Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

МОРСКОЙ ФЛОТ

Орган Министерства морского флота СССР и ЦК профсоюза рабочих морского транспорта

№ 60 (653) год издания 8-й | Суббота, 29 июля 1950 г. | ЦЕНА 40 КОП.

Голосуя за мир, трудящиеся нашей страны демонстрируют свою преданность коммунистической партии, советскому правительству, великому знаменосцу мира во всем мире — товарищу Сталину.

Первый помощник капитана

Политическое воспитание советских моряков является благодарной и почетной обязанностью первого помощника капитана судна. Устав службы на судах морского флота Союза ССР требует от него воспитывать экипаж в духе безграничной любви и беспредельной преданности социалистической Родине, великой партии Ленина — Сталина. Долг каждого помощника капитана по политической части—неустанно развивать у моряков чувство советского патриотизма и гордости за свое социалистическое Отечество, укреплять на судах социалистическую трудовую дисциплину и организованность, прививать личному составу высокую политическую бдительность и сознание необходимости строжайшего сохранения государственной тайны.

Деятельность первого помощника капитана судна, разумеется, не мыслится вне связи его с массами моряков. Иначе как же он сможет выполнить свою главную задачу — воспитание личного состава, не будучи тесно связанным с ним? Большевистская партия всегда придавала и придает огромное значение своим связям с народом. В. И. Ленин учил большевиков, что партия непобедима, если она умеет связаться, сблизиться, до известной степени, если хотите, слиться с самой широкой массой трудящихся. Товарищ Сталин неоднократно подчеркивал, что сила партии — в связи с народом, что в этом ключ непобедимости большевистского руководства. «Можно признать, как правило,—говорил товарищ Сталин,—что пока большевики сохраняют связь с широкими массами народа, они будут непобедимыми».

Значит, тесная связь помощника капитана по политической части с моряками — главное условие его успешной воспитательной деятельности. Связь с массами моряков, однако, не может пониматься упрощенно. М. И. Калинин предостерегал партполитработников от упрощенного понимания связи с массами: человек ходит в гости, встречается с людьми, узнает у них, что делается на заводе или в учреждении, и полагает, будто он «связан» с массами. Есть товарищи, усматривающие близость к массам в панибратстве, в готовности потрафить настроениям людей, порой отсталым. Такие руководители глубоко заблуждаются. Они забывают, что партия требует от них советоваться с рядовыми людьми, опираться на их опыт, внимательно проверять факты, выявляемые в повседневной жизни, делать из них правильные выводы и при всем этом вести массы за собой, подымать их политическую сознательность, идейную вооруженность до уровня больших задач, стоящих перед строителями коммунизма.

Воспитание моряка — процесс многообразный и сложный. И чем этот процесс шире, чем полнее он об'емлет все стороны жизни и учебы, тем он успешнее и плодотворнее. Воспитание нельзя рассматривать абстрактно, оторванно от конкретной обстановки. Воспитывать—это значит уметь раскрывать личные качества моряка, уметь своевременно оказать нужное воздействие на его волю и поступки, внушить ему необходимость повседневно и непрерывно повышать свою квалификацию и политические знания.

Почему, например, моряки парохода «Чернигов» с уважением всегда говорят о первом помощнике капитана тов. Ртищеве? Да потому, что Ртищев все свое время уделяет воспитанию личного состава. Для каждого моряка он — старший товарищ, советчик, внимательный и чуткий собеседник. Сколько трудов вложил Ртищев в воспитание молодого машиниста Юрия Карачарова, который слыл на судне недисциплинированным моряком! Большевистское воздействие на Карачарова со стороны Ртищева, его долгие задушевные беседы с молодым машинистом, помощь и товарищеская поддержка сделали Карачарова передовым человеком на судне.

Примеров такой кропотливой воспитательной работы помощников капитана по политической части с личным составом на флоте имеется немало. Заслуживает всяческого одобрения деятельность первого помощника капитана теплохода «Мичурин» тов. Евтихевича. Евтихевич вместе с секретарем партийной организации судна тов. Каменецким мобилизовал личный состав на работу по стахановскому плану. Стахановский план — это новое начинание, родившееся на этом судне. Евтихевич правильно понял свою задачу, когда начал усиленно пропагандировать среди моряков идею стахановского плана. Широкая массово-политическая работа возымела свое действие. Экипаж активно стал претворять в жизнь стахановский план и добился хороших успехов.

Таковы результаты всякой политической работы, если она ведется помощником капитана по политической части с огоньком, если ей он отдает все свои силы, знания. Плох тот первый помощник капитана, который рассчитывает строить дело воспитания на основе деклараций и директив, который по целым дням не выходит из каюты. Сейчас задача помощников капитана по политической части заключается в том, чтобы мобилизовать моряков на досрочное завершение годового плана перевозок. Развивать неустанно социалистическое соревнование среди экипажей, добиваться под'ема трудовой активности моряков, всемерно помогать им овладевать техникой своего дела— вот то, что сейчас настоятельно диктуется самой жизнью. Борьба за план, за перевыполнение всех производственных заданий — это дело чести каждого экипажа судна, и долг политработников, партийных организаций — неутомимо изыскивать новые резервы, неустанно развивать передовое и прогрессивное, рождающееся на флоте.

Борьба за план, конечно, не мыслится без укрепления социалистической трудовой дисциплины экипажей. Устав службы на судах морского флота Союза ССР обязывает первых помощников капитана добиваться от личного состава высокой, сознательной дисциплины, беспрекословного и четкого выполнения приказаний начальствующего состава и требований уставов. Сам помощник капитана по политической части в этом отношении должен служить примером и образцом высокой дисциплинированности, всемерно укреплять единоначалие и авторитет капитана. Дисциплина — основа основ успешной работы флота. Без крепкой трудовой дисциплины флот существовать не может. Это необходимо всегда помнить при проведении политической работы.

Успех деятельности первого помощника капитана, степень его влияния на массы моряков зависят также и от того, как он образован, насколько высока его культура. Чтобы воспитывать других, надо много знать самому, надо постоянно расширять свой политический кругозор. Политработник никогда не должен расставаться с книгой, он должен неутомимо читать и изучать классиков марксизма-ленинизма, историю нашей великой Родины. Если для каждого человека знание — сила, то для политработника знание — необходимое орудие его труда. Только глубокие знания могут принести успех работе помощника капитана по политической части. «Всезнайки», а такие, к сожалению, встречаются в нашей среде, не могут рассчитывать на этот успех. Обычно «всезнайки» удовлетворяются тем, что услышат от других, и этим исчерпываются их знания. Ленин говорил, что таких людей зовут «легонькими», легковесными людьми и никто с ними серьезно не считается. И вот, чтобы среди политработников не было таких «легоньких», легковесных людей, чтобы они были способны решать задачи воспитания, надо понять роль и значение самостоятельной учебы.

Устав службы на судах морского флота Союза ССР обязывает первого помощника капитана руководить деятельностью партийной, профсоюзной и комсомольской организаций судна, повышать их роль в воспитании личного состава, развивать критику и самокритику, обеспечивать авангардную роль коммунистов и комсомольцев в производственной работе, дисциплине и политической и специальной учебе. Руководство партийной организацией не должно, конечно, превращаться у помощника капитана по политической части в мелочную опеку. Наоборот, это руководство должно активизировать партийную жизнь, вовлекать в активную политическую деятельность всех коммунистов.

Учить первых помощников капитана быть подлинными организаторами масс призваны наши политорганы. Нужно, чтобы начальники политотделов, руководя помощниками капитана по политической части, не ограничивались только общими указаниями и директивами, а заботились о передаче личного опыта, своих знаний и навыков. Руководитель политоргана обязан чаще беседовать с первыми помощниками капитана, помогать им устранять недостатки в воспитательной работе.

Ответственна и почетна деятельность первых помощников капитана, которым партия доверила воспитание советских моряков. Оправдать высокое доверие партии—этого требует от первых помощников капитана их партийный долг.

Об итогах выполнения Государственного плана развития народного хозяйства СССР на 1950 год за II квартал

Сообщение Центрального Статистического Управления при Совете Министров СССР

Развитие промышленности, сельского хозяйства и транспорта, капитальное строительство, развертывание товарооборота и повышение материального и культурного уровня жизни народа во II квартале 1950 года характеризуются следующими данными:

I.

Выполнение плана производства в промышленности

План производства во II квартале 1950 года **по валовой продукции** промышленности выполнен министерствами следующим образом:

	Процент выполнения квартального плана за II квартал 1950 года
Министерство металлургической промышленности	104
Министерство угольной промышленности	101
Министерство нефтяной промышленности	104
Министерство электростанций	104
Министерство химической промышленности	106
Министерство электропромышленности	106
Министерство промышленности средств связи	102
Министерство тяжелого машиностроения	102
Министерство автомобильной и тракторной промышленности	103
Министерство станкостроения	101
Министерство машиностроения и приборостроения	101
Министерство строительного и дорожного машиностроения	103
Министерство транспортного машиностроения	103
Министерство сельскохозяйственного машиностроения	100
Министерство промышленности строительных материалов СССР	108
Министерство лесной и бумажной промышленности СССР	100
Министерство легкой промышленности СССР	107
Министерство рыбной промышленности СССР	93
Министерство мясной и молочной промышленности СССР	103
Министерство пищевой промышленности СССР	104
Министерства местной промышленности и Министерства местной топливной промышленности союзных республик	107
Промышленные предприятия Министерства путей сообщения	101
Промышленные предприятия Министерства здравоохранения СССР	105
Промышленные предприятия Министерства кинематографии СССР	108
Промысловая кооперация	101

План II квартала 1950 года по валовой продукции промышленности СССР в целом выполнен на 103 процента.

План промышленного производства за I полугодие 1950 года также перевыполнен.

Во II квартале произведено сверх плана значительное количество стали, цветных металлов, угля, нефти, бензина, керосина, дизельного топлива, электроэнергии, мелких гидротурбин, электромоторов, трансформаторов, ртутных выпрямителей, шарикоподшипников, товарных вагонов, грузовых и легковых автомобилей, мотоциклов, автопогрузчиков, экскаваторов, лесопосадочных машин, зерновых комбайнов, минеральных удобрений, каустической соды, каучука, красителей и других химикатов, цемента, асбеста, оконного стекла, мягкой кровли, шифера, радиоприемников, швейных машин, часов, фотоаппаратов, хлопчатобумажных, льняных, шерстяных и шелковых тканей, штапельного волокна и искусственного шелка, обуви, мяса, колбасных изделий, хлебобулочных изделий, кондитерских изделий, мыла, спирта виноградного вина, шампанского, пива, папирос и многих других видов промышленной продукции.

При выполнении плана производства валовой продукции и большинства важнейших видов промышленной продукции в натуре некоторые министерства недовыполнили план по отдельным важным видам продукции. Министерством металлургической промышленности не выполнен квартальный план производства отдельных видов проката и металлургического оборудования, Министерством тяжелого машиностроения — паровых турбин, Министерством станкостроения — некоторых типов металлорежущих станков, Министерством машиностроения и приборостроения — компрессоров и счетных машин, Министерством сельскохозяйственного машиностроения — некоторых видов сельскохозяйственных машин, Министерством промышленности строительных материалов СССР — стандартных домов, Министерством лесной и бумажной промышленности СССР — бумаги, шпал, стандартных домов и вывозки древесины.

II.

Рост производства промышленной продукции

Производство важнейших видов промышленной продукции во II квартале 1950 года изменилось по сравнению со II кварталом 1949 года следующим образом:

	II квартал 1950 года в процентах ко II кварталу 1949 года		II квартал 1950 года в процентах ко II кварталу 1949 года
Чугун	122	Культиваторы тракторные	185
Сталь	119	Сода каустическая	114
Прокат	116	Сода кальцинированная	119
Рельсы железнодорожные	109	Минеральные удобрения	118
Трубы железные	112	Красители	100
Медь	114	Каучук синтетический	120
Цинк	121	Автопокрышки	127
Свинец	133	Вывозка деловой древесины	113
Уголь	112	Бумага	120
Нефть	117	Цемент	126
Бензин	113	Стекло оконное	106
Керосин	116	Шифер	127
Дизельное топливо	155	Мягкая кровля	119
Газ природный	105	Кирпич	134
Электроэнергия	115	Стандартные дома	119
Электровозы магистральные	135	Велосипеды	122
Вагоны товарные магистральные	117	Радиоприемники	128
Автомобили грузовые	126	Швейные машины	119
Автомобили легковые	150	Часы	133
Автобусы	132	Фотоаппараты	129
Шарикоподшипники	133	Ткани хлопчатобумажные	102
Металлургическое оборудование	101	Ткани льняные	122
Экскаваторы	136	Ткани шелковые	120
Турбины паровые	169	Обувь кожаная	123
Автокраны и автопогрузчики	180	Обувь резиновая	119
Электромоторы до 100 квт	119	Чулочно-носочные изделия	124
Электромоторы свыше 100 квт	119	Мясо	156
Станки металлорежущие — Министерство станкостроения	110	Колбасные изделия	141
Ткацкие станки	121	Масло животное	105
Счетные машины	108	Масло растительное	105
Тракторы	116	Кондитерские изделия	122
Комбайны зерновые	163	Консервы	136
Плуги тракторные	158	Чай	112
Сеялки тракторные	195	Мыло	111
		Спирт	104
		Папиросы	119
		Виноградное вино	168
		Шампанское	123
		Пиво	130

Валовая продукция всей промышленности СССР во II квартале 1950 года выросла по сравнению со II кварталом 1949 года на 21 процент.

Использование оборудования в промышленности во II квартале 1950 года улучшилось по сравнению со II кварталом 1949 года.

На предприятиях Министерства металлургической промышленности увеличился с'ем стали с одного квадратного метра площади пода мартеновских печей. Значительно увеличилась по сравнению с прошлым годом производительность угольных комбайнов на шахтах Министерства угольной промышленности, хотя плановые нормы на 1950 год еще не достигнуты. На предприятиях Министерства нефтяной промышленности повысилась скорость эксплуатационного бурения нефтескважин. Улучшилось использование оборудования в основных отраслях химической промышленности, в лесопильной и текстильной промышленности.

Однако при этом не достигнут установленный планом коэфициент использования полезного об'ема доменных печей на предприятиях Министерства металлургической промышленности и не выполняются плановые нормы по скорости разведочного бурения нефтескважин на предприятиях Министерства нефтяной промышленности.

Расход сырья, материалов, топлива и электроэнергии на единицу продукции во II квартале 1950 года во многих отраслях промышленности был снижен по сравнению со II кварталом 1949 года.

Установленное на II квартал 1950 года задание по снижению себестоимости промышленной продукции перевыполнено. Себестоимость промышленной продукции во II квартале 1950 года снизилась, в сопоставимых ценах, на 6 процентов.

III.

Сельское хозяйство

Колхозы, машинно-тракторные станции и совхозы успешно провели весенний сев, выполнили план сева яровых культур, добились сокращения сроков и повышения качества весенних полевых работ.

Прирост посевных площадей под урожай 1950 года, по предварительным данным, в совхозах, колхозах и единоличных крестьянских хозяйствах в целом составляет по сравнению с 1949 годом около шести миллионов гектаров.

Посевные площади наиболее ценной зерновой культуры — яровой пшеницы — расширены почти на 2 миллиона гектаров. Посевы хлопчатника увеличены на 540 тысяч гектаров и льна-долгунца — на 270 тысяч гектаров; увеличены также посевы сахарной свеклы, льна-кудряша, конопли, сои и других технических культур.

Посев яровой пшеницы и технических культур в основном проведен по зяби и парам преимущественно сортовыми семенами.

В школах механизации и на курсах при машинно-тракторных станциях и совхозах подготовлено и переподготовлено около 70 тысяч комбайнеров и помощников комбайнеров и много других работников по механизации и электрификации сельского хозяйства.

Машинно-тракторные станции, совхозы и колхозы в текущем году приступают к уборке урожая еще более оснащенными техникой, чем в 1949 году. Количество зерновых комбайнов на 1 июля 1950 года увеличилось по сравнению с наличием их на 1 июля 1949 года на 20 процентов, в том числе самоходных комбайнов в 3,3 раза; количество сенокосилок тракторных и самоходных возросло в 2,6 раза. Кроме того, сельское хозяйство получило большое количество конных сенокосилок, жаток и других уборочных машин. Парк грузовых автомобилей в сельском хозяйстве увеличился за тот же период на 22 процента.

Запасы горючего для тракторов, автомобилей и комбайнов в машинно-тракторных станциях и совхозах увеличились на одну треть по сравнению с прошлым годом.

В колхозах и совхозах южных районов страны развернулась уборка урожая зерновых культур.

По данным Главной государственной инспекции по определению урожайности при Совете Министров СССР, на Украине и в Молдавии выращен хороший, а в части районов удовлетворительный урожай зерновых культур. В большинстве районов Северного Кавказа и Крыма, Поволжья и центральной черноземной зоны ожидается удовлетворительный урожай зерновых культур, в части районов — хороший, а в некоторых районах, из-за неблагоприятных погодных условий, несколько ниже прошлого года. Виды на урожай в центральных и западных районах страны хорошие и удовлетворительные. На Урале, в Сибири и в других восточных и северных районах страны, за немногими исключениями, состояние посевов хорошее. Выпавшие в июне почти повсеместно дожди создали благоприятные условия для посевов зерновых культур в центральных, западных, северных и восточных районах страны, а также для посевов сахарной свеклы, картофеля, подсолнечника и других технических культур.

Колхозы, лесхозы и совхозы в степных и лесостепных районах европейской части СССР весной 1950 года посадили и посеяли свыше 700 тысяч гектаров полезащитных лесонасаждений, или в два с половиной раза больше, чем весной 1949 года. Головой план полезащитных лесопосадок на 1950 год выполнен досрочно.

Выполняя Постановление Совета Министров СССР и Центрального Комитета ВКП(б) о трехлетнем плане развития общественного колхозного и совхозного продуктивного животноводства на 1949—1951 годы, колхозы и совхозы в первом полугодии 1950 года добились значительного увеличения поголовья скота.

Поголовье общественного скота в колхозах к концу первого полугодия 1950 года увеличилось по сравнению с поголовьем на конец первого полугодия 1949 года: крупного рогатого скота — на 15 процентов, в том числе коров на 19 процентов, поголовье свиней — на 52 процента, овец и коз — на 16 процентов и лошадей — на 18 процентов; поголовье птицы увеличилось почти в два раза.

Поголовье скота в совхозах Министерства совхозов СССР за тот же период увеличилось: крупного рогатого скота—на 16 процентов, в том числе коров на 17 процентов, поголовье свиней — на 45 процентов, овец и коз — на 16 процентов и лошадей — на 22 процента.

В текущем году по решениям общих собраний колхозников для дальнейшего под'ема сельского хозяйства и организационно-хозяйственного укрепления колхозов в ряде областей проводится укрупнение мелких колхозов. Так, в Московской области в начале года было свыше 6.000 колхозов, теперь после об'единения их стало около 1.700, в Ленинградской области в результате укрупнения вместо 2.000 колхозов стало 600.

Укрупнение колхозов создает необходимые условия для использования с высокой производительностью тракторов, комбайнов, сложных молотилок и других сложных сельскохозяйственных машин, дает возможность создавать крупное высокотоварное общественное животноводство, вести своими силами строительство благоустроенных колхозных сел, иметь в колхозах специалистов сельского хозяйства, обеспечивает всестороннее развитие общественного колхозного производства, быстрый рост общественных доходов и повышение материального и культурного уровня жизни колхозников.

IV.

Рост грузооборота железнодорожного, речного и морского транспорта

Общий план среднесуточной погрузки на железнодорожном транспорте во II квартале 1950 года выполнен на 104 процента.

Среднесуточная погрузка всех грузов на железных дорогах возросла во II квартале 1950 года по сравнению со II кварталом 1949 года на 13 процентов, в том числе погрузка угля выросла на 10 процентов, нефти и нефтепродуктов — на 22 процента, руды — на 19 процентов, черных металлов — на 15 процентов, муки — на 35 процентов, сахара—на 34 процента, минерально-строительных материалов — на 13 процентов, огнеупоров — на 11 процентов, лесных грузов — на 15 процентов, химических и минеральных удобрений — на 13 процентов.

При улучшении использования подвижного состава по сравнению со II кварталом 1949 года железные дороги во II квартале 1950 года не достигли установленной нормы оборота грузовых вагонов.

Грузооборот речного транспорта во II квартале 1950 года увеличился по сравнению со II кварталом 1949 года на 15 процентов. План на II квартал 1950 года по грузообороту речного транспорта выполнен на 99 процентов.

Грузооборот морского транспорта во II квартале 1950 года увеличился по сравнению со II кварталом 1949 года на 14 процентов. План по грузообороту морского транспорта на II квартал выполнен на 105 процентов.

V.

Рост капитальных работ в народном хозяйстве

Об'ем всех капитальных работ в народном хозяйстве во II квартале 1950 года составил 131 процент ко II кварталу 1949 года, в том числе в металлургической промышленности 127 процентов, в угольной промышленности 117 процентов, в нефтяной промышленности 150 процентов, по электростанциям 137 процентов, в машиностроении 124 процента, в промышленности строительных материалов 125 процентов, в легкой и пищевой промышленности 140 процентов, по машинно-тракторным станциям и совхозам 175 процентов, на транспорте 132 процента и в жилищном строительстве 126 процентов.

Министерство строительства предприятий тяжелой индустрии увеличило об'ем строительно-монтажных работ по сравнению со II кварталом 1949 года на 25 процентов, Министерство строительства предприятий машиностроения — на 17 процентов, подрядные организации Министерства угольной промышленности — на 16 процентов, Министерства нефтяной промышленности — на 29 процентов и Министерства электростанций — на 41 процент.

В соответствии с решением Правительства министерствами и ведомствами проводится работа по снижению стоимости строительства за счет ликвидации излишеств в проектах и сметах, а также за счет сокращения сроков строительства, улучшения организации строительных и монтажных работ, значительного повышения механизации всех видов работ, широкого внедрения индустриальных методов строительства, комплектного снабжения строек материалами и экономного расходования их, уменьшения транспортных расходов и сокращения накладных и административно-хозяйственных расходов, при сохранении установленных на 1950 год заданий по вводу в действие производственных мощностей и жилой площади.

В целях снижения стоимости строительства Правительством осуществлено дополнительное снижение с 1 июля 1950 года оптовых цен на материалы и оборудование, а также тарифов на грузовые перевозки.

VI.

Развертывание товарооборота

Во II квартале 1950 года, после нового снижения с 1 марта 1950 года государственных розничных цен на товары массового потребления, продолжалось дальнейшее развертывание советской торговли. Розничный товарооборот государственной и кооперативной торговли во II квартале 1950 года увеличился по сравнению со II кварталом 1949 года, в сопоставимых ценах, на 30 процентов.

Продажа продовольственных товаров во II квартале 1950 года увеличилась по сравнению со II кварталом 1949 года на 25 процентов. В частности, продажа мясопродуктов увеличилась на 15 процентов, рыбопродуктов — на 28 процентов, животного масла — на 46 процентов, сахара — на 26 процентов, кондитерских изделий — на 24 процента.

Промышленных товаров во II квартале 1950 года было продано больше, чем во II квартале 1949 года, на 37 процентов. При этом продажа хлопчатобумажных тканей увеличилась на 31 процент, шерстяных тканей — на 41 процент, шелковых тканей — на 31 процент, швейных изделий — на 34 процента, кожаной обуви — на 45 процентов, резиновой обуви — на 24 процента, трикотажных изделий — на 37 процентов, чулок и носок — на 45 процентов, мыла хозяйственного — на 54 процента. Продажа радиоприемников во II квартале 1950 года по сравнению со II кварталом 1949 года увеличилась на 32 процента, часов карманных и наручных — на 20 процентов, швейных машин — на 27 процентов.

На колхозном рынке также увеличилась по сравнению с прошлым годом продажа населению сельскохозяйственных продуктов и снизились цены.

VII.

Увеличение численности рабочих и служащих и рост производительности труда

Численность рабочих и служащих в народном хозяйстве СССР увеличилась во II квартале 1950 года по сравнению со II кварталом 1949 года на 2,4 миллиона человек. В промышленности, сельском и лесном хозяйстве, в строительстве и на транспорте численность рабочих и служащих увеличилась на 1.900 тысяч человек и в учебных, научно-исследовательских и лечебных учреждениях на 300 тысяч человек.

Окончило школы фабрично-заводского обучения и горнопромышленные школы и направлено во II квартале на работу в промышленность, строительство и на транспорт 189 тысяч молодых квалифицированных рабочих.

Во II квартале 1950 года продолжался дальнейший рост производительности труда в промышленности и строительстве. Большинство отраслей промышленности выполнило установленное государственным планом задание на II квартал 1950 года по повышению производительности труда. Производительность труда рабочих в промышленности возросла против II квартала 1949 года на 12 процентов, в том числе в машиностроении на 16 процентов, в металлургической промышленности на 9 процентов, в угольной промышленности на 11 процентов. Производительность труда рабочих в строительстве возросла за этот же период на 13 процентов.

VIII.

Культурное строительство и здравоохранение

Во II квартале 1950 года на последних курсах высших учебных заведений, техникумов и других средних специальных учебных заведений готовилось к выпуску, включая обучающихся заочно, около 500 тысяч молодых специалистов.

Семилетние и средние школы, а также школы рабочей и сельской молодежи окончило на 25 процентов больше учащихся, чем в 1949 году.

Тираж книг, изданных в первом полугодии 1950 года, увеличился по сравнению с первым полугодием 1949 года более чем на 15 процентов.

Во II квартале 1950 года продолжалось расширение сети больничных, санитарно-профилактических и курортных учреждений. Лечебные учреждения получили значительное количество новейшей медицинской аппаратуры и оборудования. Возросло производство электроаппаратуры, лабораторного оборудования и высокоэффективных медикаментов. К началу II квартала приходилось на 100 больничных коек почти в полтора раза больше врачей, чем в 1940 году. Таким образом, качество медицинской помощи населению, которая, как известно, предоставляется в СССР бесплатно, значительно повысилось по сравнению с довоенным временем.

Во II квартале текущего года около 10 миллионов человек использовали очередные отпуска, ежегодно предоставляемые всем рабочим и служащим с сохранением заработной платы.

ЦЕНТРАЛЬНОЕ СТАТИСТИЧЕСКОЕ УПРАВЛЕНИЕ ПРИ СОВЕТЕ МИНИСТРОВ СССР

Советские моряки полны решимости отстоять дело мира

Голос народов

Рассказ капитана дальнего плавания Д. И. СОРОКА

Простые люди всего мира с гордостью и надеждой обращают свои взоры к Советскому Союзу, к сердцу нашей Отчизны — Москве, где живет и трудится на благо человечества знаменосец мира великий Сталин.

Голос советского народа — народа творца и труженика—звучит сейчас в защиту мира под всеми параллелями. Его слышат честные люди на верфях Антверпена и Триеста, в портах Англии и Америки, на чайных плантациях Цейлона и в рудниках Чили, в глухих поселках на побережье Магелланова пролива и в лесах экваториальной Африки. Голос правды слышат труженики, все те, кто хочет мира и борется за него. Стокгольмское Воззвание нашло горячую поддержку у людей доброй воли во всех странах земного шара.

Благородную и самоотверженную борьбу за мир и дружбу между народами ныне ведут миллионы людей, которые ставят свои подписи под Стокгольмским Воззванием. Им не нужно войны, они хотят спокойно жить и трудиться, растить обильные урожаи, строить школы, воспитывать детей и разводить сады.

В Воззвании мира лишь несколько строк, но какая огромная сила таится в каждом его слове! В этих словах высказаны благородные чувства и мысли, воля и стремления всего передового человечества, отстаивающего великое дело мира. Атомное оружие должно быть запрещено! Преградим путь войне!

Я вместе с миллионами своих соотечественников — гражданами Советского Союза подписался под Воззванием Постоянного комитета Всемирного конгресса сторонников мира и сделал то, что мне подсказала моя совесть. Мы не можем быть равнодушными к гнусным попыткам поджигателей войны ввергнуть мир в хаос разрушений. Когда мы слышим о войне, у нас в крови вскипает гнев. Мир для советского человека — это осуществление грандиозных замыслов по преобразованию природы, это технический прогресс для еще большего облегчения человеческого труда.

В нашей стране творческая инициатива человека, его талант и энергия целиком направлены на благо Родины, на счастье народа во имя мира. У нас каждый человек получает возможность плодотворно трудиться, развивать свои способности, имеет право на труд, образование и отдых. Ведь только при советской власти стало возможным то, что дети моего отца — бедняка из украинского села Голая Пристань—сумели получить морское образование и стали командирами флота. Четверо из нас — капитаны, один механик, один боцман, а седьмой погиб смертью храбрых в годы Великой Отечественной войны, защищая Родину от фашистских захватчиков во имя мира во всем мире.

Советским морякам приходится совершать рейсы в далеких морях и океанах, посещать порты Азии и Африки, Западной Европы и Америки. И всюду мы видим, что в капиталистических странах поджигатели новой войны делают все, чтобы простые люди не могли спокойно жить и работать. В США и Англии, в Индии и в маршаллизованных странах мы сталкивались с трагическими судьбами искалеченных капитализмом людей. Заокеанские бизнесмены и различного рода военные авантюристы из Вашингтона и Лондона, потерпев поражение в «холодной войне» и в «битве нервов», на глазах народов всего мира идут на все новые и новые провокации.

Слово «мир» приводит в бешенство господ из Уолл-стрита и Сити, а также их прислужников, оптом и в розницу продающих свободу и независимость своих стран. Буржуазные газеты ежедневно пишут о войне, они хотят запугать своих читателей, ведут скверную и преступную игру. Лютствующие генералы, дипломаты и дельцы обсуждают на страницах реакционных газет, с каких баз удобнее бомбить советские города, непрестанно говорят об атомной бомбе, бациллах чумы и колорадском жуке.

Продажные борзописцы капиталистических газет изо всех сил стараются расхваливать буржуазную «демократию». Но вот как она выглядит в действительности. Мне пришлось как-то побывать в индийском порту Бомбей. В книгах, журналах и газетах англичане называют этот промышленный и портовый центр «лучшим городом Индии». По виллы английских чиновников, дельцов и местной буржуазии, расположенные среди зелени и садов на Малабарских холмах, роскошный отель Тадж-Махал или мыс Колаба с военными фортами — это еще не есть подлинный Бомбей. Здесь живет лишь небольшая группа людей, нажившая миллионы на жестокой эксплоатации индийских трудящихся.

Бомбей, в котором обитает около двух миллионов рабочих и служащих, ничего общего не имеет с тенистыми аллеями Малабарских холмов и с комфортабельными комнатами отеля Тадж-Махал. Трудящиеся Бомбея живут в самых настоящих трущобах. Мы видели здесь бараки, разделенные на темные комнатушки с земляным полом. Отверстие в стене заменяет окно и дверь. Обычно в такой комнате площадью около 9 квадратных метров помещаются несколько семей. На многих улицах встречаются хижины, построенные из старой жести, фанеры, картона, джутовых мешков и иного хлама. Ночью на тротуарах, под мостами или у стен, ограждающих бомбейский порт, вповалку лежат сотни людей. Это — бездомные. В рабочих кварталах нет водопровода, электрического освещения, канализации, медицинских пунктов... Во время продолжительных тропических ливней жалкие дома оказываются залитыми водой, и трудящиеся теряют при этом кров и свое скудное имущество.

Но в Индии и Пакистане широкие массы народа включаются в движение за мир, против поджигателей новой войны, стремящихся подавить борьбу индусов за свою независимость. Состоявшаяся недавно первая Всепакистанская конференция сторонников мира единодушно поддержала Стокгольмское Воззвание о запрещении атомного оружия и призвала народ своей страны решительно бороться против англо-американских империалистов.

Движение сторонников мира приобретает небывалый размах. Простые люди уверены в непобедимой силе мира и демократии. Докеры и моряки Франции, Бельгии и Италии отказываются грузить и перевозить американское вооружение. Мужественные действия портовых рабочих западноевропейских стран имеют огромное значение для успеха борьбы в защиту мира. Подумайте только, что в Неаполе для разгрузки американских пароходов, доставивших военные грузы, пришлось вводить осадное положение. Находясь в Генуе, моряки нашего судна читали в газетах обращение докеров этого итальянского порта: «Портовые рабочие Генуи солидарны с трудящимися всего мира, отказываются разгружать и грузить оружие! Долой оружие! Долой войну! Да здравствует труд и мир для всех народов!»

Ставя свою подпись под Стокгольмским Воззванием, советские моряки с любовью думают о родном и великом Сталине. Ему, своему вождю и учителю, мы обязаны тем, что Советский Союз стал могучей державой и оплотом мира во всем мире.

На судах Севера

Оживленно сейчас в Архангельском порту. Ежедневно приходят суда из дальних и каботажных рейсов, с Белого, Баренцова и других морей. На судах, предприятиях и в районах порта проходят собрания и митинги. Сбор подписей под Стокгольмским Воззванием вылился в яркую демонстрацию любви и преданности советских людей великой партии Ленина — Сталина.

Благородным патриотическим стремлением развивать и укреплять мощь советского государства преисполнены сердца моряков. Экипаж парохода «Вытегра» недавно вернулся в родной порт. В одном из рейсов он побывал в Стокгольме. Было это в ту пору, когда там проходило заседание Всемирного конгресса сторонников мира. Моряки рассказывают, что на улицах города стихийно возникали митинги, проходили массовые демонстрации трудящихся и интеллигенции в защиту мира. На устах всех участников демонстрации были слова: «Мир! Сталин!»

В Стокгольмский порт в то время зашли пароходы под флагом США. Далеко не мирный груз был в трюмах этих судов. Докеры отказались разгружать пароходы с американскими военными грузами. Искали добровольцев. Но не было никого, кто согласился бы производить грузовые операции. На разгрузку привели солдат. Но и те работали крайне неохотно. Простые люди во всем мире не хотят войны. Они требуют безусловного запрещения атомного оружия.

Подписываясь под Стокгольмским Воззванием, моряки парохода «Вытегра» единодушно приняли резолюцию, в которой одобряют мудрую сталинскую политику советского правительства и клянутся отдать все свои силы на укрепление Родины.

— Нет прекраснее нашей Родины. Заботами партии и правительства с каждым днем улучшается материально-бытовое положение советского народа, — заявил, подписываясь под Воззванием мира, старший механик парохода «Сура» тов. Кузнецов.— Народы же маршаллизованных стран испытывают нужду, голод и лишения. Они не знают радости свободного творческого труда. В Бельгии, где мы не раз бывали, сотни безработных не имеют крова, они ведут жалкое, полуголодное существование. Лоцманы порта Равенна рассказали советским морякам, как тяжело живется трудящимся. Они говорили о разрушенных домах, которые не восстановлены еще до сих пор, о своей безрадостной жизни. Пусто в оживленных когда-то портах Средиземного моря. Люди голодают.

— «Помощь» американских «друзей»,— говорят они, — принесла нам еще больше лишений. Работы нет, а цены растут даже на залежалые товары, вроде сигарет. Семьи наши голодают. Вместо хлеба, одежды и обуви американские агрессоры посылают в маршаллизованные страны вооружение, засылают военные корабли.

Моряки Севера, голосуя за мир, с любовью и теплотой говорят о славе советской Родины. Они выражают благодарность защитнику мира во всем мире товарищу Сталину, нашему великому вождю, который заботится, чтобы все народы жили в дружбе, в мире, чтобы они были счастливы.

После очередного рейса в порт вернулся пароход «Вятка». Экипаж несет стахановскую вахту мира. Задание рейса перевыполнено. Судно шло со скоростью 10.5 мили в час. Два дня плавало судно на сбереженном топливе. Сейчас пароход «Вятка» вышел в новый рейс. С моря поступила радиограмма. Первый помощник капитана тов. Петров сообщает о новых социалистических обязательствах экипажа. Принято решение перевыполнить скорость на 0,7 мили в час.

Стахановскую вахту мира несут и экипажи пароходов «Профсоюз», «Сура», «Суриков» и «Сочи». Моряки этих судов протестуют против американской агрессии в Корее.

По-стахановски трудятся работники Архангельского порта. Разгрузка парохода «Унжа» закончилась на девять часов раньше срока. На 33 часа досрочно был разгружен на линях океанский пароход «Севастополь». Крановщики-стахановцы тт. Данилов, Цыкин и Старкин вырабатывали до двух сменных заданий.

— Мы требуем мира, — заявляют моряки и портовики, — требуем прекращения американской агрессии в Корее.

Б. МОЛЧАНОВ.

В социалистическом соревновании морских связистов хорошие производственные показатели имеет радиооператор теплохода «Краснодар» К. Калашников. **На снимке:** тов. **К. Калашников** за ремонтом оттяжек радиопеленгатора.

Фото В. Богданова.

Новшество в сварочном деле

Судоремонтные заводы Министерства морского флота за годы послевоенной сталинской пятилетки сделали значительный шаг в сторону своего дальнейшего технического оснащения.

Ученые, пришедшие на помощь производству, в тесном творческом содружестве со стахановцами и инженерно-техническими работниками добились крупных успехов в освоении новой техники. Целый ряд технических новшеств, разработанных сотрудниками Центрального научно-исследовательского института морского флота, уже нашел широкое применение на наших заводах. Так, широко используются металлизация, покрытие пористым хромом трущихся деталей судовых механизмов и т. д.

Однако некоторые судоремонтные заводы еще слишком робко воспринимают то новое, что повседневно рождает наша отечественная техника, те усовершенствования, изобретения и методы работы, которые дают сегодня ученые, новаторы и стахановцы передовых предприятий страны. Речь идет в частности о внедрении на наших заводах новой технологии полуавтоматической шланговой сварки.

Именно на судоремонтных предприятиях, где до 70 проц. всех судоремонтных работ падает на сварку, ее новый метод должен получить самое широкое применение.

Важно также, что этот вид сварки дает большой экономический эффект. Скорость сварки по сравнению с ручной увеличивается в 2—3 раза. Качество шва, произведенного полуавтоматом, несравненно выше, чем при ручной сварке.

На Канонерском судоремонтном заводе очень медленно внедрялись новые методы сварки. Тогда научные работники сектора технологии института решили оказать практическую помощь в распространении опыта нового вида сварки. В порядке творческого содружества с работниками Канонерского завода профессор Гусельщиков и молодой инженер тов. Шерстюк организовали комплексную бригаду по внедрению шланговых сварочных аппаратов. В состав бригады также вошли старший инженер завода по изобретательству тов. Кенигстул и мастер сварочного участка тов. Михайлов.

Однако в Министерстве морского флота явно недооценивают значение для судоремонтных заводов полуавтоматической шланговой сварки. В то время, как она уже давно внедрена на передовых предприятиях Ленинграда, наши судоремонтные заводы до сих пор не имеют ни одного такого сварочного аппарата. Все сварочные работы у нас производятся вручную.

Пора покончить с технической отсталостью, косностью и кустарничеством в таком важном для судоремонта деле, как сварка. Надо обеспечить все наши судоремонтные предприятия новым сварочным оборудованием и новой технологией сварки.

С. ЛЫЗЛОВ.

В ВЦСПС и Министерстве морского флота

ВЦСПС и Министерство морского флота, рассмотрев итоги Всесоюзного социалистического соревнования работников морского флота за II квартал 1950 года, признали победителями следующие организации и решили:

Вручить переходящее Красное Знамя Совета Министров СССР и выдать первую премию Рижскому судоремонтному заводу— директор тов. Прутян, секретарь парторганизации тов. Громогласов, предзавкома тов. Ремесис.

Вручить переходящее Красное Знамя ВЦСПС и Министерства морского флота и выдать первую премию Измаильскому порту — начальник тов. Боженко, секретарь парторганизации тов. Шаповал, председатель порткоммора тов. Постельников.

Выдать вторые премии:

Сухумскому заводу Главмашпрома — и. о. директора тов. Болотовский, секретарь парторганизации тов. Дзадзамия, председатель завкома тов. Черников.

Азовскому пароходству — начальник пароходства тов. Данилкин, председатель баекоммора тов. Демчук.

Николаевскому порту — начальник тов. Недосекин, секретарь парторганизации тов. Решетко, председатель порткоммора тов. Ковальчук.

Туапсинскому порту — начальник тов. Гопуляк, секретарь парторганизации тов. Еремичев, председатель порткоммора тов. Бранец.

Азовскому управлению морских путей «Азовморпуть» — начальник тов. Чебурахин, председатель баскоммора тов. Демчук.

Судоремонтному заводу — директор тов. Яковлев, секретарь парторганизации тов. Прилепский, предзавкома тов. Тютюнников.

Выдать третьи премии:

Судоремонтному заводу — директор тов. Овсянников, секретарь парторганизации тов. Вдовин, и. о. предзавкома тов. Палкин.

Пароходству Совтанкер — начальник тов. Рукин, председатель баскоммора тов. Давидович.

Поти́йскому порту—начальник тов. Реквава, секретарь парторганизации тов. Изория, председатель порткоммора тов. Гегиберия.

Латвийскому пароходству — начальник тов. Струмпе, председатель республиканского комитета профсоюза тов. Апсит.

Сочинскому пароходству — начальник тов. Анистратенко, председатель баскоммора тов. Цветков.

Управлению рейдового технического флота «Рейдтехфлот» — начальник тов. Луфиренко, председатель баскоммора тов. Петров.

Архангельскому управлению морских путей «Архморпуть» — начальник тов. Архангельский, председатель баскоммора тов. Мочалова.

Строительному тресту № 3 — начальник тов. Коробов, секретарь парторганизации тов. Алексеев, председатель постройкома тов. Душаков.

Мурманскому порту—начальник тов. Косяков, секретарь парторганизации тов. Дмитриев, председатель порткоммора тов. Михин.

Центральному узлу связи — начальник тов. Оржевский, председатель месткома тов. Байков.

Вручить вымпел Совета Министров СССР и выдать первые премии:

Теплоходам «Маршал Говоров», «Челюскинец» и «Академик Крылов» Балтийского пароходства; танкеру «Берия» пароходства Каспитанкер, танкеру «Советская нефть» Дальневосточного пароходства.

Вручить вымпел Министерства морского флота и выдать вторые премии:

Теплоходу «Земляк» Азовского пароходства, танкеру «Памир» Дальневосточного пароходства, пароходу «Владивосток» Балтийского пароходства, пароходу «Вытегра» Северного пароходства, земснаряду «ВК-5» Рейдтехфлота, танкерам «Иосиф Сталин» и «Москва» пароходства Совтанкер, танкерам «Жданов», «Валерий Чкалов» и «Каганович» пароходства Каспитанкер.

Выдать вторую премию пароходу «Одесса» Дальневосточного пароходства.

Вручить вымпел Министерства морского флота и выдать третьи премии:

Танкерам «Волганефть» и «Передовик» пароходства Совтанкер, буксирам «Профинтерн» и «Урицкий» и барже «Амур» пароходства Рейдтанкер, буксиру «Помор» Латвийского пароходства, пароходу «Ялта» Балтийского пароходства, пароходу «Профсоюз» Северного пароходства, земкаравану «Нева-9» Архморпути, пароходу «Адлер» Азовского пароходства.

Отметить хорошую работу во II квартале 1950 года:

порта Николаевск-на-Амуре, завода им. Вано Стуруа, завода «Антидепон», Ждановского порта, Архангельского радиоцентра, Клайпедской радиостанции, Рижского порта, порта Советская гавань, строительного управления № 1 стройтреста № 2 и экипажей следующих судов: пароходов «Крымов» и «Корсунь Шевченковский» и лихтера «Ракета» Эстонского пароходства; земснаряда «Каспийское море» Каспморпути; буксиров «Фанагория» и «Морозов» Азовского пароходства; лихтеров «Килия» и «Малгобек» и танкера «Алеша Джапаридзе» пароходства Каспитанкер; танкеров «Кремль», «Тондра» и «Меганом» пароходства Совтанкер; барж «Енисей», № 99, «Урал», «Пута», «Бахтемир», «Байкал» и «Косчагыл» пароходства Рейдтанкер; пароходов «Стрельна», «Смоленск» и «Бирута» Латвийского пароходства; буксира «Норд» Северного пароходства; земснарядов «Сормово» и «Родина» Рейдтехфлота; земснарядов «Орлец» и «Маймакса» Архморпути; теплохода «Мичурин», пароходов «Славянск» и «Инкора» Черноморского сухогрузного пароходства; буксиров «Онега» и «Брянск» Дунайского пароходства; парохода «Свердлов», теплоходов «Бедовый», «Бойкий», «Кабардинка», барж «Мельников», «X лет Октября» и парохода «Фиолетов» пароходства Каспфлот и теплохода «Дмитрий Донской» Балтийского пароходства.

Отличные вахты

В социалистическом соревновании за получение звания «Отличная судовая вахта» моряки Совтанкера добились хороших результатов. В течение второго квартала на 13 судах пароходства за получение этого почетного звания боролось 45 вахт.

Рассмотрев итоги социалистического соревнования, президиум Черноморского бассейнового комитета моряков присвоил звание «Отличная судовая вахта» 10 лучшим вахтам танкеров «Москва», «Кремль», «Меганом», «Передовик», «Волганефть» и «Арарат». Переходящие вымпелы пароходства присуждены вахтам второго механика теплохода «Москва» тов. Гуриновича и третьего механика теплохода «Передовик» тов. Кузнецова.

Вахта второго механика тов. Гуриновича в составе мотористов Гнилицкого, Шкабарина, Рылякова, Мамонтова и Писарева является лучшей в пароходстве. Ее члены завоевали также первенство в соревновании по своим профессиям. Каждый из них 7—8 раз завоевывал звание лучшего моториста.

Соревнование за получение звания «Отличная судовая вахта» помогло экипажу танкера «Москва» добиться значительных успехов в перевозке грузов. План второго квартала моряки этого судна выполнили по тоннам на 132,2 проц. и по тонно-милям на 127.2 проц. Вместе с тем сэкономлено около 35 тонн топлива и 2.111 килограммов смазочных материалов.

На теплоходе «Передовик» вахта третьего механика тов. Кузнецова в составе мотористов тт. Малахова и Шутова выполнила все условия соревнования с оценкой «отлично». На судне многие моряки стали следовать их примеру.

Успехи передовых вахт и экипажей воодушевляют моряков многих судов на новые, еще более высокие трудовые достижения. В соревнование за получение звания «Отличная судовая вахта» включаются десятки моряков. Их труд, их стремление достичь новых, более высоких производственных успехов приносят замечательные результаты.

Г. ДЖАЛАЛЯНЦ.

Великая железнодорожная держава

ЗАВТРА — ВСЕСОЮЗНЫЙ ДЕНЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКА

Всесоюзный день железнодорожного транспорта является в нашей стране традиционным народным праздником. В своей исторической речи товарищ Сталин гениально определил роль транспорта нашей социалистической Родины, раскрыл решающее, всеобъемлющее значение железных дорог для существования и развития советского государства. СССР, как государство, был бы немыслим без первоклассного железнодорожного транспорта, связывающего в единое целое его многочисленные области и районы. В этом великое государственное значение железнодорожного транспорта в СССР.

Наша Родина — страна колоссальных пространств. Она по своей территории почти втрое больше США, в 40 раз больше Франции. Территория СССР составляет 22 миллиона квадратных километров. Западная граница нашей страны отстоит от восточной на 7—9 тысяч километров, а северная от южной — на 3 и более тысяч километров. Таких громадных расстояний по суше нет ни в одной стране мира. Без широко развитой сети железных дорог, связывающих и цементирующих в единое хозяйственное целое очаги и центры промышленности с областями и районами сельского хозяйства, не может быть успешного развития производительных сил страны социализма. Без широко развитой сети железных дорог нельзя поставить на службу социализму неисчислимые природные богатства нашей Родины.

Исторические указания товарища Сталина о роли и задачах транспорта определили гигантский размах технической реконструкции железных дорог, перестройку всей их работы. Более 35 тысяч километров железных дорог было построено до Великой Отечественной войны. Развитие транспорта за годы советской власти под руководством партии Ленина — Сталина способствовало успешному разрешению важнейших задач социалистического строительства СССР и прежде всего индустриализации страны и коллективизации сельского хозяйства.

Строительство железных дорог стало мощным фактором под'ема народного хозяйства и культуры ранее отсталых районов. Оно сыграло огромную роль в осуществлении ленинско-сталинской национальной политики нашей партии. Туркестано-Сибирская магистраль связала Среднюю Азию и Сибирь. Карагандинская дорога способствовала созданию новой мощной угольной и металлургической базы на востоке. Магистраль Москва — Донбасс связала центр страны с районами добычи угля, с металлообрабатывающей и машиностроительной промышленностью на юге.

Усилилась связь между западной и восточной частями железнодорожной сети путем постройки новых мостов через Волгу и новых линий за Волгой. Тысячи километров вновь построенных железнодорожных линий помогли развитию новых районов, районов разработки леса, добычи нефти, угля, руды, цветных металлов.

Речь товарища Сталина на приеме железнодорожников в Кремле ознаменовала новый этап в техническом перевооружении советского транспорта. За один только 1936 год промышленность по заданию товарища Сталина изготовила 80 тысяч вагонов. За время с 1935 года транспорт получил от советской промышленности много тысяч мощных паровозов, сотни тысяч большегрузных вагонов, оборудованных автосцепкой и автотормозами. Основными типами поездных товарных паровозов стали мощные советские локомотивы серий ФД, Э и СО и пассажирских — ИС и СУ. Это позволило в 2,5 раза увеличить средний вес поездов в сравнении с 1913 годом. Общая сила тяги паровозного парка значительно увеличилась. До революции вовсе не было автосцепки; в 1940 г. 248 тысяч вагонов было оборудовано мощной автосцепкой, ускоряющей процесс сцепки вагонов и делающей ненужным опасный труд сцепщика.

Железнодорожная сеть обогатилась большим количеством механизированных горок, мощную материально-техническую базу получило путевое хозяйство.

В то время, когда советский железнодорожный транспорт неуклонно идет по пути технического прогресса, в странах капитализма железнодорожная сеть разрушается. В СССР за годы сталинских пятилеток построены десятки тысяч километров железных дорог, а в США за последнюю четверть века разобрано свыше 53 тысяч километров пути. По числу тонн груза, приходящихся на километр пути, СССР давно уже обогнал США. По размерам пассажирских перевозок железнодорожный транспорт СССР еще в 1940 году втрое превзошел железные дороги США.

Плоды огромной работы, проделанной партией на транспорте, особенно ярко проявились в годы Великой Отечественной войны, когда советские железные дороги выдержали нагрузку, с которой, как отметил товарищ Сталин, едва ли справился бы транспорт любой другой страны.

В послевоенные годы советский транспорт сделал новый большой шаг вперед по пути технического прогресса. Успешно осуществляется задача, поставленная послевоенной сталинской пятилеткой: полное восстановление транспорта, техническое перевооружение и дальнейшее развитие железных дорог с таким расчетом, чтобы не только обеспечить предстоящие размеры перевозок, но и создать резервы пропускной и провозной способности железных дорог. Годы послевоенной сталинской пятилетки характеризуются новым огромным ростом перевозок. Перевозки грузов превзошли довоенный уровень еще в 1948 году, а погрузка в настоящее время значительно выше запланированной на последний год пятилетки. Такого об'ема перевозок, какой осуществляется сейчас, не знала еще история нашего отечественного транспорта.

Партия и правительство уделяют большое внимание совершенствованию пассажирских перевозок. Железные дороги в годы послевоенной пятилетки получили большое количество новых цельнометаллических комфортабельных вагонов, скоростные дизель-поезда. Только в 1950 году свыше 500 пассажирских поездов и больше 130 вокзалов оборудуется радиоаппаратурой новейшей конструкции. Отпущены огромные средства на то, чтобы на вокзалах и в поездах были созданы уют, удобства. В этом году вводится в строй около 500 вокзалов.

В речи 30 июля 1935 года товарищ Сталин говорил, что есть у железнодорожников работники на больших постах и работники, стоящие на небольших постах, но нет на транспорте людей ненужных или незначительных. Начиная от самых больших руководителей и кончая «малыми» работниками, вплоть до стрелочника, вплоть до смазчика, вплоть до уборщицы, — все велики, все значительны, ибо транспорт является конвейером, где важна работа каждого работника, каждого винтика.

Эти слова, полные любви к народу, с исключительной силой и глубиной раскрывающие роль самого драгоценного капитала социалистического транспорта — его людей, его кадров, глубоко запали в сердца миллионов тружеников стальных магистралей нашей страны — в сердца миллионов тех скромных «винтиков», что несут свою поусыпную вахту на железнодорожных путях нашей Родины.

Советские железнодорожники — это люди высокого идейного уровня, люди с широким государственным кругозором, смелой новаторской инициативой. 150 тысяч железнодорожников награждены орденами и медалями Советского Союза. Значительный отряд тружеников стальных магистралей удостоен звания Героя Социалистического Труда и лауреатов Сталинских премий.

Сталинские указания о великой чести работать на транспорте окрылили железнодорожников, подняли в них чувство гордости за свою профессию, чувство долга и ответственности перед Родиной. Нынешний год особенно богат многогранной патриотической инициативой. С каждым днем все больше нарастает производственный под'ем и все глубже, полнее проявляется бьющая ключом творческая инициатива масс.

Из среды машинистов локомотивов выдвинулись такие известные в нашей стране новаторы производства, инициаторы движения пятисотников, как Соловьев, Блинов, Блаженов, Шумилов, Глубоков, Каптагаев, Каменских, Федотов, Кондрашев и многие другие. Они показали образцы использования современной техники, образцы высокой производительности труда, какие никогда не достигались и не могут быть достигнуты в странах капитализма. Изо дня в день растет число машинистов, борющихся за подлинно стахановское использование новой техники. Теперь уже тысячи паровозных бригад систематически перевыполняют нормы уплотненного графика, оборота локомотивов, рожденного стахановской инициативой, есть уже немало депо, где все машинисты—пятисотники.

Широко популярны имена составителей, создающих новую технологию скоростного формирования поездов, имена путейцев, выдвинувших новые методы отличного содержания пути. Нет буквально ни одной профессии на транспорте, которая не выдвинула бы из своей среды смелых новаторов, выдающихся преобразователей, прокладывающих новые пути в науке о транспорте. Не только на своих предприятиях, но и с академической и институтской кафедр выступают с лекциями и докладами о своем опыте, о своих методах труда передовые паровозники и движенцы, путейцы и связисты, вагонники и строители, те скромные люди, которые растут и воспитываются под руководством большевистской партии.

Широкое распространение методов зачинателей и вожаков стахановского движения дало возможность значительно улучшить технико-экономические показатели работы транспорта. Сейчас у нас уже есть сотни, тысячи людей, чья выработка давно превзошла пятилетние нормы.

В корне изменилось лицо нашей интеллигенции, командных руководящих кадров железных дорог. Это все люди, поднявшиеся из гущи масс, воспитанные и взращенные советской властью. Тысячи людей, которые не так уж давно были на рядовой работе, сейчас занимают должности высшего и старшего начальствующего состава. В дореволюционной России за 107 лет транспортные высшие учебные заведения выпустили немногим больше семи тысяч инженеров. А за 32 года советской власти у нас подготовлено больше 60 тысяч инженеров-железнодорожников.

В нынешнем году страна отмечает Всесоюзный день железнодорожного транспорта в обстановке нового бурного под'ема социалистической экономики. Уже в последнем квартале прошлого года среднемесячный выпуск валовой продукции промышленности превзошел уровень довоенного 1940 года на 53 процента. Опубликованное сообщение Центрального статистического управления при Совете Министров СССР «Об итогах выполнения государственного плана развития народного хозяйства СССР на 1950 год за II квартал» наглядно свидетельствует о дальнейшем под'еме социалистической экономики железнодорожного транспорта, достигнутом советским народом под руководством партии большевиков, под гениальным водительством великого вождя и учителя товарища Сталина.

Безгранично преданные делу Ленина—Сталина советские железнодорожники вместе со всем советским народом самоотверженно борются за новый мощный под'ем народного хозяйства, твердо и уверенно идут вперед по пути к коммунизму.

Я. РАХКОВСКИЙ.

Передовые люди морского флота. Капитан парохода «Ялта» В. Вексман—один из опытных судоводителей Балтийского пароходства. Сейчас под его командованием судно совершает дальний рейс из Балтики в Черное море. **На снимке:** капитан **В. Вексман** на командном мостике.

Фото А. Позднякова.

◇ ◇ ◇

ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ

Улучшать партийное руководство социалистическим соревнованием

◇

АВАНГАРДНАЯ РОЛЬ КОММУНИСТОВ

Многие экипажи судов Черноморского пароходства выступили инициаторами новых методов социалистического соревнования. Экипаж парохода «Восток» взял обязательство за год выполнить два годовых плана и свое обязательство перевыполнил. Коллектив теплохода «Краснодар» повысил грузопод'емность судна на 200 тонн за счет снятия мертвого балласта, излишков запасных частей и материалов. Почин краснодарцев нашел широкий отклик на судах Черноморского пароходства, что дало возможность пароходству увеличить тоннаж на 2.500 тонн и тем самым перевезти дополнительно много грузов для нужд народного хозяйства.

Большую роль в развитии новых форм социалистического соревнования играют сильные партийные организации, которые повседневно раз'ясняют морякам задачи, стоящие перед коллективом и каждым работником в отдельности. По инициативе парторганизаций в начале года моряки Черноморского пароходства взяли на себя социалистическое обязательство — годовой план перевозок выполнить к 5 декабря. Борясь за выполнение этого обязательства, экипажи выискивают все новые и новые резервы, добиваются широкого внедрения передовых методов труда.

Лучшими экипажами по внедрению опыта парохода «Воронеж» по праву считаются коллективы пароходов «Тайгонос» и «Ижора». На пароходе «Тайгонос» коммунисты — третий механик тов. Штепенко и машинист тов. Базюнь, комсомольцы—кочегары тт. Вернидуб и Десятов увеличили время работы котлов на 800 часов. На пароходе «Ижора» под руководством коммунистов — старшего механика тов. Кальмуцо и второго механика тов. Кучеровского экипаж добился повышения скорости судна на 1,46 мили в час.

Товарищ Сталин учит, что новое пробивает себе дорогу и побеждает в борьбе со старым, отживающим, в борьбе с косностью и консерватизмом. Для коммунистов важно во-время заметить ростки нового и всячески поддерживать их. Так, секретарь партийной организации теплохода «Мичурин» тов. Каменецкий совместно с первым помощником капитана тов. Евтихевич разработал стахановский план судна на второй квартал 1950 года. Этот план представляет конкретные социалистические обязательства членов экипажа. В плане отражено и такое новое начинание на морском флоте, как проведение агрегатно-блочного ремонта главного двигателя без вывода судна из эксплоатации.

По примеру теплохода «Мичурин» по стахановскому плану стали работать и пароходы «Караганда», «Карл Маркс», «Ижора», «Курск» и другие.

Введение стахановского плана на пароходе «Ижора» дало возможность экипажу в мае и июне сделать три сверхплановых рейса и взять обязательство выполнить годовой план перевозок к 33-й годовщине Великой Октябрьской революции.

Применение новых форм социалистического соревнования помогло пароходству во втором квартале покрыть отставание в перевозках. Выполнен и полугодовой план. Плановое задание по использованию грузопод'емности судов перевыполнено на 22 проц. Значительно улучшены качество и сохранность перевозимых грузов. Уменьшились простои судов. Плановая себестоимость перевозок снижена на 11 проц.

В Черноморском пароходстве все экипажи судов соревнуются между собой. 20 судов соревнуются с судами Балтийского пароходства.

Досрочному выполнению плана подчинена вся политико-массовая работа на судах. Агитаторы систематически проводят беседы с моряками о передовых методах труда, передают опыт лучших. На семинарах агитаторов изучаются такие вопросы: «Задачи агитаторов в борьбе за досрочное выполнение плана перевозок», «Агитатор в авангарде борьбы за укрепление трудовой дисциплины, организованности и порядка на флоте», «Роль агитатора по внедрению стахановских планов работы».

Хорошо проводят агитационную работу агитаторы тов. Гризанов (теплоход «Мичурин»), тов. Перезнатнов (теплоход «Краснодар»), тов. Станчак (пароход «Генерал Черняховский»). Эти агитаторы на личном примере учат моряков, как надо бороться за выполнение стахановского плана и взятых обязательств по социалистическому соревнованию.

Начальник политотдела Черноморского пароходства, капитан морского флота I ранга Н. ЛУЦЕНКО.

◇ ◇

В стороне от важного дела

Успешное выполнение полугодового плана не успокоило моряков парохода «Каяк». Они настойчиво продолжали изыскивать неиспользованные резервы, изо дня в день совершенствовали методы своей работы. И вот неожиданно выяснилось, что далеко не все моряки судна имеют индивидуальные социалистические обязательства, а у некоторых из них обязательства состоят из общих фраз. Матрос тов. Стужук, например, решил... «безоговорочно выполнять все распоряжения начальствующего состава»! Но ведь это записано в Уставе службы на судах морского флота Союза ССР, требования которого моряки должны неукоснительно соблюдать.

Недавно моряки парохода подвели итоги полугодовой работы, но не могли сравнить их с результатами деятельности экипажа парохода «Свирь», так как для них эти обязательства остались неизвестными.

Та же картина наблюдается и на пароходе «Новгород». Его экипаж также ничего не знает о работе моряков парохода «П. Чайковский», с которыми заключен договор на социалистическое соревнование.

Команда парохода «Гоголь» соревнуется с экипажами судов «Смольный», «Ильич», «Сибирь». Но если спросить моряков парохода «Гоголь» о том, как решает свои хозяйственные задачи, скажем, экипаж «Смольного», то они об этом ничего не скажут. Тщетны призывы моряков к комитету плавсостава и к политотделу пароходства «быть арбитром в социалистическом соревновании»: обе организации безмолвствуют.

Политотдел Дальневосточного пароходства и комитет плавсостава, призванные неустанно распространять стахановский опыт новаторов производства, находятся в стороне от этого важного дела.

В начале года черноморские моряки обратились ко всем работникам морского флота с призывом развернуть социалистическое соревнование за досрочное выполнение в 1950 году производственных планов.

О призыве черноморцев, однако, узнало не более десятка экипажей Дальневосточного пароходства. Руководители пароходства, политотдел и комитет плавсостава проявили ничем не оправданное равнодушие к делу организации действенного социалистического соревнования.

Недавно подводились полугодовые итоги социалистического соревнования дальневосточных моряков. И вот начальник пароходства тов. Сырых, исполняющий обязанности начальника политотдела тов. Дудоров и председатель комитета плавсостава тов. Кочергин вдруг «вспомнили», что социалистического договора пароходства на 1950 год... вообще не существует! Оказалось, политотдел и комитет плавсостава, получив обязательства коллектива Черноморского сухогрузного парохода, созвали совещание руководящих работников и в этом тесном кругу составили «проект социалистического договора». Дальше узкого совещания этот документ никуда не пошел. Моряками договор не обсуждался, никто его не подписывал. Лишь спустя несколько месяцев проект договора был обнаружен... в столе заведующего организационным сектором политотдела тов. Ходакова.

К чести экипажей дальневосточных судов нужно отметить, что они по собственному почину включились в новое соревнование.

— Беды большой здесь нет, — успокаивают себя теперь тов. Дудоров и другие руководящие работники пароходства. Ведь имеется договор на комплексное социалистическое соревнование между моряками, портовиками и железнодорожниками! Вот его и можно рассматривать как направляющий документ в соревновании коллектива.

Но моряки придерживаются другого мнения о таком «руководстве» соревнованием. Существующий комплексный договор никоим образом не может заменить общего социалистического обязательства коллектива, так как он не отвечает всем требованиям успешной борьбы моряков за план.

Серьезные недостатки в руководстве социалистическим соревнованием привели в конце концов к тому, что Дальневосточное пароходство выполнило полугодовой план перевозок грузов только по одному показателю и допустило огромное отставание в выполнении июньского плана. Свыше 27 тысяч судо-часов потерял флот в течение пяти месяцев из-за непроизводительных простоев. Тысячи тонн грузов остались на берегу из-за плохо использованной грузопод'емности судов, из-за отправки судов в море иной раз с полупустыми трюмами.

В Дальневосточном пароходстве не уделяют должного внимания новаторам. Здесь слабо поддерживают инициативу передовиков производства, и огромные резервы остаются замороженными.

Приведем один пример. Активно борются за достижение новых трудовых успехов моряки парохода «Кишинев». На этом судне быстро подхватывают все новое, прогрессивное. Изучив свои возможности, моряки «Кишинева» решили увеличить грузопод'емность судна на 100 тонн, использовав пустующую часть бункера. Для этого требовалось лишь установить в бункере простую деревянную переборку. Несколько суток ходили моряки из одного отдела пароходства в другой, пытаясь получить помощь. На рапорте капитана тов. Фатьянова появилось много резолюций. Но никто из работников управления не пожелал вникнуть в существо полезного дела. Выручил моряков лишь... жилищно-коммунальный отдел пароходства, прислав им на помощь своих плотников. Ни политотдел, ни комитет плавсостава даже не поинтересовались замыслом кишиневцев.

Широко распространилось на судах морского флота замечательное начинание экипажа теплохода «Мичурин». По стахановскому плану теперь работают десятки судов морского флота. А на Дальнем Востоке стахановский план только-только начинает внедряться в трудовую жизнь моряков. По стахановскому плану работают лишь три судна — «Памир», «Смольный» и «Рига».

Почему же экипажи других судов остались в стороне от этого важного дела?

На этот вопрос в пароходстве не ответят. Здесь только могут сказать: «заела текучка», «была масса других дел», «руки не дошли» и т. п.

Руководители Дальневосточного пароходства «не дошли» до почина мичуринцев только потому, что не желали «дойти». Комитет плавсостава и политотдел остались в стороне от этого нового патриотического почина моряков. Для широкой пропаганды стахановского опыта экипажа «Мичурина» не было сделано ровным счетом ничего.

Вот еще один пример формального руководства социалистическим соревнованием в Дальневосточном пароходстве.

На заседание комитета плавсостава, посвященное социалистическому соревнованию моряков, было приглашено несколько работников управления пароходства. Тов. Кочергин огласил повестку дня. В ней было несколько вопросов.

— Многовато на сегодня! — замечает кто-то из присутствующих.

Действительно «многовато». Комитету плавсостава предлагается за один вечер разобрать итоги соревнования моряков за второй квартал, обсудить результаты соревнования за получение звания «Отличная судовая вахта», рассмотреть вопрос о почине экипажа теплохода «Мичурин» (наконец-то!) и обсудить ход сбора членских взносов.

Первым выступил заместитель начальника пароходства по эксплоатации тов. Хабур. Он рассказал о хозяйственной деятельности пароходства за полугодие, привел несколько примеров, назвал лучшие суда. О социалистическом соревновании тов. Хабур почти не говорил.

Выступавшие в прениях ничем не дополнили сухой отчет тов. Хабура. В «срочном порядке» решались все насущные вопросы.

А обобщение опыта передовиков, пропаганда достижений стахановских экипажей, борьба моряков за увеличение скорости судов, повышение их грузопод'емности и многое другое остались без внимания!

Попутно выяснилось, что за получение звания «Отличная судовая вахта» в пароходстве соревнуются всего шестнадцать судовых вахт. А что же делают остальные? Вопрос этот не взволновал присутствующих, и заседание продолжалось ускоренным порядком.

Так дальше социалистическим соревнованием нельзя «руководить»! Нельзя превращать руководство соревнованием во что-то формальное, сухое и оторванное от жизни.

В. ПОКРЫТЮК.

Решительно бороться с простоями судов

◇ ◇

Дорожить каждым часом эксплоатационного времени

Беседа с начальником Главсевзапфлота тов. И. НЕСТЕРОВЫМ

До сих пор в эксплоатационной деятельности Главсевзапфлота было много организационных недочетов, которые мешали успешно выполнять план перевозок грузов. Серьезным тормозом в работе пароходств являются непроизводительные простои флота в портах. Потери эксплоатационного времени, как правило, нарушали график движения судов, приводили к штурмовщине, вызывали большие убытки. Простои сводили на-нет трудовые достижения экипажей и портовых рабочих.

Вступая в третий, решающий квартал работы, мы, естественно, не могли мириться с таким ненормальным явлением. Перед нами стоит ответственная задача — изжить непроизводительные простои флота, добиться того, чтобы суда работали ритмично, точно по графику. Решение этой задачи потребовало от работников главка, пароходств и портов решительной борьбы со всякого рода недостатками, укрепления трудовой дисциплины, организованности и порядка. Мы стремимся упорядочить движение флота, обеспечить досрочное выполнение плана без рывков и штурмовщины.

Главсевзапфлот потребовал от руководителей пароходств и портов мобилизовать все силы на борьбу с непроизводительными простоями флота. В главке уточняются графики движения судов на регулярных грузовых линиях. На основе достижений передовых экипажей мы нашли возможным значительно сократить ходовое время судов и тем самым ускорить рейсооборачиваемость флота. Так, например, пароход «С. Перовская» по уплотненному графику в июле должен перевезти на 1100 тонн груза больше, чем в прошлом месяце, на 1000 тонн увеличен об'ем перевозок грузов для парохода «Володарский». Повышенные задания определены и для пассажирских судов.

Нами намечены конкретные мероприятия по улучшению работы Балтийского, Мурманского и других пароходств. В службе эксплоатации Мурманского пароходства выделен ответственный работник, на которого возложена обязанность оперативно контролировать четкое выполнение графика движения судов, своевременно предотвращать возможные простои флота в портах.

Пароходства получили конкретные задания по снижению непроизводительных простоев судов. Каждую десятидневку руководители пароходств представляют в главк отчет о выполнении этого задания.

Ежедневно в главке на диспетчерских совещаниях мы стали детально анализировать отдельные случаи непроизводительных потерь эксплоатационного времени, на виновных в простоях судов будут накладываться строгие дисциплинарные взыскания. На одном из диспетчерских совещаний мы обсудили вопрос о частых простоях лихтеров «Аэгно» и «Онега» в порту Балтийск, которые происходили из-за задержки оформления документов. Сейчас упорядочено оформление документов. Лихтеры стали уходить в море своевременно.

Большое внимание нами уделено развитию скоростных методов обработки флота, распространению в портах стахановского опыта крановщиков и механизаторов. В Архангельском порту широко развернуто социалистическое соревнование за быструю обработку судов. В этом отношении у архангельских портовиков имеется немалый опыт. План второго квартала коллектив порта выполнил на 20 дней досрочно, портовики не допустили ни одного случая непроизводительных простоев флота.

В настоящее время в порту обсуждаются вопросы по дальнейшему совершенствованию технологических процессов на погрузке и разгрузке судов. На всех грузовых участках проходят совещания, на которых передовые стахановцы — крановщики и грузчики порта обмениваются опытом своей работы, вскрывают новые резервы для успешного решения производственных задач. В Архангельском порту составлены 25 вариантов технологических карт по всем основным видам работ, типам судов и роду грузов. Обработка судов и барж в порту производится в строгом соответствии с этими технологическими картами. Для того, чтобы ускорить работу, портовики концентрируют весь груз в одном из районов; груз к месту стоянки судов доставляется в баржах. Это дает положительные результаты: отпадает надобность в излишних перестановках флота, экономится много стапельного времени.

Однако, несмотря на достигнутые успехи, в Архангельском порту еще не использованы все возможности для скоростной обработки флота. Имеющийся в распоряжении порта один буксирный пароход, конечно, не может справиться со всеми вспомогательными работами по перестановке судов. Отсутствие второго буксировщика, естественно, создает в отдельных случаях угрозу простоев судов. Чтобы не допустить этого, главк предложил Северному пароходству оказывать помощь портовикам по перестановке судов.

Вторым недостатком в работе Архангельского порта является то, что там до сих пор не налажена бункеровка судов в процессе грузовых операций: нет углеперегружателя. Поэтому ближайшим вопросом, который необходимо разрешить, является вопрос о предоставлении порту углеперегружателя.

В третьем квартале коллективы некоторых портов пересмотрели свои социалистические обязательства и приняли новые, повышенные обязательства. Так, вентспилсские портовики решили обрабатывать все суда только по скоростному графику.

Важным резервом улучшения эксплоатационной работы являются дальнейшее развитие регулярных линий, ликвидация балластных пробегов судов, привлечение грузов на морской транспорт. В этом отношении Главсевзапфлот также принял существенные меры. Большое внимание мы уделили каботажным перевозкам на Балтике. Сейчас, например, руководители Эстонского пароходства изыскали дополнительные грузы для перевозки их морским путем. Нами намечена организация новой регулярной линии по перевозке леса между Выборгом и Клайпедой. На этой линии будут работать суда «Сааремаа», «Лидия Койдула», «Аурания», «Паллиски», «Лиапемаа». Суда Эстонского пароходства будут также перевозить строительные материалы из Риги в Ленинград и Лепаю.

Работники пароходств и портов Главсевзапфлота активно включились в социалистическое соревнование за досрочное выполнение и перевыполнение производственных планов. Первейшая обязанность руководителей главка — оказать действенную помощь портовикам и морякам в развертывании этого соревнования. Первые шаги по улучшению работы флота, которые предприняты нами, дали свои плоды. В третьем квартале заметно сокращены непроизводительные простои судов. Не успокаиваясь на достигнутом, мы будем настойчиво улучшать руководство движением флота, вести решительную борьбу с потерями эксплоатационного времени.

◇

Внушительная цифра

Каспийский сухогрузный флот вот уже длительное время не выполняет плана. Каковы же причины такого отставания пароходства?

Основным бичом работы флота являются непроизводительные простои судов. За шесть месяцев нынешнего года они составили внушительную цифру — двадцать тысяч судо-часов.

Казалось, руководители пароходства Каспфлот должны были принять решительные меры для предотвращения непроизводительных простоев, свести их до минимума. Но этого, к сожалению, не случилось. И нет ничего удивительного в том, что суда попрежнему подолгу задерживаются в ожидании причалов, груза, топлива, воды. Простои порождаются в результате несерьезного отношения к своим обязанностям со стороны управленческих работников и начальствующего состава судов, низкой трудовой дисциплины. Приведем примеры.

Недавно по распоряжению начальника Каспфлота тов. Мухина диспетчер тов. Ярошенко дала указание капитану буксировщика «Бедовый» тов. Абрамову отправиться в рейс с двумя судами. Сославшись на несостоятельные причины, Абрамов не вышел в море. Проявив беспринципность, Ярошенко согласилась с неубедительными доводами Абрамова. Это полбеды. Но дело в том, что она не доложила руководству о намерении капитана. В результате этого все три судна задержались в порту на восемнадцать часов.

Можно было бы ожидать, что недисциплинированные диспетчеры и капитан будут наказаны. Но этого не произошло.

Пассажирский теплоход «Москва» потерял два часа эксплоатационного времени только потому, что представители Торгмортранса несвоевременно доставили на судно необходимые продукты. Подобные случаи не единичны.

Особенно велики простои судов в Астрахани. Здесь погрузка и выгрузка производятся вопреки установленным нормам. Каждое судно тут простаивает в несколько раз больше против положенного времени. Пароход «Ингул», например, только в двух рейсах непроизводительно простоял... около ста часов. Баржа Б-4 как-то «застряла» в Астрахани на такое время, которого было бы достаточно для перехода в Махачкала.

Состоявшееся недавно собрание хозяйственного актива Каспфлота обошло такой важный момент, как борьба с непроизводительными простоями судов. На совещании актива не присутствовали моряки судов. И естественно, что доклад начальника пароходства тов. Мухина, в основном обращенный к плавсоставу, потерял свое значение. По этой же причине доклад не вызвал оживленных прений. Собрание прошло вяло, без должной критики и самокритики, в отрыве от насущной повестки дня — неукоснительной борьбы с непроизводительными простоями судов.

Л. ТИМОШЕНКО.

Когда будет работать наш пароход?

Экипаж парохода «Воля» из месяца в месяц перевыполнял план по отводке шаланд с грунтом от земснаряда «ВК-5». Первый квартальный план моряки закончили досрочно. С июня работа по буксировке шаланд пароходом «Воля» почему-то прекратилась. По распоряжению руководителей Рейдтехфлота судно используется сейчас не по назначению. Раз в пятидневку оно доставляет к земснарядам людей, а остальные 3—4 дня простаивает. Топлива на это уходит, если подсчитать, до 5.000 килограммов в сутки.

Экипаж парохода «Воля» обращался к начальнику Рейдтехфлота тов. Луфиренко, чтобы судну предоставили работу. Никакого ответа мы не получили. Мы желаем знать, долго ли будут продолжаться простои судна.

С. КРЕНЕВ,
председатель судового комитета.

Ниже своих возможностей

Махачкалинский порт работает ниже своих возможностей. Он далеко не справляется с производственной программой. Итоги работы в первой половине нынешнего года оказались весьма неудовлетворительными. Шестимесячный план переработки грузов не выполнен. В порту велики простои судов. Только за первое полугодие 44 проц. судов, посетивших порт, непроизводительно простояли 867 часов.

В порту слабо применяются передовые стахановские методы труда, мало внимания уделяется скоростной обработке флота. За шесть месяцев скоростными методами обработано всего 18,2 проц. всех судов. Не выполнен план по механизации погрузо-разгрузочных работ. Механизированным способом переработано грузов лишь 89,5 проц. вместо 94,5 проц. по плану. Резко возросли простои судов в ожидании причалов. В первом полугодии они составили 41,2 проц. всего стояночного времени судов.

В чем главная причина простоев? В порту плохо обстоит дело с бункеровкой, сильно задерживает выход судов в очередной рейс. В то же время руководители порта еще полностью не изжили всех организационных недочетов, не добились четкого взаимодействия между отделами и участками, не заботятся о развитии скоростных методов обработки флота.

Нередко бригады грузчиков бесцельно переключаются с одной работы на другую. Бывают случаи, когда из-за неорганизованности и непредусмотрительности оперативных работников прекращаются грузовые операции и суда вынуждены подолгу стоять у причалов. Недавно была сорвана скоростная обработка теплохода «Низами». Главный диспетчер порта тов. Фролов об'ясняет этот случай недостатком людей. Но это неверно. Дело в том, что начальник участка тов. Ротор в момент прихода судна в порт направил грузчиков, которые должны были обрабатывать теплоход «Низами», на выполнение других, второстепенных дел.

Коллектив Махачкалинского порта, безусловно, может работать значительно лучше. Здесь имеются квалифицированные механизаторы — крановщики тт. Гомжин, Хлышов, Богатырев, Гайдуков и Сазонов, опытные бригады грузчиков тт. Абуталибова, Газлянова, Гончарова, Лабазанова и Хутова. Они работают всегда по-стахановски, перевыполняют задания. Благодаря их самоотверженному труду порт в нынешнем году досрочно обработал 51,8 проц. всех судов, сэкономив экипажам при этом 522 часа эксплоатационного времени. По скоростному графику были обработаны теплоходы «Кафур Мамедов», «Катунь», «XXX лет ВЛКСМ», пароход «Аму-Дарья» и шаланда «X лет Октября». Это говорит о том, что в порту есть все возможности для быстрой обработки флота.

Умело используя эти возможности, распространяя опыт лучших стахановцев, руководители Махачкалинского порта смогли бы значительно улучшить свои производственные показатели, добиться полной ликвидации непроизводительных простоев судов. К сожалению, руководство порта старается все оправдать об'ективными причинами и не желает замечать собственные недостатки, которых здесь еще немало. Основной из них — это неумение в полной мере использовать внутренние резервы порта, правильно расставить свои силы и технические средства. В связи с этим не лишне привести такой факт. Руководители порта жалуются на нехватку автотранспорта для перевозки грузов от причала к складу. Однако имеющиеся машины используются далеко не полностью. Чуть ли не половина из них часто простаивает то из-за поломок, то из-за необеспеченности смазочными материалами.

В ближайшее время в порт начнет поступать хлеб нового урожая. Это потребует от портовиков более напряженной работы. Между тем особой подготовки к приемке зерна пока не ведется.

Махачкалинский порт является одним из крупных в Каспийском бассейне. Его роль в переработке грузов возрастает из года в год. Это требует резкого улучшения всей его деятельности. Портовики должны работать более четко и слаженно, они обязаны устранить все препятствия, мешающие выполнять план.

Плохая работа махачкалинских портовиков во многом об'ясняется еще и тем, что Главюжфлот уделяет им мало внимания, плохо оказывает помощь. Порт не имеет достаточного количества причалов. Поэтому суда часто простаивают в ожидании разгрузки. Причальный фронт находится в неудовлетворительном состоянии и его необходимо срочно привести в порядок. Сейчас суда швартуются на далеком расстоянии от складской площади. Поэтому при разгрузке судов грузы приходится перевозить к месту складирования на автомашинах на расстояние более ста метров. То же самое происходит и при погрузке. Все это отнимает много времени, рабочей силы и отрицательно сказывается на выполнении плана.

Руководители пароходства Каспфлот, зная о недостаточной пропускной способности Махачкалинского порта, не считаются с этим и допускают одновременный приход нескольких судов. Это приводит к простоям судов. Только за первое полугодие из-за образовавшихся в порту «пробок» флот непроизводительно потерял свыше 1.000 часов эксплоатационного времени.

Не менее серьезным тормозом в работе порта является отсутствие достаточной складской площади и погрузочных механизмов. Обо всем этом руководители порта неоднократно напоминали Главюжфлоту, просили выделить необходимые средства и материалы для ремонта складов и причалов. Но, к сожалению, главк плохо удовлетворяет запросы портовиков, неохотно идет им навстречу.

Ничего нет удивительного в том, что в порту велики простои судов. Потери эксплоатационного времени отрицательно сказываются на работе флота Каспийского бассейна. Руководители Махачкалинского порта должны устранить все недостатки, наладить образцовую работу на причалах.

Г. КОРШУНОВ.

МАХАЧ-КАЛА. (Наш спец. корр.).

Маленький фельетон

Далеко от Рейдтанкера...

От Астрахани до Гурьева всего двести семьдесят семь миль. Но с некоторых пор гурьевцам стало казаться, будто от Гурьева до Астрахани — тысячи морских миль. Пишут в Астрахань гурьевцы — им не отвечают. Требуют — им не дают. Взывают — их не слышат. Словно кипучая Астрахань стоит не на том же берегу Каспия, а на другой планете...

Странное ощущение начало овладевать некоторыми работниками Гурьевского агентства Рейдтанкера. Даже самым деловым, неунывающим оптимистам начало мерещиться, будто марево или мираж плотно окутывает родной Гурьев, отводя куда-то в сторону их заявки, радиограммы и почту. Идут, предположим, из Москвы занаряженные Гурьеву станки — обязательно свернут в сторону и осядут где-то возле Астрахани. А узнает об этом агентство года через полтора-два. Пиши не пиши — поздно!

После нескольких лет безуспешной и неравной борьбы в письмах гурьевцев стали появляться слёзные нотки: «Мы оторваны от Рейдтанкера на сотни километров»... «Наша оторванность»... «Наша заброшенность». В чем дело? Почему на советский Памир, отделенный от всего мира непроходимыми хребтами, наши самолеты доставляют свежие газеты, хирургические инструменты, оборудование для электростанций, а в Гурьев не может дойти, не осев где-то в астраханских портовых складах, даже шланговый кабель? О какой «оторванности» в 277 морских миль может быть речь при наличии регулярной линии?

На эти вопросы авторитетно мог бы ответить начальник отдела снабжения пароходства Рейдтанкера тов. Курылев. Наши сомнения легко мог бы разрешить его заместитель тов. Ефимченко. Но оба уважаемых товарища, находясь в Астрахани, повидимому, не имеют ни малейшего представления о географических координатах порта Гурьев. Иначе как об'яснить, что за последние 2—3 года они не выслали Гурьеву и четверти того, что порту было запаряжено?

...Впрочем редко-редко тт. Курылев и Ефимченко милостиво решают подбросить дальнему родственнику какой-нибудь утиль.

Как чуткий барометр, отражает пренебрежительное отношение начальника к переписке с Гурьевом старший бухгалтер отдела снабжения тов. Потяха. Вот и ее рука, чуть дело дошло до накладных, адресованных в Гурьевский порт, начинает лениво выводить что-то непонятное. Описки и ошибки в накладных, адресованных Гурьевскому порту, — на каждом шагу! Не узнаешь строгого стиля бухгалтерского учета. Номенклатура вдруг путается, счета представляют собой род кроссворда, цифры карабкаются в геометрической прогрессии. Вот пример: недавно при чтении некоторых счетов, присланных тов. Потяхой и заверенных тов. Ефимченко, схватился за голову начальник гурьевских судоремонтных мастерских Ливерий Григорьевич Пашкин. Он просматривал свеженькие накладные, только что полученные из Астрахани. И вдруг вздрогнул:

— Вам высланы пакетные выключатели 3×60 по цене 225 руб. штука, всего уплатить за 10 штук — 2.250 рублей.

— Вам выслано рубильников 10 штук— платите 5.130 руб. — бесстрастно говорила накладная.

— Бухгалтера ко мне! — распорядился начальник судоремонтных мастерских. И когда тот явился, Ливерий Григорьевич стал настойчиво допытываться — может ли быть, чтобы один рубильник, обыкновенный простой рубильник, стоил 513 руб.? Может быть, ручка этого рубильника черного дерева, инкрустация у него из перламутра, а вмонтирован он в мраморную доску? Увы, присланные рубильники оказались маленькими, обыкновенными, с деревянными ручками и даже не смонтированными на щитках. Цена на них — по прейскуранту оптовых цен — колебалась от 12 до 30 рублей за штуку. Столь же буднично выглядели выключатели. Но и они были оценены в Астраханском отделе снабжения Рейдтанкера, повидимому, исключительно ради Гурьева, в двести с лишним рублей каждый.

— Этого не может быть. Это описка!— успокаивали тов. Пашкина гурьевские судоремонтники. — Здесь кто-то по рассеянности прибавил лишние нули. Мы им напишем. Они исправят. Увидите.

Но никто не отзывался из Рейдтанкера. Не исправлял, не уточнял, не извинялся. Все было тихо...

И странное ощущение вновь овладевало гурьевскими судоремонтниками: далеко они от Астрахани, удивительно далеко! А спустя неделю гурьевский бухгалтер сам явился в кабинет начальника судоремонтных мастерских. В одной руке он держал несколько коротких шнуров с вилкой на конце, какими домашние хозяйки подключают утюги и чайники, которые всем доступны в Гурьеве. В другой его руке был счет тов. Потяхи на сумму 143 руб. 14 коп. за полдюжины таких шнуров. За ним следом спешил заведующий складом, который требовал об'яснения — к чему выслала Астрахань две деревянные катушки с обмоткой, которых никто не требовал. И могут ли, допытывался он, два таких барабана, грубо сколоченных из неструганных дощечек, стоить 330 руб. 68 коп.?

Трудно передать горькие думы, которые обуревают тов. Пашкина и других судоремонтников. До сих пор они на своем предприятии небезуспешно добивались снижения себестоимости. А теперь ими получено за короткий срок ни с чем не сообразных счетов тов. Потяхи на сумму около 15 тысяч рублей!

Звездными вечерами, когда в Новом порту неустанно работают насосы, а в мастерских неутомимо поют электропилы, гурьевские судоремонтники, горько вздыхая и глядя в необ'ятную морскую даль, сообщают друг другу:

— А Потяха опять из Астрахани счета прислала. За десять штук розеток штепсельных с нас причитается 240 рублей. Слыхали? По счетам отдела снабжения Рейдтанкера выходит, что каждая розетка обойдется мастерским в 24 целковых. Вот и экономь тут каждую копеечку.

Они смотрят на темнеющее море, за которым стоит не столь уж отдаленная Астрахань, и терпеливо ждут оттуда разгадки.

Ждем и мы.

Р. КАНДЕЛАКИ.

НОВЫЕ КНИГИ

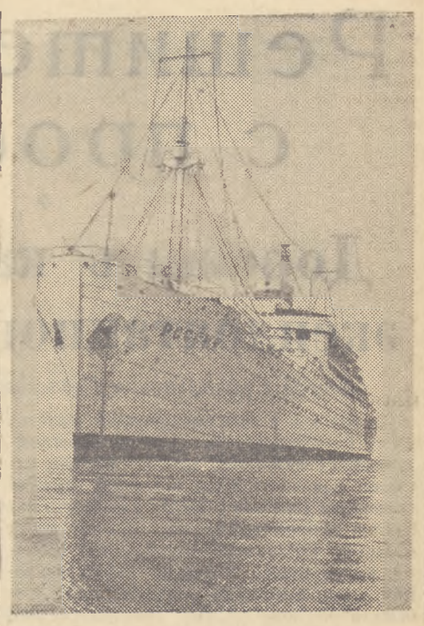
В. ЛАХАНИН. Приложение теории подобия к исследованию работы судовых паровых машин многократного расширения. Под редакцией профессора П. Конакова. Издательство «Морской транспорт». 1950 г. 76 стр. Цена 4 р. 70 коп.

На протяжении десятилетий советские инженеры и научные организации провели многочисленные испытания различных судовых паровых поршневых машин. Результаты этих испытаний были практически использованы при проектировании машин. Но методы обобщений испытаний не были совершенны. Кандидат технических наук В. В. Лаханин собрал обширный материал по этому вопросу. В своей книге он излагает метод обработки результатов испытаний машин на основе теории подобия, развитой советскими учеными.

Автор приводит конкретные примеры, как нужно решать практические вопросы, возникающие при эксплоатации, проектировании и модернизации судовых паровых машин.

Н. Н. КРЫЛОВ. Задачник по судовой радиотехнике. Редактор К. Семенов. Издательство «Морской транспорт». 1950 г. 280 стр. Цена 12 р.

Задачник выпущен в качестве учебного пособия для радиотехнических факультетов высших мореходных училищ. Основные разделы курса теоретической радиотехники автор иллюстрирует числовыми примерами и задачами. В книге приведены задачи и примеры на линейные электрические системы.



Дизельэлектроход «Россия» совершает туристские рейсы по Крымско-Кавказской пассажирской линии. **На снимке: «Россия»** на рейде одного из черноморских портов.

Фото Б. Владимирова.

◇ ◇

Последние игры

Завершается шахматный радиотурнир судов морского флота. В Главную судейскую коллегию ежедневно поступают радиограммы, содержащие последние ходы. Определились первые результаты матча.

Шахматисты парохода «Белоостров» выиграли кубок Министерства морского флота, присуждаемый за лучший результат среди первых номеров.

Исход борьбы за кубок газеты «Морской флот» еще не определился, так как матчи среди вторых номеров еще остались незаконченными. Но и здесь конечный результат не вызывает сомнений. Шахматисты парохода «Севастополь» (Балтика) в партии против «Петродворца» (Черное море) имеют в эндшпиле лишнюю пешку, а в эндшпиле против спортсменов теплохода «Багиров» (Каспий) некоторое позиционное преимущество. Даже в случае двух ничьих шахматисты парохода «Севастополь» занимают первое место среди вторых номеров.

Балтийцы в лице шахматистов парохода «Жан Жорес» заняли еще одно первое место. Но на этом ограничились их успехи. В последнее время балтийцам пришлось потерпеть немало неудач среди третьих и пятых номеров, где выступают шахматисты судов «Амбуран» и «Эльтон».

Шахматисты теплохода «Смольный» (Дальний Восток) заняли первое место среди третьих номеров, выиграв все четыре партии, а теплоход «Мичурин» (Черное море) с тем же «сухим» счетом — 4 очка из 4 возможных — занял первое место среди пятых номеров.

Черноморцы и дальневосточники одержали еще несколько побед. Шахматисты парохода «Генерал Черняховский» (Черное море) выиграли у команды судна «Суриков» (Север), спортсмены танкера «Ялта» (Черное море) одержали победу над командой теплохода «Дагестан» (Каспий). Вплотную к лидеру подошли дальневосточники, у которых отличились шахматисты судов «Вятебск», «Сибирь» и «Свирь».

Исход борьбы за кубок Центрального совета общества «Водник», присуждаемый за сумму очков, решится только после результатов пяти неоконченных партий. В их число входят интереснейший ферзевый эндшпиль в партии теплоход «Ильич» — дизельэлектроход «Россия»; два эндшпиля шахматистов парохода «Севастополь», окончания партий теплоходов «Амбуран» и «Дагестан», пароходов «Иртыш» и «Генерал Черняховский».

Судя по положению этих партий, шансы на кубок Центрального совета общества «Водник» скорее всего у черноморцев. Однако не исключена возможность, что три конкурента закончат шахматный радиотурнир с равным количеством очков.

Н. ПОЛЕВОЙ,

главный судья шахматного радиотурнира судов морского флота.

Вокруг света на „Рюрике"

Исполнилось 135 лет со дня отплытия из Кронштадта русской кругосветной экспедиции на небольшом парусном бриге «Рюрик». Моряки этого корабля совершили важные географические открытия в Тихом океане и у берегов Северной Америки, собрали ценные материалы по океанографии, метеорологии, этнографии и составили новые карты. Экспедицию возглавлял лейтенант О. Коцебу, а его помощником был капитан Г. Шишмарев. Участники плавания на «Рюрике» преследовали исключительно научные цели. Они должны были произвести изыскания в Тихом океане, затем проникнуть в Берингов пролив, обогнуть северное побережье Америки и отыскать морским судам путь с востока на запад — в Атлантику.

В январе 1816 года, спустя пять месяцев после того, как «Рюрик» покинул Кронштадт, корабль вошел в Тихий океан. В пути на Камчатку русские моряки открыли ряд ранее неизвестных островов, получивших имена Румянцева, Спиридова, Кутузова, Суворова, Крузенштерна и брига «Рюрик». Последняя гряда островов тянулась в океане почти на 40 миль. Участники экспедиции вели промеры глубин, измеряли температуру морской воды, впервые определяли ее прозрачность и удельный вес, изучали морские течения, склонение магнитной стрелки.

Вскоре коралловые атоллы и кокосовые пальмы сменились туманами, дождями и штормами. Бриг «Рюрик» приблизился к берегам Северной Америки. Корабль держал курс на север и вошел через Берингов пролив в Ледовитый океан. У побережья Аляски русские моряки открыли зализы Шишмарева и Коцебу, остров Сарычева. Затем «Рюрик» направился к берегам Азии, подошел к мысу Дежнева. У южного побережья залива Лаврентия путешественники обнаружили два острова, которые раньше не были нанесены на морские карты. Им присвоили имена участников экспедиции — штурманов Храмченко и Петрова.

Когда на пути корабля стали непреодолимые льды и попытка найти путь с востока на запад оказалась безуспешной, «Рюрик» покинул северную часть Тихого океана и направился в его тропическую зону. Здесь О. Коцебу и Г. Шишмарев открыли новые острова. Возвращаясь на родину, русские моряки приобрели на Гавайских островах семена и рассаду всевозможных полезных растений, чтобы отвезти их жителям архипелага Румянцева. Островитяне радостно встретили экипаж брига, который некогда побывал у них. Наши путешественники рассказали туземцам, как нужно выращивать привезенные растения, собрали на островах Румянцева различные коллекции.

Русская кругосветная экспедиция на бриге «Рюрик» открыла и описала в Тихом океане 399 островов. Все они получили русские названия, часть которых сохранилась и до наших дней. Участники этого беспримерного плавания собрали ценный материал о населении тихоокеанских островов, северо-востока Азии и побережья Аляски, приумножили славные дела своих предшественников — первых русских кругосветных мореплавателей.

Б. ГЕОРГИЕВ.

КОРОТКО

✪ Экипаж парохода «Зоя Космодемьянская» совершает дальний рейс. Моряки обязались завершить его досрочно. Машинная команда, возглавляемая старшим механиком тов. Соболевым, во время плавания производит ремонт палубных механизмов. Между вахтами широко развернулось социалистическое соревнование. Стахановцы тт. Попов, Житарев, Кузнецов, Зубрилин, Паршин и другие моряки перевыполняют производственные задания.

✪ Недавно в Холмске-на-Сахалине состоялись соревнования по легкой атлетике. Хорошие спортивные результаты показали курсанты мореходного училища. В беге на 100 метров первенство завоевал курсант тов. Масюк. Курсант тов. Корнев показал хорошие результаты в прыжках в длину.

✪ В одном из последних рейсов экипаж парохода «Омск» принял сверх плана 424 тонны груза. Моряки приняли активное участие в погрузке. Это позволило судну уйти в рейс раньше срока на 40 часов. Машинная команда добилась увеличения скорости парохода на 0,4 мили в час. Экипаж парохода «Омск» работает по стахановскому плану.

СОБЫТИЯ В КОРЕЕ

Обзор телеграмм ТАСС

На всех фронтах, как сообщает Главное командование Народной армии Корейской народно-демократической республики, части Народной армии продолжают наступление на юг.

Отступающие части американских и лисынмановских войск повсеместно разрушают и сжигают жилые дома, культурно-просветительные учреждения и убивают население.

Партизанские отряды, действующие в провинциях Южный и Северный Кенсан, поддерживают наступление частей Народной армии, разрушают транспортные средства в тылу врага и все больше активизируют свои действия.

Как видно из сообщений печати, командование американских интервентов в Корее, встревоженное широким размахом вооруженного сопротивления, которое корейский народ оказывает иностранным захватчикам, прибегает в борьбе с всенародным партизанским движением к варварским мерам.

Из сообщений корреспондента газеты «Нью-Йорк таймс» Джонстона из Кореи следует, что в настоящее время на территории, занятой еще пока американскими интервентами, создано 58 концентрационных лагерей, в которые уже согнано 379 тысяч корейцев. В лагерях начинаются заболевания эпидемическими болезнями.

Как передает пхеньянское радио, Главное командование Народной армии Корейской народно-демократической республики сообщило, что 26 июля освобожден крупный город и важнейший узел обороны противника Суньчхонь (Дзюнтен) и крупный порт Йосу (Рейсуй). В боях за освобождение Суньчхоня и Йосу частями Народной армии захвачены пленные и большие трофеи.

Особенно отличились в боях за освобождение порта Йосу артиллерийские части Народной армии, нанесшие поражение вражеской эскадре.

Корреспондент агентства Юнайтед Пресс передает из Токио, что в коммюнике Макартура, опубликованном рано утром 27 июля, отмечается, что северокорейские войска продолжают продвижение в юго-западной Корее.

В освобожденных районах южной части провинции Канвон рабочие и специалисты успешно восстанавливают предприятия, разрушенные при отступлении лисынмановцами.

По сообщениям из Джакарты (Индонезия), несмотря на усиленное давление США, правительство Соединенных Штатов Индонезии продолжает придерживаться своей позиции нейтралитета в отношении корейского вопроса. В Джакарте опубликовано официальное заявление, в котором говорится, что индонезийское правительство запрещает заходить в индонезийские порты иностранным военным кораблям, участвующим в военных действиях против корейского народа (эти корабли нуждаются в индонезийских портах для пополнения горючего, для проведения ремонта и т. д.). В индонезийские порты запрещено также заходить голландскому миноносцу «Эвертсен», который находится сейчас в корейских водах.

Что мы видели в Англии

Рассказ старшего механика теплохода «Вильнюс» М. ФЕДОРОВА

Чудесное, ни с чем не сравнимое чувство возвращения на Родину! Ведь вот и не новичок, кажется, и возвращался из многих дальних рейсов, а все-таки каждый раз когда приходишь в родной порт, охватывает тебя какое-то особенно счастливое волнение, точно не был ты дома по крайней мере десяток лет.

Спущен трап. Уже в сторону отваливает, облегченно отдуваясь, крохотный портовый буксир, помогавший нам пришвартоваться. Мы дома, мы снова на любимой советской Родине!

Выхожу за ворота порта, с любопытством присматриваюсь к окружающему. Таков советский образ жизни — все у нас в движении вперед. Не был ты дома полгода — наверняка многого не узнаешь, не было тебя две недели — и в этом случае найдешь перемены. Вот и теперь, пока трамвай, весело позвякивая, мчит меня домой, радостно наблюдаю, как хорошеет мой Ленинград. Улица, ведущая к порту, пышет жаром, ее заливают асфальтом. Большой новый дом на перекрестке вырос еще на этаж. А молодые, высаженные ранней весной, липы уже дали благодатную тень, шумят подстриженными кронами.

Раскрываю газету. Трудовые будни всех советских людей полны великим пафосом созидания. О техническом прогрессе и о новых школьных корпусах, о борьбе за высокое качество продукции и об итогах экзаменационной сессии в вузах, о новых комплексных бригадах и о восстановлении знаменитых дворцов в Пушкине сообщает сегодняшний номер. Со всей страной по-стахановски трудится мой Ленинград — творит, созидает, идет вперед и вперед. Единым помыслом охвачены советские люди— работать все лучше и производительнее, чтобы жизнь наша стала еще краше и счастливее.

Советский моряк, только что возвратившийся из дальнего рейса, невольно пытается сравнивать нашу замечательную жизнь с тем, что видел за рубежом, в капиталистических странах. Но ведь это же несравнимо, это — день и ночь! Словно не тысячу миль ты прошел, а вернулся из прошлого века, настолько непохожи наша советская и капиталистическая жизнь.

Я побывал в британских портах, видел Англию, если можно так выразиться, образца 1950 года. Неважный это образец, американизированный! От былой славы гордой «владычицы морей» остались жалкие крохи. Англия теперь превращается в сорок девятый штат Америки, наподобие какой-нибудь Оклахомы или Небраски.

В любой лавке вы обязательно обратите внимание на большое количество американских товаров. Это последствия плана Маршалла. Тугая петля кабальной зависимости от Уолл-стрита затягивается на горле некогда богатой страны. Так действует план Маршалла, призванный подчинить страну власти доллара. Авторам этого плана, как и лейбористскому правительству Англии, нет дела до того, что сворачиваются целые отрасли английской промышленности.

— Наших правителей теперь трудновато стало отличить от американских, — горько усмехнувшись, заметил наш собеседник в Гулльском порту, — во всяком случае американские интересы у них на первом плане.

Каждый день английской действительности наглядно подтверждает правильность такого определения. Лейбористские правители Англии из кожи вон лезут, чтобы заслужить одобрение своих заокеанских хозяев.

Не только в торговых делах можно заметить возрастающую маршаллизацию страны. Идем по центральным улицам Лондона. Здесь ярко сверкают рекламы, но трудно разыскать кинотеатр, где бы демонстрировался английский фильм. Продукция Голливуда заполнила экраны Англии—она назойливо лезет в глаза. Уже одно перечисление названий голливудских боевиков достаточной красноречиво: «Женщина-вампир», «Убийство в ванной комнате», «Сумасшедший судья», «Шайка из Канзаса»... Хорош американский «образ жизни», ничего не скажешь!

Мне неоднократно приходилось бывать в Англии как до войны, так и в послевоенное время. Тем очевиднее бросилось мне в глаза прогрессирующее обнищание страны. Оно заметно во всем. Прошло пять лет после окончания войны, а Лондон попрежнему не убрал зияющих развалин домов, пострадавших от бомбежек, и не застроил многочисленных пустырей. Впечатление такое, что в огромном городе вообще ничего не строится.

Докеры подымаются к нам на палубу, и у каждого в запасе пустая банка из-под консервов. Прежде чем начать работу, они деловито справляются у вахтенного, найдется ли на судне кипяток. Завтрак английского портовика скуден — чаще всего это пара тоненьких ломтиков хлеба, аккуратно помазанных чем-то вроде повидла. В маленьком пакетике принесенная из дома щепотка чая.

Английские трудящиеся и по сие время, спустя пять лет после окончания войны, все еще сидят на скудном пайке. Основные продовольственные товары попрежнему строго нормируются. Достаточно сказать, что мяса, например, выдается лишь 350 граммов на человека в неделю.

Но главный бич простых людей Англии — это непрерывный рост цен. Картофель за последние четыре года вздорожал, например, на сто процентов, бобы — на 117 процентов, сахар — на 31 процент. О промтоварах и говорить нечего — они настолько «кусаются», что рабочему средней квалификации практически недоступны. Простые мужские туфли, за которые перед войной надо было заплатить 15—18 шиллингов, сейчас стоят полтора фунта.

Росту дороговизны сопутствует организованное и планомерное наступление правительства и предпринимателей на зарплату трудящихся. Зато бешено и неудержимо пухнут дивиденты монополий, махровым цветом расцвела спекуляция.

Многое не узнаешь в нынешней Англии, многому приходится удивляться. Вот маленький штрих. Нам потребовалось сменить пару подшипников. Как обычно, вызываем представителя фирмы, начинаем договариваться. И наталкиваемся на совершенно непредвиденное обстоятельство.

— Вам нужны подшипники? Пожалуйста, но прежде надо сдать старые...

— Для чего это нужно?

— А как же, — удивляется представитель фирмы, — мы экономим металл.

— Но ведь подшипник весит всего килограмм!

— Все равно сдать нужно.

Мы думали, что это просто курьезный случай. Но представитель другой фирмы, снабжающей суда топливом, обнаружил еще большее пристрастие к экономии. Он так скрупулезно высчитывал количество топлива, необходимого нашему судну на обратный переход, так торговался из-за каждого килограмма, что больше напоминал педантичного бухгалтера, нежели бойкого агента торговой фирмы, заинтересованной в сбыте своих товаров.

Ничего подобного раньше в Англии не было. Страна катастрофически беднеет. Следы этого процесса видишь на каждом шагу. Взять хотя бы оборудование английских портов. Оно поражает советского моряка своей ветхостью. Сплошь и рядом на причалах стоят старинные гидравлические краны, очень неудобные в эксплоатации. Давно бы пора сдать их на слом, но ветераны портовой техники, живые свидетели прошлого века, все еще работают.

Что же стало с Англией? Достаточно взглянуть на страницы газет, чтобы понять причину столь разительных перемен на британских островах. Газеты лейбористов и консерваторов наперебой упражняются в грязных, клеветнических выдумках о нашей великой стране социализма, усердно раздувают военную истерию.

Английская экономика поставлена на службу подготовки новой войны, на подготовку агрессии против великого лагеря мира и демократии, возглавляемого Советским Союзом. А этому сопутствует новый нажим на и без того бедственный уровень жизни английских трудящихся, новый рост баснословных доходов крупных монополистов.

Такова английская действительность образца 1950 года. Подпав под власть доллара, правители страны толкают ее к пропасти, на путь военных авантюр.

Но англо-американские поджигатели новой войны наверняка просчитаются. На страже мира стоит могучий Советский Союз, возглавляющий неисчислимые силы лагеря мира и демократии. Хорошо сказал по этому поводу наш боцман тов. Сушков, выступая на собрании экипажа теплохода «Вильнюс», посвященном подписанию Стокгольмского Воззвания.

— Подписывая это замечательное Воззвание, — сказал он, — я призываю товарищи, подкрепить наше единодушное стремление к миру новыми успехами в социалистическом труде. Чем могущественнее станет наша Родина, тем меньше возможностей будет у империалистов развязать новую войну. Лагерь мира сильнее поджигателей войны, и он обязательно победит! Слава великому Сталину, который неустанно борется за мир во всем мире!

Исследования мореплавателей

С давних времен географическая наука нашей страны по праву занимает ведущее место в мире. Ее первенствующее положение основывается на величайших географических открытиях и научных подвигах русских людей.

Вместе с учеными ценнейшие вклады в географическую науку внесли и русские мореплаватели. Из своих плаваний они стремились извлечь максимум научных данных и сведений, расширявших человеческие познания. Они всегда были в числе смелых исследователей новых земель, определявших их географическое положение и составлявших новые карты.

Труды русских моряков, результаты их наблюдений и исследований легли в основу таких наук, как океанография, гидрология и этнография. Эти дисциплины своим зарождением обязаны работам русских мореплавателей.

После Великой Октябрьской социалистической революции отечественная географическая наука была поднята на еще большую высоту. Труды советских моряков заняли достойное место в общей системе исследовательских работ, проводимых многочисленными научными учреждениями Советского Союза.

Не правы те, кто считает, что научные исследования есть дело ученых и гидрографов. Опыт ряда дальних рейсов подтверждает необходимость повседневно вести исследовательскую работу каждому моряку, особенно судоводителям, как людям, наиболее тесно связанным с изучением моря. Наблюдения моряка и обобщение этих наблюдений даже в самой простой, первоначальной форме имеют весьма существенное значение как для науки, так и для практики мореплавания.

Советские суда плавают во всех частях земного шара, они посещают отдаленные моря, заливы и бухты, бороздят воды Арктики и Антарктики. В этих условиях наблюдения и записки судоводителей представляют особый интерес. За последние годы в нашей печати опубликовано много отрывков из дневников советских моряков, сделанных ими во время их дальних плаваний. К таким работам следует отнести дневники участников дрейфа на ледокольном пароходе «Г. Седов», записки радиста парохода «Кола» Х. Кириленко, статьи капитан-директора флотилии «Слава» Героя Социалистического Труда А. Соляника.

Опубликованные работы, будь то капитальные труды или небольшие статьи, имеют серьезное значение. Они правдиво излагают то, что приходилось наблюдать и видеть своими глазами советским морякам. Эти работы ценны и тем, что они передают молодежи богатейший опыт бывалых мореплавателей, их многолетнюю практику управления судном при различных навигационных условиях.

Трудами советских гидрографических экспедиций созданы прекрасные пособия для мореплавателей — точные карты, лоции. Но, как известно, обстановка на море постоянно меняется. Ранее изданные карты и лоции не могут быть полноценными длительное время, если их систематически не исправлять и не корректировать по извещениям мореплавателей.

Наблюдения и учет всех изменений навигационной обстановки осуществляют гидрографические суда. Однако они не в состоянии одновременно охватить все изменения в навигационной обстановке. Внимательное наблюдение за обстановкой моряками судна, находящегося в этом районе, окажет огромную пользу, так как штурманам нетрудно будет обнаружить расхождения действительной обстановки с картой или лоцией и дать об этом соответствующее донесение. Такое сообщение позволит своевременно оповестить суда о происшедших изменениях в навигационной обстановке.

Однажды советское судно после продолжительного и жестокого шторма подошло к лиману с узким фарватером, огражденным буями. Капитан и вахтенный помощник критически отнеслись к поставленному ограждению, справедливо считая, что буи могли быть снесены сильным ветром, дувшим в течение нескольких дней в одном и том же направлении. Сразу же по входе в лиман они убедились в справедливости своих предположений. Буи действительно оказались снесенными со своих штатных мест. Капитан немедленно дал по радио оповещение, которое приняли другие суда, находившиеся в этом районе.

Капитан судна сделал правильно, ориентировав о существующей обстановке другие корабли, но, к сожалению, для мореплавателей осталось неизвестным, как был проведен пароход через лиман. Ценный опыт проводки этого судна не получил распространения, и о нем стало известно спустя много времени из частного разговора. Оказалось, что у капитана были ценные материалы, собранные им в результате многолетней практики судовождения и внимательного изучения районов плавания, при широком применении способа последовательного пеленгования для нанесения на свою путевую карту приметных ориентиров с моря.

За последние годы возможности для исследований и наблюдений еще более расширились. Наши суда получили и продолжают получать новые и более совершенные радио-электронавигационные приборы и мореходные инструменты.

Каждый мореплаватель при желании может найти много об'ектов для своих наблюдений и исследований. Сюда могут войти вопросы океанографии, океанологии, гидрометеорологии, физической географии, практики эксплоатации морских судов и судовождения. Мы нередко встречаемся с фактами, когда опытные мореплаватели безошибочно определяют близость берега в тумане, приближение тайфуна, снежного заряда или иного резкого изменения погоды по одним им лишь известным признакам. Все это — плоды многолетних наблюдений за окружающей обстановкой.

На Дальнем Востоке известен случай, когда один из капитанов после продолжительного плавания в сплошном тумане, услышав рев сивучей, довольно точно определил место своего судна, подправив счисление на 70 миль, и этим вышел из затруднительного положения — корабль находился вблизи навигационной опасности. Так мог поступить только человек, который пытливо всматривался в окружающую обстановку, систематически накапливал опыт, записывал наблюдения и точно знал, в каких местах моря в данное время года водятся сивучи.

Некоторые мореплаватели путем кропотливого сбора данных, их анализа и сопоставления дали целые таблицы углов дрейфа в зависимости от волнения, силы ветра и его курсовых углов. Эти подробные таблицы оказывали им неоценимые услуги при плавании, когда не представлялось возможным определить величину дрейфа практическим путем.

Однажды на пароходе, идя в 10 милях вдоль берега, мы попали в тяжелые торосистые льды. Положение вещей подсказывало целесообразным взять курс еще мористее, но капитан неожиданно повел судно под самый берег. На наш недоуменный вопрос он ответил, что уже в течение трех дней ветер дует с берега и относит льды, а под берегом могут оказаться районы чистой воды. Из этого ответа мы поняли, что, прежде чем принять такое решение, капитан тщательно проанализировал все условия плавания и учел местные особенности. Капитан оказался прав. Почти вплотную к берегу судно свободно по чистой воде дошло до порта назначения.

Научные наблюдения должны стать делом чести каждого советского мореплавателя. Необходимо наблюдать, исследовать и пытливо всматриваться с мостика судна в окружающую обстановку, чтобы тем самым внести свою лепту в дело дальнейшего развития передовой советской науки.

М. КОТУХОВ,

действительный член Всесоюзного географического общества.

Ответственный редактор В. С. КНЯЗЕВ

ГАЗЕТА ВЫХОДИТ по средам и субботам

АДРЕС РЕДАКЦИИ: Москва, Центр Ветошный переулок, д. 2, второй этаж, третья линия, помещение 211; для телеграмм: Москва — газета Морфлот. Телефоны: отв. редактора К 5-88-07, отв. секретаря, отделов редакции К 4-67-00 и коммут. К 0-01-91, доб. 10. Издательства и бухгалтерии доб. 69. Типографии К 6-14-85, доб. 91 и 1-50.

Б02079 Типография «Гудок». Москва, ул. Станкевича, 7. Зак. № 2077.