации начинающих кузнецов. Обучал лучшим приемам на разных поковках, привучал творчески мыслить, рационализировать, жить интересами своего завода, страны.

Многие в цехе — мои ученики. Товарищи Ротов, Егоров, Зозеревский, Сметанин все еще переключаются нормы, выходящую продукцию отличного качества.

У нас нет секретов от молодежи. Все, что мы знаем, что дажили нам с годами, передаем ей. На курсах учебного комбината, в школах техникума молодые кузнецы изучают теорию, а мы учим их практике и опыту, стахановскому мастерству.

Контрольный мастер Н. НАЗАРОВ.

Труд во имя Родины

Трудно было молодежи в мрачные годы царизма добиваться квалификации и мастерства. Бывало, не один год побегаешь вокруг мастерских, прежде чем тебе дадут самостоятельную работу. Сам я почти четыре года работал учеником механика. И только после этого получил пенс мастера в местной механической управе. Было это в 1897 году. С тех пор прошло уже 53 года.

На рабочую молодежь никто тогда не обращал внимания, никто не оказывал ей помощи. Всего приходилось добиваться самому. — К чему их учить, — говорили мастера, — когда и опытные рабочие не знают сегодня, где они будут работать завтра.

Помнится, особенно тяжелые были эти зимние месяцы — декабрь, январь и февраль. Суда вставали на зимнюю стоянку, но ремонт их начинался лишь в марте. От этого завода к другому ходили в поисках работы квалифицированные токарки, слесари, котельщики. Пришель, бывало, к крылатой заводской конторе и жаловался, дадут ли работу. Чаше всего отвечали отказом, а иногда были три-четыре человека, а остальные ушлили ни с чем.

В марте, как гласит, налетали подрядчики из других городов. Приезжали братья Никитины, Масленниковы. Они брали подряды на судовые ремонтные работы и создавали бригады. Платили, конечно, гроши, называя на подряды большие деньги.

Масленниковы, опасаясь конкуренции, не раскрывали, конечно, своих секретов работы никому, хотя даже они знали немало. Но и среди некоторых квалифицированных рабочих были люди отчаянные, замкнутые, строго оберегающие «тайны» своего мастерства. Ничем не помогли они молодежи. Когда кто-нибудь из нас хотел посмотреть в работе токаря или слесаря, тот наваливался грубияно на станок или же совсем прекращал работу, пока не отогнал нас.

Никто лучше токаря Михаила Винова не мог назвать трагедийной чарычаний паг пережитых года судовой паровой машины. Работал он быстро и с большой точностью. Но на все уговоры товарищей раскрывать «секреты» своей работы отказывался наотрез. Много времени и усилий потратил тогда токарь, чтобы с такой же точностью и быстротой научить производственнику эти операции.

Плавал я на пароходе «Михаил Казин» третьим механиком. Старшим механиком был тогда Федоров. Золотилин главной машины он проверял всегда сам и под брезентов, чтобы «скрыться» от чужого глаза, как он говорил. Многие бы и тогда да, чтобы научиться у него мастерству, по уговорить старшего механика не сумел. Подписав я этого добился сам.

Вспоминается мне еще Иван Титов. Он был хороним механиком и те мои опытные токарки. По человеку это был скрытный, необщительный. Никогда ни с кем не делился своими мыслями, а тем более своим опытом, мастерством. Он, как и многие другие мастера, передавал свои знания только своим детям или близким. Так мастерство переходило из рода в род, от отца к сыну.

Но не всегда и они сами обучали своих молодых мастерству. Часто отпугивали их вызову своим близким товарищам по работе. — Уж ты получи моего малца, Григорий Михайлович. За благодарностью не стоим. У меня-то он от рук обивается, да от тебя и получишь больше. Золотые руки у тебя, — говорили они.

Был и другой, более быстрый путь производственного обучения. Это подарили мастеру, который сам брался за «наставничества» или определял ученика к наиболее квалифицированному рабочему. Ну, а большинство из нас этот путь был недоступен. При такой многолюдной семье, как наша, каждая копейка была дорога. Достигали мы мастерства сами упорством и вы-

стойчивостью, пользуясь благоприятной для этого минутой.

Сосем иное сейчас, при советской власти. О молодежи заботятся партия, большевистская партия и родное государство. Молодежь воспитывают, учат мастерству, раскрывают перед ней секреты производства. В нашем цехе много молодежи, которая еще недавно пришла из ремесленного училища или обучалась на заводе. Вот газетчик тов. Андреев. Он ни в чем не уступает старым, квалифицированным производственникам. Признательности его труда во многих случаях даже выше, а качество лучше. Норму он выполняет за смену на 200 пром., а иногда и больше. Таких, как он, у нас на заводе много. Кадровые рабочие помогают молодежи в короткий срок освоить технику своего дела, поставить высокое мастерство, овладеть стахановским опытом. Это свое обязательство мы, старые производственники, охотно выполняем.

Нечасто успевал потратить я в свое время на то, чтобы улучшить и ускорить работу своих учеников. Как только я этого добился, сразу же раскрывал «секреты» операции перед моими учениками и обучил их новому делу.

За время своей работы на судоремонтном заводе Северного пароходства я обучил многих молодых рабочих мелкому делу, газосварке, сумел раскрыть перед ними приобретенные с годами опыт и мастерство, привучил к любви к делу, к избранной профессии.

Газосварщик И. СТАШЕВСКИЙ.



Участник соревнования моряков старший механик В. Скунский у поста управления парохода «Державин».

Фото К. Митсеев.

ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ

О партийном руководстве социалистическим соревнованием

Основатель большевистской партии и Советского государства великий Ленин рассматривал соревнование как мощное орудие социалистического строительства в нашей стране. Соревнование стало неотъемлемым движением современности, коммунистическим методом строительства социализма.

«Самое замечательное в соревновании состоит в том, — говорил товарищ Сталин в своем историческом докладе XVI съезду ВКП(б), — что оно превращает коренной переворот во взглядах людей на труд, ибо оно превращает труд из зазорного и тяжелого бремени, каким он считался раньше, в дело чести, в дело славы, в дело доблести и героизма».

Большевистская партия вдохновляет и организует всеобщее социалистическое соревнование, поддерживает все новое, передовое, прогрессивное, которое рождает вдохновенный труд советских людей.

Работники морского транспорта, как и весь советский народ, активно участвуют в социалистическом соревновании, прилагают все силы к тому, чтобы дорочно выполнить план послезавешней сталинской пятилетки.

Партийные организации судов, портов и заводов накопили немалый опыт по руководству социалистическим соревнованием. По инициативе коммунистов на флоте возникло замечательное патристическое начинание моряков парохода «Ворошилов» и теплохода «Краснодар» за увеличение скорости и лучшее использование грузоподъемности судов, на Каспии зародилось соревнование за отличные судовые вахты. Коммунисты являются инициаторами социалистического соревнования за увеличение межремонтного плавания судов, экономии топлива и смазочных материалов.

Старший механик теплохода «Украина» коммунист тов. Беспалов разработал и при помощи экипажа осуществил агрегатный блочный метод ремонта вспомогательных двигателей. Это позволило за два месяца и десять дней капитально отремонтировать два дизель-двигателя, в несколько раз снизить стоимость этих работ. По примеру тов. Беспалова машинная команда теплохода «Мичурин» во главе со старшим механиком коммунистом тов. Каменицким произвела срочный ремонт главных двигателей без выноса судна из эксплуатации.

В борьбе за скоростную обработку судов в портах на флоте возникло комплексное соревнование моряков, портовиков и железнодорожников, дающее возможность резко сократить время судов во время грузовых операций и значительно ускорить доставку грузов портам.

Сейчас весело на морском флоте началось социалистическое соревнование за досрочное выполнение плана 1950 года. Развернулось по инициативе коммунистов и Константина Паралова, соревнуясь с крановщиками и механизаторами за выполнение двух годовых норм в 1950 году наложивший отклик во всех бассейнах страны.

Первичные партийные организации флота в большинстве своем правильно осуществляют руководство социалистическим соревнованием, умело направляют соревнова-

ние моряков на быстрейшее выполнение плана грузоперевозок. Примером в этом отношении может служить парторганизация теплохода «Москва». Экипаж этого судна три квартала подряд завоевывает первенство в соревновании, ему присуждены первая премия ВПСИ и вымпел Совета Министров СССР. Коллектив судна успешно выполнял обязательства, взятые в честь выборов в Верховный Совет СССР. Коммунисты и комсомольцы теплохода показывают подлинный образцы в работе и служат примером для всего экипажа. Имена лучших людей этого судна, как, например, боцман тов. Кудача, старшего механика тов. Дрена, второго механика тов. Гурпиновича, второго помощника капитана тов. Калева, широко известны морякам пароходства Станкевича.

Можно было бы назвать десятки судовых парторганизаций, которые умело руководят социалистическим соревнованием моряков, мобилизуют их на досрочное выполнение рейсовых заданий.

Этих производственных успехов партийные организации добиваются, во-первых, потому, что коммунисты и комсомольцы показывают образцы в работе, учебе и дисциплине, служат примером для остальных членов экипажа. Во-вторых, потому, что там ежедневно проводится ход выполнения взятых обязательств, хорошо организованная работа по соревнованию, умело поставлена партийно-политическая и культурно-воспитательная работа среди командного и рядового состава.

Не реже, однако, уделяется должное внимание газетированию социалистического соревнования. Так обстоит, например, дело в управлении Дальневосточного пароходства, где вследствие формально казенного отношения к творческому подходу моряков медленно распространяется производственный опыт передовых экипажей судов «Ворошилов» и «Краснодар».

Приказ министра морского флота о всемерном распространении опыта экипажа парохода «Ворошилов» долгое время лежал без движения в столе началька пароходства тов. Смирнов. Инициатива соревнования на многих судах, а также в пароходстве поддается переугару, не делается серьезного анализа причин невыполнения экипажами отдельных судов своих социалистических обязательств.

Парторганизации судов и политотдел пароходства не ведут серьезной работы со стахановцами, не обобщают их опыта, а ограничиваются лишь инструктивными сообщениями, декларациями и директивами, указывающими, не раскрывают причин, мешающих четкой работе флота.

Формально организовано социалистическое соревнование на ряде судов Каспийского бассейна. Когда развернулось движение моряков за звание «Отличная судовая вахта», бассейновый комитет моряков оказался в стороне от этого важного дела. Он даже не проявляет интереса к выполнению экипажами отдельных судов своих социалистических обязательств.

В пароходстве «Мотыки гвардии» ни в 1949 году, ни в первом квартале 1950 года ни разу не проводили итогов соревнования, не обобщали этого опыта. На теплоходе «ВКП(б)» не организовано социалистичес-

ское соревнование за звание «Отличная судовая вахта». Аналогичное положение на судах «Бесстрашный», «Бойкий» и других.

Партийные организации отдельных судов и политотдел Каспийского слабо руководят социалистическим соревнованием и мало оказывают помощи профессиональным организациям в этом важном деле. Политотдел Каспийского флота не принял мер к дальнейшему распространению соревнования за звание «Отличная судовая вахта».

На морском флоте еще не изжиты случаи, когда живое руководство соревнованием подменяется шумихой и трескотней. Так, руководители Черноморского сухопутного пароходства не приняли никаких мер к обеспечению выполнения экипажами судов обязательств, взятых ими в социалистическом соревновании по призыву экипажа теплохода «Краснодар». Руководители пароходства и политотдела не призывали к порядку тех, кто тормозил распространение опыта моряков «Краснодара». В Черноморском пароходстве не получила должного распространения инициатива экипажа парохода «Ворошилов». Работники Черноморского бассейнового комитета моряков не руководят социалистическим соревнованием и не бывают на судах, а организуют свою деятельность сбором статистических данных.

Недостатки в руководстве социалистическим соревнованием на флоте, пренебрежительное отношение к творческой инициативе моряков, где бы и в чем бы они ни проявлялись, необходимо и немедленно устранить. Надо добиваться, чтобы коллектив каждого судна, порта, завода выполнял и перевыполнял план, настойчиво боролся за повышение качественных показателей в работе флота, за снижение себестоимости перевозок.

Чем шире размах социалистического соревнования на флоте, тем более совершенным, гибким и оперативным должно быть руководство им. Политотделы и партийные организации судов призваны постоянно развивать инициативу и углублять социалистическое соревнование на флоте, сделать его более живым, привлечь в это соревнование всех советских моряков.

Первоначальный долг политотделов, политотделов, партийных, профсоюзных и комсомольских организаций — всегда быть во главе социалистического соревнования. Они обязаны мобилизовать все силы и средства на досрочное выполнение плана перевозок, подтянуть отстающие участки до уровня передовых, добиваться безусловного выполнения социалистических обязательств.

Необходимо добиваться ясности соревнования, регулярно подводить его итоги, показывать лучших людей, чтобы их успехи своевременно были известны всему коллективу судна, порта, предприятия.

Коммунисты флота должны быть организаторами и пропагандистами передовых методов социалистического труда, всемерно распространять опыт новаторов морского дела, направлять все силы, всю творческую инициативу моряков на досрочное выполнение плана перевозок 1950 года.

Капитан морского флота I ранга

Т. БУРАВЦЕВ.

Как не надо проводить семинары секретарей парторганизаций

Хорошее и нужное дело затеял парторг пароходства парохода Рейдтанкер. Он решил провести семинары секретарей судовых партийных организаций. Такая помощь партийному активу, разумеется, необходима, она положительно скажется на его работе. Но беда в том, что это полезное начинание с первых же дней из-за плохой подготовки не дало нужных результатов.

Так, например, в плане первого семинара в течение двух дней предполагалось провести 10 докладов на различные темы внутрипартийной работы. Жизнь показала, что такое обилие докладов на семинарах секретарей парторганизаций нецелесообразно. Как известно, семинары секретарей являются местом обмена опытом, и поэтому чрезвычайно важно, чтобы на них с докладами выступали сами секретари. Этого как раз и не учел парторг. На семинаре все доклады делал работный парторг. Никто из присутствовавших секретарей не выступил, и семинар превратился в обычную лекцию.

Особенно недовольны были секретари докладом заместителя секретаря парторганизации Чернова. В своем докладе «Руководство парторганизацией пропагандой и агитацией на судне» Чернов не подготовился. Хотя ему на это указали, он ответил, что в докладе он говорил о практических вопросах, поэтому, мол, подготовки никакой

не требуется. Вряд ли можно согласиться с доводами тов. Чернова.

Невозможностью доскопечно в проведении семинара допустил секретарь парохода тов. Вязниных. Он взялся прочитать на семинаре сразу три доклада: «Партийное руководство профсоюзными и комсомольскими организациями на судах», «Подготовка и проведение партсобраний, контроль и проверка за исполнением решений», «Объем опытов работы судовых парторганизаций». Не зная себя детальную разработку этих важных тем, тов. Вязниных умурился прочитать все три доклада за два часа. Не удивительно, что они были поверхностными, докладчик говорил обобщенно. Вместо того, чтобы наметить наиболее важные вопросы внутрипартийной работы, подкрепить их практическими примерами, обобщить положительные факты из жизни партийных судовых организаций, тов. Вязниных ограничился безосновательными двухчасовым выступлением.

У большинства секретарей парторганизаций нет навыков в партийной работе, и это объяснимо парторгом так организовать семинар, чтобы секретари получали на семинаре ответы на все волнующие их вопросы. Секретари надо было рассказать не только о том, что нужно сделать, но главное — как сделать.

Воспитание партийного актива — большое и важное дело, и к нему нужно отно-

ситься со всей ответственностью. Легкомысленный и формальный подход к обучению партийных кадров неуместен.

Хорошо организованный семинар дает возможность обобщить опыт лучших парторганизаций и сделать его достоянием всех судовых организаций. Однако тов. Вязниных об этом не позаботился.

Совсем иные результаты принес бы семинар, если бы парторг подготовил к его проведению заранее и обдуманно. Нужно было помочь одному-двум секретарям, имея опыт партийной работы, подготовиться к семинару и рассказать, как они проводят воспитательную работу среди коммунистов и как решают задачи, возникающие перед парторганизацией. В своих выступлениях они могли бы поделиться опытом проведения партийных собраний, воспитания коммунистов в члены ВКП(б), партийного руководства социалистическим соревнованием.

Серьезную помощь оказал бы парторг секретарям, если бы подобрал и порекомендовал литературу по вопросам партийно-политического воспитания коммунистов и практики партийной работы. Но этого не было сделано. Для того, чтобы семинар стал школой коллективного опыта, к нему нужно серьезно и тщательно готовиться.

Н. ВАЛОШИН.

АСТРАХАНЬ. (Наш корр.).

ВЫШЕ УРОВЕНЬ ЭКСПЛУАТАЦИОННОЙ РАБОТЫ НА ФЛОТЕ

С совещания хозяйственного актива Черноморского, Азовского и Дунайского бассейнов

Устранить недостатки, мешающие выполнению заданий

Из выступления
начальника порта Жданов
тов. Н. ИВАНЧЕНКО

Основная тяжесть работы переносится на второе полугодие — конец третьего и начало четвертого квартала, когда метеорологические условия значительно хуже. Например, апрельский план 1949 года составлял только 9 проц. годового плана, октябрьский — 20 проц. В этом же году апрельский план составляет только 8,1 проц. годового плана, в то время как он должен составить 13 — 14 проц. В месячном плане дается только одна цифра — количество физических тонн. Нет абсолютных никаких показателей рода груза, его количества, нет указания пути следования груза. Что же это за план? Как можно мобилизовать коллектив на высокие темпы работы, имея на руках такой план? Причем получается, что за этот план несет ответственность только порт, а клиентура и железная дорога не отвечают за несвоевременную подачу грузов или вагонов. Это лишает возможности работников порта вести борьбу за выполнение плана.

Месячные графики работы судов каждого пароходства совершенно не согласовываются между собой. Это приводит к тому, что уже в самых графиках нередко предусматривается одновременное прибытие в порт нескольких судов, что неизбежно вызывает непроизводительные простои в ожидании причала и рабочей силы.

Такое планирование — результат порочной системы работы планки и аппарата министерства. Именно такая система приводит к тому, что наибольшее напряжение обычно приходится в порт с 3-й декады каждого месяца и особенно в последние дни месяца. Если просмотреть прошлые цифры выполнения плана, то окажется,

что почти весь план ежемесячно выполняется в последнюю треть месяца.

Можно ли считать нормальной такую работу? Конечно, нет. Она приводит к изнурительным расходам на сверхурочные работы, к ненужному напряжению сил, к истощению.

Очень важное значение для улучшения работы портов имеет также завершение цикла механизации. Порты благодаря заботам партии и правительства оснащены новейшей механизацией. Однако наряду с этим у нас еще применяется ручной труд грузчиков в тюках. Я интересовался вопросом завершения цикла механизации в угольной промышленности. Шахты хорошо технически оснащены. Добыча угля, транспортировка и выдача его на-гора полностью механизированы. Почему в угольной промышленности сумели завершить цикл механизации, а мы до сих пор не можем этого сделать? Объясняется это тем, что важнейшим вопросом завершения цикла механизации в портах у нас, по существу, никто не занимается. Все-таки опыты в этом направлении делаются в отдельных портах. Но этого совершенно недостаточно. Нужно, чтобы вопросы завершения цикла механизации портов занялись в централизованном порядке. Изыскать пути механизации ряда процессов, которые до сих пор проводятся ручным способом, должен Центральный научно-исследовательский институт морского транспорта. Это его прямая и неотложная обязанность.

Портовики Ждановского порта получили задание завершить хозяйственный актив и руководители министерства морского флота в том, что в этом году они приложат все силы к тому, чтобы изжить недостатки, имевшие место в прошлом году, и работать так, чтобы все замечания, которые поставлены перед портовиками Ждановского порта партией и правительством, с честью были выполнены.

О культурно-бытовом обслуживании моряков

Из выступления
председателя Черноморского бассейнового комитета моряков
тов. К. ДАВИДОВИЧА

В своем выступлении я хочу остановиться на вопросах, которые считаю чрезвычайно важными и нуждающимися в серьезном и успешном решении. Это вопросы производственно-массовой и культурной работы и бытового обслуживания моряков, портовиков, строителей и людей других профессий, вопросы социального соревнования.

Социальное соревнование имеет большое значение для достижения новых успехов, для увеличения производительности труда. Мы свидетели того, как соревнование в дни подготовки к выборам в Верховный Совет СССР помогло нашим морякам достичь замечательных успехов в перевозке грузов и в досрочном выполнении плана. Однако у нас не совсем правильно поставлена система поощрения победителей соревнования. Вопрос о необходимости разработать специальное постановление о награждении многократных победителей в соревновании мы ставили и перед Министерством морского флота и перед ЦК союза рабочих морского транспорта. Сделать это необходимо как можно быстрее.

Мешают правильному учету итогов соревнования и другие факты. В примере, в Алу и Феодосии из Бугаза наши суда имеют строительный материал — лесок. Но зачем же вначале везти этот лесок в Одессу, выгружать, а затем снова грузить на суда? Конечно, это дает паровозу и порту некоторые дополнительные проценты в выполнении плана, но изнуряет персонал и умножает «нагонка» тоннажа, который обещают государству.

Хочу сказать еще вот о чем. На наших регулярных линиях необходимо иметь регулярных механиков и машинистов, но безальтернатива в том, что работа этих специалистов в машинистов по целому ряду соображений оплачивается не из средств службы эксплуатации, а из средств, отпущенных на ремонт судов экипажем экипажей. Поэтому никак нельзя разрешить вопрос о применении системы для этой группы людей, в то время как люди, безусловно, занятые в выполнении плана, получают премию. Когда обращаемся в министерство, то тов. Гренцкий отказывает в премии.

Следующий вопрос — о зарплате. Командный состав нашего флота — капитаны, механики получают заработную плату в зависимости от группы судна. Мне кажется, что правильнее было бы определять заработную плату по квалификации моряков, так как это будет создавать определенный стимул к росту людей.

Хочу остановиться на проблеме жилищного строительства. Здесь очень много вопросов об этом.

В своем выступлении тов. Дубового говорил о том, что 167 грузчиков ушли из порта из-за отсутствия общежитий для них. Но тов. Дубового утешал вот о чем. Порт построил большой дом. А сколько грузчиков в нем поселилось? Ни одного. В этот дом вселились люди, которые имели непопулярную жилплощадь. К ним относятся сани Дубового, Васев, Коваленко. Вот и судите сами, товарищи, так ли нужно разрешать вопросы обеспечения работников морского транспорта жилищем.

Для слова о доме отдыха для моряков. ВЦПС решил организовать дом отдыха в Одессе. Это известие было встречено моряками с радостью. Однако организация дома отдыха затянута. Я обращаюсь с просьбой к руководящим работникам министерства помочь нам быстрее организовать дом отдыха.

График — железный закон движения судов

Из выступления заместителя начальника Главюжфлота
тов. А. ЧЕРНЯКА

Я хочу остановиться на тех недостатках, которые мешают нам успешно выполнять производственные задания. Прежде всего у нас нет настоящего, четко разработанного графика. Почему это происходит? Зачастую руководители пароходства, составляя график движения флота, указывают нереальные сроки. Например, по графику пароходства суда «Лермонтов» и «Вторая пятилетка» должны были включиться в работу в январе — феврале. Но в то время, как известно, пароходы находились в ремонте. Этот факт говорит о том, что в пароходстве мало уделяют внимания планированию, безответственно составляют график движения флота.

Большую роль в успешном выполнении производственного плана играет диспетчерский аппарат пароходства и портов. От оперативности и хороших знаний диспетчеров зависит многое. К сожалению, этого нельзя сказать о некоторых наших работников диспетчерской службы. Неудовлетворительно справляется со своими обязанностями главный диспетчер Одесского порта тов. Павлов. В его работе имеется много недостатков, которые отрицательно сказываются на производственных делах портовиков. Не случайно поэтому, что в Одесском порту до сих пор не могут как следует наладить скоростную обработку судов. При всем этом Главюжфлот неправильно загружает Одесский порт работой. Сейчас в Одессе стоят 16 судов по грузовым операциям. А ведь часть этих судов можно было направить в другие порты, которые располагают свободной емкостью. Это происходит потому, что мы еще поверхностно планируем работу портов, не учитывая их возможностей, иногда нарушаем график подачи судов под обработку.

Как видно, недостаток у нас много. С ними следует вести неустанную борьбу. Однако помощи в работе мало кого получают, с ними скандал, их не замечают. На диспетчерских совещаниях редко раздается голос против волокиты и бюрократизма, которые еще имеют место в нашей деятельности. Не случайно поэтому, что диспетчерские совещания проходят неактивно. В Черноморском пароходстве эти совещания превращаются в пустую говорильню. На них не вскрываются и не анализируются причины, мешающие нормальной работе флота.

Несколько слов о простоях. Надо сказать, что простой судов попросту остается бичом в нашей работе. В прошлом го-

ду флот непроизводительно потерял очень много времени, за счет которого суда могли дополнительно перевезти 10 проц. грузов. В основном суда непроизводительно простаивают в ожидании причалов и в ожидании распоряжений. По этим причинам не может быть никаких оправданий.

Наряду с простоями серьезным недостатком в работе флота являются балластные пробеги судов. В прошлом году суда Черноморского пароходства сделали 14 проц. всех рейсов в балласте, а суда Азовского пароходства — 28 проц. Это говорит о том, что руководители пароходств не стараются привлекать на морской транспорт дополнительные грузы, но изыскивают их на месте. Полезную инициативу в этом отношении проявил начальник коммерческого отдела Азовского пароходства тов. Хомч. В этом году он побывал в Донбассе, Запорожье, выявил большое количество грузов, которые можно переложить на морской транспорт. Это немалое уменьшит балластные пробеги и позволит сэкономить около 8 млн. рублей. Но если руководители Азовского пароходства решили до минимума сократить балластные пробеги своих судов, то в Черноморском пароходстве об этом и не думали.

Мы много говорим о развитии перевозочных методов труда на морском транспорте. Как же мы реализуем опыт работы наших лучших стахановцев? По примеру тов. Беспалого в портах зародилось движение красноштаново-двухштанов. За последние месяцы борются в Херсонском, Измаильском, Ренийском и других портах. А вот в Потийском порту движение зародилось почему-то не поощряется. В Потийском порту красноштанов даже не знали своих годовых норм. В этом деле главную роль занимает позиция стороннего наблюдателя и ничего не делает по распространению передовых методов труда.

Неблагополучно у нас и с техническим ростом людей. Миллионы рублей идут и убыток из-за низкой производительности культуры. В позапрошлом году мы уплатили свыше 4 млн. рублей по претензиям клиентуры. Неукротимое, неграмотное оформление грузовых документов, порча грузов во время работ — вот основное, что приводит к убытку.

Необходимо всемерно увеличивать скоростную обработку судов в портах, сокращать стояночное время, сокращать бункеровку судов с грузовыми операциями.

Улучшаем техническое состояние механизмов

Из выступления стахановца парохода «Минск»
тов. ШЕВЧЕНКО

Экипаж парохода «Минск» получил много расказов на активе о том, как мы боремся за выполнение плана. Не так давно ходил парохода «Минск» не справлялся со своими задачами. Мы, конечно, не могли мириться с таким положением. С помощью политотдела Дунайского пароходства были вскрыты причины, которые мешали нашей работе. Ставший механик парохода тов. Киселев тщательно изучил машину, установил, выявил недостатки и повел решительную борьбу за улучшение технического состояния механизмов. Машинная команда вскоре снизила расход топлива и смазочных материалов. На пароходе был установлен выпл с большим коэффициентом полезного действия. За счет этого скорость судна увеличилась на 3 километра в час.

В борьбе за улучшение технического состояния машинной установки активное участие приняли комсомольцы. Они являлись инициаторами создания карточки белых материалов.

режиссуры горючего, смазочных материалов и показанного планирования. В результате машинная команда стала экономить 5 проц. топлива.

Машинисты своими силами провели ремонт главной машины, улучшили теплоизоляцию котла и паропровода. Благодаря стахановскому труду моряков судно за 12 дней досрочно вступило в эксплуатацию. После ремонта механизмы скорости парохода увеличились еще на полтора километра.

Наши коллективы не останавливаются на достигнутых успехах и ищут новые производственные возможности. Развернулось прежнее социальное соревнование, экипаж «Минска» стремится досрочно выполнить план перевозок грузов и сэкономить много топлива и смазочных материалов. Мы решили работать два дня в неделю на экономном топливе и смазочных материалах.

Больше внимания комсомольским организациям

Из выступления
помощника начальника политотдела
по комсомольской работе
Азовского пароходства
тов. Д. БЕЛЫХ

Успешное выполнение плана перевозок грузов немаловажно без крепкой трудовой дисциплины и четкой организации вахтенной службы на судах. Море не прощает малейших ошибок, нерадивого отношения к выполнению служебных обязанностей, незначительного отступления от уставных требований. Море любит смелых, сильных и дисциплинированных людей. Но эти качества не приходят сами. Их нужно настойчиво прививать, воспитывать у моряков высокое чувство ответственности за порученное дело. Решением этой задачи прежде всего должны заниматься судовые партийные и комсомольские организации.

Надо сказать, что молодые моряки наших судов неустойчиво добиваются высоких показателей, бегло несут вахтенную службу, неукоснительно соблюдают уставные требования, но для в день пытаются произвести больше труда. Они изыскивают все новые возможности ускорения рейсов, борются за сокращение времени перевозки грузов. Выпавши судов Азовского пароходства горячо поддерживают почин моряков парохода «Воронеж», теплоходов «Булгар» и «Кафур Маматов». Немалую инициативу проявил экипаж парохода «Черныш», предложивший открыть дополнительные по использованию производственных резервов.

Черпышцы за счет ускорения оборота судна взяли обязательство своих годового плана перевезти 10 тыс. тонн грузов. Это обязательство ими выполнено с честью. Больших успехов добились также и моряки других судов Азова.

Судовые комсомольские организации всемерно воспитывают молодых моряков, прививают им любовь к труду, к морю, чувство гордости за свою социалистическую Родину. Вся воспитательная работа тесно связана с производственными заданиями, с борьбой за укрепление дисциплины.

Но в воспитательной работе имеется ряд недостатков. Некоторые комсомольские организации еще недостаточно активно участвуют в производственной жизни судовых экипажей, упускают важные вопросы службы моряков, слабо популяризируют передовой опыт стахановцев. Эти недостатки выявлены, мне кажется, слабостью партийного руководства комсомольскими организациями судов.

Партийные организации судов порой принимают свою роль, отстраняются от руководства комсомолом. Здесь повинны также и работники Политуправления. У нас отсутствует обмен опытом работы. Мы не знаем о комсомольской жизни в других бассейнах. Мало пишут о комсомольской работе и газете «Морской флот».

Многие моряки хотят учиться. Наша первоочередная задача — помочь им повысить свой образовательный уровень. В Азовском пароходстве организованное заочное обучение. Однако мы испытываем большую нужду в учебниках. В этом отношении Политуправление должно оказать нам помощь.

Неотложные нужды Измаильского порта

Из выступления
начальника Измаильского порта
тов. К. БОЖЕНКО

Под руководством партийной организации портовики Измаила наращивают темпы работы, увеличивают производительность труда. Коллектив нашего порта досрочно завершил пятилетний план перевозок грузов. Сейчас, развернувшись предельно социалистическое соревнование, портовики Измаила добиваются новых успехов, по-прежнему, быстро и организованно решают свои задачи.

В 1949 году портовики Измаила обработали 73,4 проц. судов скоростными методами. Однако то, что в течение года у нас не было ни одного случая простоя судов, портом обработано около 20 тысяч тонн. Многие из них — дорожно. Общая экономия времени по обработке вагонов составила 4.180 вагоно-часов.

В результате повышения производительности труда и увеличения механизированной обработки грузов коллектив портовиков Измаила сэкономил работ на 27,5 тысяч себестоимости работ на 27,5 тысяч рублей. В порт и сэкспорт 724 тысячи рублей. В Измаильском порту полностью ликвидированы сверхнормативные запасы материалов. Мы высвободили из оборотных средств 135 тысяч рублей.

Этих показателей портовики добились благодаря хорошей организации труда и активному участию в социальном соревновании. Большинство рабочих порта — грузчики, механизаторы, слесари, токарники, кузнецы — работают в счет 1951-1954 годов. В порту много стахановцев, ударников, отличников. Лучший из них — ударник, отличник № 2 (старший механик) тов. Догинский, который работает в порт с 1954 года. Красноштанов тов. Догинский выполнял план первого квартала на 167 проц. Такие же успехи и у старшего красноштанов тов. Чернова. Хорошо работают бригады грузчиков тт. Витасево и Сиваченко.

Наряду с этим в работе Измаильского порта имеет место и ряд недостатков. Мы почти полностью не изжили случаи нарушения трудовой дисциплины, недовольства планом по вводу в эксплуатацию объектов нового строительства. В этом повинны не только строители, строители Главморстроя, но и Главмортехснаб.

Серьезной проблемой в работе порта является тот факт, что Главюжфлот не своевременно спускает месячные и квартальные планы, а работники «Черноморпроекта» задерживают проектно-сметную документацию по капитальному строительству порта в 1950 году.



Пароход «Капитан Смирнов» на рейде одного из дальневосточных портов. Фото П. Иваненко.

ОБОЗР ПЕЧАТИ

Пропаганда советского патриотизма

Около тридцати лет плавают на судах морского флота механик В. Иовизе. Он побывал в портах многих капиталистических стран. Бывалый моряк недавно вернулся из кружкового плавания на теплоходе «Дмитрий Донской». Редакция газеты «Советская Балтика» обратилась к нему с просьбой рассказать читателям о зарубежных впечатлениях.

«Я видел своими глазами мир капитализма со всеми его противоречиями и контрастами», — говорит в своей статье моряк. — Видел ужасную нищету, бесправие, эксплуатацию человека человеком. Чувствуется, как новый экономический кризис рождает армию безработных, приносит новые бедствия, голод, разорение, нужду. Мы, моряки, много видели того, что нас удивляет и поражает.

В Америке рядом с богатством парит нищета. Улицы Бродвея, Уолл-стрит, 5-я Авеню в Нью-Йорке — улицы небоскребов и шикарных магазинов для богатых. Но стоит свернуть на 2-ю или 3-ю Авеню, и там увидишь каменные скелеты, толпы безработных, нищих. В Гарлеме в грязи и нищете живут негры, под мостами находят себе ночные убежища безработные. Таковы контрасты капиталистического мира.

В нашей социалистической стране, где законом жизни является Сталинская Конституция, нет нищеты, безработицы, эксплуатации человека человеком. Все граждане имеют право на труд, на отдых, на образование, на отдых, на пенсию, на социальное обеспечение. Сравним тяжелое положение трудящихся в капиталистических странах с положением нашей социалистической Родины. Хотелось бы сказать, как хорошо выполняются нормы на 150 процентов, отлично несут вахту. Когда эти комсомольцы стоят у котла, пар везет на марке, слышишь, как они работают. Вот, к примеру, котельщики Александров, Стасевич выполняют нормы на 150 процентов, отлично несут вахту. Когда эти комсомольцы стоят у котла, пар везет на марке, слышишь, как они работают.

Очень важно, чтобы передовики не только сами отлично трудились, но и помогали отстающим. Сам выполнял хорошо задание — помоги другому. Я предлагаю проводить обмен опытом, обучать отстающих и новичков морскому делу. И пусть каждый из нас твердо помнит: кто самодовольный, тот не для нашего дела — вот основная черта героя нашего времени.

На этом собрании был поднят вопрос о матросской дружбе, товариществе. Выяснилось, что не все моряки правильно понимают смысл полнотной дружбы, поэтому становится на путь ложного товарищества.

«Настоящее товарищеское чувство состоит в том, — говорит матрос первого класса Константин Муромцев, — чтобы указать товарищу на его неправильное поведение, помочь исправиться. Вы помните, например, что комсомолец комсар Дунченко был отстающим. Мы могли от него отстать, его могли исключить из комсомола. Мы могли скрыть его проступки — это было бы еще хуже для него и для нас. Комсомольская организация пошла по другому пути. Мы выяснили за его воспитание, поощряли его на собраниях, помогли ему в доблестных хороших результатах. Сейчас Дунченко — лучший стахановец, примерный комсомолец. Но его инициатива организации отличилась сущая халтура. Он отказывается помогать комсару Карепину, Александрову в освоении профессии комсара».

Пропаганда советского патриотизма и величия побед, завоеванных советским народом под руководством партии Ленина — Сталина, — важнейшая задача бассейновых газет.

В практике работы газеты «Советская Балтика» имеются и серьезные недостатки. По своему укладу сделана полоса «Воспитания моряков — дело коммуниста и комсомольца». Изложенный в ней материал об опыте политической работы на пароходе «Иван Железняк» не достиг цели, так как он не показывает опыта, а лишь обрисовывает некоторые издержки и малоинтересные факты. В газете больше следует уделять внимания пропаганде уставов, настоящих восторгов, пропаганде дисциплины, более решительно выступать с критикой недостатков в работе пароходства.

В заключение Семенов пишет об изменениях, происшедших в его родной деревне.

21 бригада отличного качества

Беседа с главным инженером Канонского завода
тов. Ю. СМОЛНИК

Наш завод первые два месяца нынешнего года работал неудовлетворительно. Мы не выполняли план как по лавовой продукции, так и по судоремонту.

В марте коллектив значительно улучшил свои производственные показатели. В результате трудового подвига, вызванного Советской партией к выборам в Верховный Совет СССР, мы резко повысили темпы работы и добились перевыполнения майовского плана на всем показателях.

Сейчас темпы работ все время нарастают. Этому в значительной степени способствует прежнее социальное соревнование, которое широко развернулось в цехах и бригадах.

Рабочие, мастера, инженеры и техники берут на себя дополнительные социалистические обязательства и успешно их выполняют. Хорошо работают у нас бригады литейщиков тт. Докоткова и Иванова, бригада литейщиков тов. Трунина, сверловщиков тов. Емельянов, которые постоянно выдают задания на 150—200 проц.

На заводе насчитывается двадцать одна бригада, завоевавшая почетное звание «Бригада отличного качества». Все они

«Советская Балтика» из номера в номер рассказывает о столичном стахановском труде моряков, широко пропагандирует стахановский опыт.

Теплоход «Пулковский» досрочно выполнил пятилетний план перевозок. Газета рассказывает, как моряки этого судна, точно подчитывая запасы воды и топлива, стали брать в каждом рейсе на 400—500 тонн груза больше, чем предусматривалось заданием.

В номере газеты от 8 апреля опубликована литературная страничка — творчество курсантов Высшего мореходного училища. Эта страничка рассказывает о горячей любви советских моряков к Родине, морю, комсомолу.

Газета «Советская Балтика» находит интересные темы и разнообразные литературные формы пропаганды советского патриотизма. Она публикует письма моряков, портретов, судоремонтников, записки бесед, проведенных агитаторов, отчеты о собраниях и вечерах, репортажи из кинокабинетов, анкетные на новые книги.

Комсомольцы парохода «Стрельна» репатриировали в свои родные края «Черты ипши» прощали собрание на тему «Черты ипши нашего времени». Об этом они инвергировали газету. Вскоре под рубрикой «Домомольская жизнь» появилась интересная подборка, где молодые моряки рассказывают о героических буднях советских людей, которые самоотверженно трудятся на благо общества. «Душнее труженики в нашей стране», — говорит матрос второго класса Александр Бусорин, — это герои труда. Таким герою труда — герою нашего времени может стать каждый моряк. У нас много отличных работников. Вот, к примеру, котельщики Александров, Стасевич выполняют нормы на 150 процентов, отлично несут вахту. Когда эти комсомольцы стоят у котла, пар везет на марке, слышишь, как они работают.

Очень важно, чтобы передовики не только сами отлично трудились, но и помогали отстающим. Сам выполнял хорошо задание — помоги другому. Я предлагаю проводить обмен опытом, обучать отстающих и новичков морскому делу. И пусть каждый из нас твердо помнит: кто самодовольный, тот не для нашего дела — вот основная черта героя нашего времени.

На этом собрании был поднят вопрос о матросской дружбе, товариществе. Выяснилось, что не все моряки правильно понимают смысл полнотной дружбы, поэтому становится на путь ложного товарищества.

«Настоящее товарищеское чувство состоит в том, — говорит матрос первого класса Константин Муромцев, — чтобы указать товарищу на его неправильное поведение, помочь исправиться. Вы помните, например, что комсомолец комсар Дунченко был отстающим. Мы могли от него отстать, его могли исключить из комсомола. Мы могли скрыть его проступки — это было бы еще хуже для него и для нас. Комсомольская организация пошла по другому пути. Мы выяснили за его воспитание, поощряли его на собраниях, помогли ему в доблестных хороших результатах. Сейчас Дунченко — лучший стахановец, примерный комсомолец. Но его инициатива организации отличилась сущая халтура. Он отказывается помогать комсару Карепину, Александрову в освоении профессии комсара».

Пропаганда советского патриотизма и величия побед, завоеванных советским народом под руководством партии Ленина — Сталина, — важнейшая задача бассейновых газет.

В практике работы газеты «Советская Балтика» имеются и серьезные недостатки. По своему укладу сделана полоса «Воспитания моряков — дело коммуниста и комсомольца». Изложенный в ней материал об опыте политической работы на пароходе «Иван Железняк» не достиг цели, так как он не показывает опыта, а лишь обрисовывает некоторые издержки и малоинтересные факты. В газете больше следует уделять внимания пропаганде уставов, настоящих восторгов, пропаганде дисциплины, более решительно выступать с критикой недостатков в работе пароходства.

В заключение Семенов пишет об изменениях, происшедших в его родной деревне.

В морских бассейнах страны



НАГРАЖДЕНИЕ МОЛОДЫХ СТАХАНОВЦЕВ

На морском флоте широко развернулось социалистическое соревнование за отличные судовые вахты. В этом соревновании активное участие принимают молодые моряки, которые своим самоотверженным трудом стремятся обеспечить как можно больше эксплуатационного времени, досрочно выполнить рейсовые задания и перевести сверх плана тысячи тонн грузов.

На днях большая группа молодых моряков — участников социалистического соревнования за отличные судовые вахты — награждена почетными грамотами ЦК ВЛКСМ. Среди награжденных — третий помощник капитана теплохода «30 лет ВЛКСМ» секретарь судовой комсомольской организации Н. Арутюнов. Его вахта одной из первых в Калининском судоходном пароходстве завоевала звание «Отличная судовая вахта». Почетную грамоту ЦК ВЛКСМ получил матрос этого теплохода комсомолец Т. Абдуллаев — неоднократный победитель в социалистическом соревновании по профессии.

Награждена группа молодых моряков Дальневосточного пароходства. Среди них — матрос А. Михайленко, кочегар М. Шереметьев и третий помощник капитана теплохода «Севастополь» — штурман Г. Котлов, кочегары А. Еремеев, В. Мухоморов. В числе награжденных — молодые стахановцы судов Латвийского пароходства: старший машинист парохода «Бирута» В. Крылов, матрос парохода «Смоленск» З. Земберг и кочегар парохода «Генерал Баграмян» Н. Акимов.

Почетными грамотами ЦК ВЛКСМ награждены 46 молодых моряков — лучших стахановцев морского транспорта.

МОРЯКИ ПОМОГАЮТ УЧЕНЫМ

Около сорока лет во Владивостоке работает морская обсерватория, которая проводит обширные исследования дальневосточных вод. Ученые в тесном сотрудничестве с моряками Дальневосточного и Сахалинского пароходств собирали ценные материалы, способствующие безопасности мореплавания.

Многие капитаны и штурманы получают от морской обсерватории задания и ведут исследования во время рейсов. Капитан дальнего плавания тов. Тыхов переправляет обсерватории подробные записки, содержащие не только результаты его наблюдений, произведенных в дальневосточных морях, но и сделанные на их основе выводы. Интересные материалы передают обсерватории капитан тов. Бухарцев и штурман тов. Патури.

Материалы, собранные моряками, используются на заседаниях ученого совета морской обсерватории.

КИТОБОИ ВЫШЛИ НА ПРОМЫСЕЛ

В дни, когда в Антарктике закончилась охота на китов флотилия «Слава» и взяла курс к берегам Советского Союза, соревнующаяся с ней китобойная флотилия «Алеут» вышла из Владивостока на промысел в моря Тихого океана.

С борта парохода «Алеут» получена первая радиопередача. В ней сообщается, что флотилия уже встретила первое стадо китов. Промысловые суда «Трудфронт» и «Энтузиаст» устремились в погоню за морскими исполинами.

Гарпунер судна «Энтузиаст» тов. Олибаш убил трех китов. Первых двух китов записал на свой счет гарпунер промыслового судна «Трудфронт» тов. Коловалов.



Шестидесять лет назад в одном из черноморских портов начал морскую службу молодой матрос Яков Лапин. Он плавал на парусных шхунах, перевозивших соль, рыбу и лес между портами Украины, Крыма и Кавказа. В этих рейсах молодой моряк прошел хорошую морскую школу. Шли годы. Летом Яков Лапин работал матросом на шхунах и пароходах, а зимой занимался в херсонских мореходных классах.

Только в годы советской власти широко развернулось судоходное мастерство штурмана Лапина. В течение многих лет он командовал теплоходом «Калинин», одним из тех советских судов, которые совершили немало замечательных рейсов под всеми широтами мира.

Яков Иванович Лапин — опытный судоводитель, прекрасный педагог и воспитатель. Моряки, которые вместе с ним плавали на теплоходе «Калинин», получили от своего капитана хорошие знания и стали опытными штурманами. Двадцать лет назад теплоход «Калинин» под командованием капитана тов. Лапина совершил первый дальний рейс из Черного моря в порты южного полушария. Плавание длилось около четырех месяцев, судно прошло 17 тысяч миль, побывало в Африке и Южной Америке. Восемнадцать дней теплоход шел Атлантическим океаном от Дакеры к устью Ла-Платы. Этот дальний рейс капитан тов. Лапин широко использовал для обучения молодых моряков.

Сейчас, несмотря на свой преклонный возраст, Яков Иванович Лапин продолжает трудиться на морском флоте. Он — старший преподаватель Ленинградского высшего мореходного училища. Старший капитан Балтики преподает морскую практику, передает свои знания и накопленный судоводительский опыт будучи штурманом советского флота. НА СНИМКЕ: капитан Я. И. Лапин рассказывает курсантам судоходного факультета Ленинградского высшего мореходного училища о парусном вооружении шлюпок.

Фото П. Федотова. (Фотохроника ТАСС).

Шахматный радиотурнир

Заканчивается первая треть шахматного радиотурнира судов морского флота. В тех партиях, которые начались первого апреля, сделано по 12—14 ходов. «Противники» уже прошли дебютную стадию мобилизации фигур и завязали оживленные стычки в центре и чаще всего на королевском фланге.

Удачно начали почти все партии шахматисты судов Дальневосточного бассейна. Среди первых номеров команда теплохода «Ильич» хорошо разыграла начало партии против шахматистов парохода «Белоостров» (Балтика). Играя черными, дальневосточники использовали неточный ход противника и вскоре добились позиционного преимущества. После 12-го хода белых партия судов «Белоостров» — «Ильич» пришла к следующему положению. Белые фигуры на ферзевом фланге (ферзь и слон) занимают неудачные позиции. Пешечная цепь белых на королевском фланге разорвана, а черные грозят начать активные пешечные операции на ферзевом фланге.

Шахматисты парохода «Сибирь» (Дальний Восток), играющие на втором номере

против команды парохода «Севастополь» (Балтика), избрали очень острый дебют — так называемый контргамбит Аккобина. Шахматисты парохода «Севастополь» не нашли лучшего продолжения, и дальневосточники, играющие черными, перехватили инициативу.

Шахматисты дизельэлектрохода «Россия» (Черное море) в партии против команды парохода «Белоостров» перешли по радио неверно записанный ход и сразу же заметили ухудшили свою позицию. Лучшие позиции черноморцев на втором номере. Здесь шахматисты парохода «Петродворец» выиграли пешку у спотсменов парохода «Севастополь» (Балтика).

Шахматисты судов Северного и Каспийского бассейнов вступили в радиотурнир только во второй декаде апреля, и их партии еще не вышли из дебютной стадии. В первой половине мая борьба развернется во всех партиях этого интереснейшего соревнования.

Н. ПОЛЕВОЙ,

главный судья шахматного радиотурнира.

Открылась навигация

ЛЕНИНГРАД. (По радио). Много месяцев не был экипаж парохода «Псков» в родном Ленинградском порту. За это время судно прошло тысячи миль в морях и океанах, побывало в северных и южных водах.

25 апреля пароход «Псков» завершил дальний рейс в Ленинградском порту. Крюшники начали разгрузку судна.

В Ленинградском порту открылась навигация. Пароход «Псков» — первое судно, доставившее тысячи тонн груза в нынешнюю навигацию.

Лагерь на взморье

НОВОРОССИЙСК. (По радио). Каждый год в живописной местности на берегу Черного моря организуется пионерский лагерь для детей новороссийских портвотиков. Ребята здесь хорошо отдыхают, набираются сил, совершают экскурсии в окрестности, собирают коллекции, а по вечерам слушают беседы у костра.

Сейчас начался ремонт зданий пионерского лагеря. В этом году здесь будут отдыхать 400 детей новороссийских портвотиков.

Г. Я. СЕДОВ,

гениальный исследователь, посвятивший свою жизнь науке, погиб потому, что не встретил должной поддержки в условиях парижской школы. На острове Рузвельта, где похоронен смелый путешественник, ему воздвигнут достойный памятник — советская полярная станция. Его именем назван ледокольный пароход, известный своими выдающимися рейсами в морях Севера.

До советской власти мореплавание на Севере развивалось только благодаря частной инициативе. Научное исследование морей проводилось по почину или отдельных научных организаций, как Академия наук, или отдельных ученых. Продуманный план освоения Арктики отсутствовал, исследования проводились от случая к случаю, без всякой системы.

Северные моряки, сделавшие величайшие географические открытия, познавшие пределы бестрашности, самоотверженного труда, высокого долга и любви к Родине. Они заложили основу наших знаний о северных морях, накопили опыт мореплавания.

После победы Великой Октябрьской социалистической революции северное мореплавание вступает в новую фазу своего развития, его успехи тесно связаны с освоением Советского Севера.

В 1920 году состоялась первая Карская экспедиция. В следующем году архангельские моряки приняли участие во второй Карской экспедиции. В дальнейшем эти экспедиции осуществлялись ежегодно. На их опыте в годы сталинских пятилеток были разрешены вопросы о развитии портов на Севере, строительстве судов, гидрометеостанций. Наряду Севера благодаря северной морской магистрали получили еще большие возможности для своего экономического и культурного развития.

В 1921 году В. И. Ленин подписал декрет об организации плавучего морского научного института для изучения северных морей. Первое плавание было проведено на ледокольном пароходе «Малыгин». Последующие экспедиции проводились на судне «Персей», который проработал в Арктике почти 20 лет. За этот период он

ПЕРВЫЙ МОРСКОЙ УСТАВ

Исполнилось 230 лет со дня издания первого в нашей стране морского устава. Он был составлен при участии Петра I и издан в 1720 году под названием «Книга устав морской о всем, что касается добродушному управлению в бытности флота на море». Этот труд представлял собой полный свод военно-морских законов, которыми определялись права и обязанности личного состава флота.

Первым русским морским уставом были утверждены отечественные судовые флаги, порядок производства сигналов и правила о салютах; он охватывал все стороны деятельности морского флота. Устав определял права и обязанности капитана, который «в путешествии должен держать верный журнал своего курса, и в дальних плаваньях назначивать на карте места, брать высоту и сечь расстояние плаванья». Еще должен свидетельствовать всякого штурмана в смечании хода корабельного, высматривать их доводы и выбирать лучшее. А в Балтийском или иных морях, которые еще не знают, также и течение... Повинен приказывать офицерам показывать себе их инструменты, служившие к навигации, дабы брали observation, приуждавать самих держать журналы... Непристойно назидать обучать их владением парусов... знакомим compassa».

В 1723 году для правильной организации русского торгового судоходства был издан по примеру морского устава «Регламент купечества», а спустя год «Морской торговый регламент».

Первый русский морской устав, с некоторыми отступлениями, действующим временем, действующим на нашем флоте почти столетие. Эта книга представляет сейчас библиографическую редкость.

ИНТЕРЕСНЫЙ ВЕЧЕР

ОДЕССА. (Наш корр.). В одесском Дворце моряка состоялась встреча черноморцев с экипажем теплохода «Серго», совершившим дальний рейс к берегам Антарктиды.

С большим интересом выслали моряки, портвотники и рабочие судоходного завода имени А. Марти рассказы капитана теплохода «Серго» Г. Стурга и его первого помощника Г. Оленевкина о работе экипажа в южно-полярных водах и встрече с китобойной советской антарктической флотилией «Слава».

СКОРОСТНЫЕ РЕЙСЫ ТАНКЕРОВ

БАКУ. (Наш корр.). Среди экипажей судов пароходства Каспийскант широко развернулось предимское социалистическое соревнование. Первенство держат моряки танкера «Берия». С первых же дней навигации судно систематически перевыполняет рейсовые задания.

В одном из последних рейсов экипаж теплохода «Берия» сэкономил 3,5 часа эксплуатационного времени. С начала навигации судно сверх плана доставило на Астраханский морской рейд около 500 тонн груза.

Скоростные рейсы успешно совершают экипажи танкеров «Агамали оглы», «Каганович» и «Крестьянин».

ДИПЛОМНЫЕ ПРОЕКТЫ

В Одесском институте инженеров морского флота состоялась защита дипломных проектов студентами механического факультета. Четырнадцать дипломных проектов получили высшую оценку. Выпускникам тт. Гусарову, Зальковскому, Малееву, Соколовскому и Деревян вручены дипломы с отличием.

В 1932 году произошло еще одно крупное событие в истории советского мореплавания. Ледокольный пароход «Сибиряков» прошел из Архангельска в Петропавловск-Камчатский через Северный морской путь в отнюдь не навигацию. Начиная с XVI века, моряки многих стран упорно отыскивали путь в Тихий океан вдоль северных берегов Азии. В 1787 году швед Норденшельд прошел этот путь с зимовкой в заливе Беринга пролива. В 1913 году русский моряк Б. Вилькинский, идя с востока на запад, проплыл путь с зимовкой у мыса Челюскина. В 1918 году Р. Амундсен наплавил с запада на восток. Он дважды зимовал у мыса Челюскина и в Чауской губе. Советские моряки отделили этот трудный путь в одну навигацию и доказали, что его можно использовать и для торговых судов.

Ледокольный пароход «Сибиряков» в этом беспримерном плавании командовал капитан В. Воронин, один из лучших советских судоводителей. Имя капитана В. Воронина дважды встречается на карте моря. Его именем названы остров в Карском море и мыс северного острова Новой Земли.

Много опыта и знаний накопили мореплаватели Севера во время своих экспедиций. Советский человек покорил Арктику. Честь и слава каждому, послужившему развитию нашего отечественного мореплавания!

К. ГЕМП, действительный член Географического общества СССР.

В стороне от запросов физкультурников

Физкультура прочно вошла в быт нашего народа. Советские люди любят спорт. Ни одна другая страна в мире не знает такой массовости физкультурного движения. Спорт в Советском Союзе является важным государственным делом, неотъемлемой частью коммунистического воспитания трудящихся, их подготовки к труду и защите социалистической Отчизны.

Спортивное общество «Водник» насчитывает тысячи физкультурников — работников морского и речного транспорта. Среди членов общества чемпион СССР по боксу тов. Князев, чемпион РСФСР по легкой атлетике тов. Бисляков, чемпион ВЛКСМ по плаванию тт. Глазлин и Коломенко, заслуженные мастера спорта по легкой атлетике тт. Козырев, Лягушкин и Евгений Второвы, Фаизуллин. Каждый из них имеет значительное количество мастеров спорта и огромное желание молодых моряков и речников активно заниматься физической культурой должны были бы помочь обществу «Водник» широко развернуть массово-спортивную работу. Когда просматриваешь отчеты Центрального совета общества «Водник», создается впечатление полного благополучия. В действительности это не так. Массово-физкультурной работой охвачено всего лишь 12 проц. членов профсоюзных работников морского и речного транспорта.

Воздушными видами спорта в обществе «Водник», несомненно, должны быть плавание, парусный, гребной и другие виды водного спорта. Им нужно было уделить особое внимание. Но факты говорят об ином. В соревнованиях по плаванию на приз газеты «Комсомольская правда» команда общества заняла последнее место, а в первенстве ВЛКСМ — пятое место.

На протяжении многих лет московский яхтклуб общества «Водник» был ведущим в парусных соревнованиях и неизменно занимал первые места. Но в 1948 году команда яхтклуба заняла третье место на призы открытия и закрытия сезона, второе место на первенство столицы и четвертое — на московской регате. В прошлом сезоне положение не изменилось. В соревнованиях на лично-командное первенство столицы и на московской регате яхтсмены общества «Водник» заняли пятое место.

В распоряжении яхтклуба есть лишь судно устаревшей конструкции, но не имеет возможности оснастить яхты новыми парусами. В прошлом сезоне на московской ре-

гате пять судов яхтклуба «Водник» приняла старт, не смогли впоследствии участвовать в соревнованиях, от порывов шквального ветра старые паруса лопнули.

О состоянии дел в московском яхтклубе прекрасно осведомлен Центральный совет общества «Водник». Однако, несмотря на неоднократные предложения ВЛКСМ приобрести новые яхты на Ленинградском судостроительном заводе, руководители общества «Водник» не сделали ни одной заявки для своего столичного яхтклуба.

Каждое воскресенье в московском яхтклубе общества «Водник» собирается более 200 любителей парусно-моторного спорта. Они ремонтируют суда, латают старые паруса, приводят в порядок отжившие свой век моторы, чтобы как-нибудь все же заниматься водным спортом и участвовать в соревнованиях. Группа активистов тт. Архипов, Ершова, Сократская, Губин, Карелин и другие организовали водно-моторную секцию и своими силами отремонтировали три мотора. Для строительства секторных имеются модели и чертежи. Спортсмены решили сами построить секстеры и обратиться за помощью в Центральный совет общества «Водник». Но эта ценная инициатива не была почему-то поддержана.

Руководители Центрального совета общества «Водник» стоят в стороне от запросов плавных физкультурных коллективов. Спортсмены общества «Водник» плавают О. Кукунов, известный своими призывами при любых метеорологических условиях, предложил специальный костюм, с помощью которого можно постепенно обучать физкультурников плаванью в любое время года. Кстати сказать, руководители Центрального совета общества «Водник» не утруждают даже побывать на одном из плавных тов. Кукунова. Когда спортсмен обратился к заместителю председателя Центрального совета общества «Водник» тов. Вишневу за помощью в изготовлении опытного костюма, он получил категорический отказ.

Центральные советы всех спортивных обществ стараются создать в Москве сильные физкультурные коллективы, чтобы они были показательными и образовательными. Эта неплохая традиция не находит должного отклика у руководителей Центрального совета «Водника». Необходимо в полной мере проработать работу центрального аппарата общества «Водник», приблизить его к нуждам плавных физкультурных коллективов морского и речного транспорта.

Б. ГРОМОВ.

Шире массово-спортивную работу

На первый взгляд создается впечатление, что у физкультурного коллектива общества «Водник» Министерства морского флота имеются большие достижения в массово-спортивной работе. Отдельные физкультурники неоднократно завоевывали на соревнованиях первые места, получали грамоты и призы. Эти грамоты и призы стали широким, скрывающим истинное положение дел. В течение многих месяцев бывший председатель совета общества «Водник» в Министерстве морского флота тов. Сухин, пренебрегая массовой работой, строил всю деятельность плавного физкультурного коллектива в отрыве от насущных требований сегодняшнего дня.

Сотни юношей и девушек работают в управленческих министерствах, однако спор-

том занимаются немногие из них. В обществе «Водник» состоит только 103 человека, причем рост физкультурного коллектива главным образом произошел за счет вновь созданных шахматно-пешечной секции. Многие комсомолы до сих пор не занимаются спортом, не слали ни одного «Готов к труду и обороне». Большинство секций существует только на бумаге и не имеет плана работ.

Совет общества «Водник» Министерства морского флота не прислушивался к предложениям рядовых физкультурников, работавших от случая к случаю.

Совет общества «Водник» Министерства морского флота должен шире развернуть массово-спортивную работу.

А. СТЕПАНЮК.

Мяч в игре

Спортивное обозрение

Спортивная весна в разгаре. Во многих городах состоялись традиционные эстафеты, посвященные открытию легкоатлетического сезона, разыграны матчи городов по баскетболу и волейболу, готовятся к открытию сезона пробны и яхтмены Москвы, Ленинграда и Прибалтики.

Почти каждый день идут игры ХП чемпионата СССР по футболу. С 16 по 23 апреля проведено 19 матчей. Семнадцать команд сыграли по два матча, сталинградское «Торпедо» — три, и только команда ВВС — один. Лучшие результаты пока у ленинградского «Зенита», московского «Локомотива» и тбилисского «Спартак». Они одержали по две победы. Особенно хорошо надо распорядиться успешное начало тбилисского «Спартак», играющего впервые в классе «А». В первом матче он победил минское «Динамо», а во втором добился победы над московским «Торпедо», обладателем «Кубка СССР». Обе встречи дали одинаковый результат — 2 : 1.

Тбилисский «Спартак» играет первый раз в Москве 7 мая; он встретится с московскими одноклубниками.

Чемпион страны — московское «Динамо» — сыграл три очка после двух игр. Его второй матч с ереванским одноклубником закончился ничьей со счетом 1 : 1. Не выиграла еще ни одного матча команда ЦДКА. Обе встречи с футболистами Поволжья — сначала со сталинградским «Торпедо», а потом с кубышевским командой «Брестя Советов» — она закончила ничьей (1 : 1 и 0 : 0).

Московский «Спартак» также еще полностью не развернул игру. Проиграв первый матч в Сталинграде (0 : 2), он вынужден был в Кубыше довольствоваться ничьей (0 : 0).

Близкий матч московского «Спартак» — 27 апреля с киевским «Динамо». Единственная московская команда, назвавшая успешно чемпионат со встречей с волжанами — ВВС. В своей первой игре она победила сталинградское «Торпедо» крупным счетом 6 : 2. Команда ВВС выступала в составе Акимов, Метельский, Крижневский, Архипов, Ютова, П. Морозова, Коршунова, Федорова, Шувалова, Анисимова и Шириняна.

Восточные результаты достигли в стрелках. Спортсмен Советской Армии М. Итис на соревнованиях в Выборге перекроил три мировых рекорда по стрельбе из армейской винтовки. Стреляя на дистанцию 300 метров, он выбил всего 178 очков из 200; это на 5 очков выше мирового рекорда шведа Йогансона. По стрельбе в колона его результат — 189 очков — лучший мировой достижения плеймейтера Иммерманна из 4 очка. Лежа М. Итис выбил 186 очков. В сумме трех удачных выстрелов он выбил 553 очка из 600 возможных, что превышает лучшее достижение зарубежных стрелков на 23 очка.

А. СОРОКИН.

Ответственный редактор В. С. КНЯЗЕВ.

ИЗУЧАЙТЕ ИНОСТРАННЫЕ ЯЗЫКИ

(английский, французский, немецкий)

БЕЗ ОТРЫВА ОТ ПРОИЗВОДСТВА

на государственных курсах заочного обучения

„ИН-ЯЗ“

Условия приема высылаются по получении 2 рублей почтовым переводом.

Москва, 151, Можайское шоссе, 1, курсы „ИН-ЯЗ“