

ЦЕНА 40 КОП.

НИИИ.

С. АРСЕНТЬЕВ.

Отвечаем на вопросы читателей

На судоремонтных предприятиях Баку

ОТ СОЦИАЛИЗМА К КОММУНИЗМУ

Матрос II класса парохода «Томск» Н. Васильев просит напечатать статью о путях постепенного перехода от социализма к коммунизму.

В нашей стране впервые в истории построено новое, социалистическое общество. Социализм, о котором мечтали на протяжении столетий самые передовые умы человечества, стал теперь явью. Социализм, который ранее был лишь теорией, о котором спорили, можно и его осуществить или нет, прочно вошел в жизнь и быт советского народа.

Социализм означает уничтожение частновладельческой собственности на средства производства, уничтожение эксплуататорских классов, эксплуатацию человека человеком, конец нищеты, неутоленного голода, бедности, рабского труда, отчуждения, эксплуатации, угнетения и бесправия. Это — уничтожение национального гнета, установление равенства женщин и мужчин. Социализм означает, что между рабочими, крестьянами, интеллигенцией, составляющими советское общество, нет антагонистических противоречий, что среди них нет ни привилегированных, ни обездоленных. Они живут и работают единой семьей, на началах дружественного сотрудничества. Социализм означает, что человек является у нас самым ценным капиталом, что он стал владельцем своей судьбы, полноправным гражданином великой страны, что он трудится не на паразитов — капиталистов и помещиков, а на себя, на свой народ, на свое государство.

Построив социализм, советский народ под водительством партии Ленина — Сталина успешно идет вперед, к коммунизму. Еще в 1936 году Сталинским Конституцией законодательно закрепили тот важнейший исторический факт, что СССР вступил в новую полосу развития, в полосу завершения строительства бесклассового социалистического общества и постепенного перехода от социализма к коммунизму.

Марксизм-ленинизм учит, что социализм и коммунизм — это две ступени одного и того же коммунистического общества. Они имеют в своей основе один и тот же способ производства. И социализм и коммунизм опираются на общественную собственность, на органы производства. И там и здесь отсутствуют эксплуататорские классы. Люди трудятся по своим способностям, народное хозяйство развивается на плановых началах, развитие экономики подчинено во всем общественным интересам капиталистов, а улучшение благосостояния трудящихся масс, росту их культуры.

Вместе с тем социализм и коммунизм отличаются друг от друга рядом особенностей. При социализме существуют две формы общественной собственности: государственная и колхозно-кооперативная. Коммунизм предполагает единую форму общественной собственности — всеобщую общественную собственность на средства производства.

В отличие от социализма, где еще сохраняются известные различия между рабочими, крестьянами и интеллигенцией, при коммунизме эти различия совершенно исчезают.

Социализм подрывает основы противоположности между городом и деревней, между умственным и физическим трудом. При коммунизме эти противоположности окончательно исчезают.

Одним из основных различий между социализмом и коммунизмом является способ распределения продуктов. При социализме общество еще не может удовлетворить всех потребностей людей. Производственные силы не достигают еще такого уровня развития, чтобы можно было удовлетворить все запросы человека. (От каждого по его способностям, каждому — по его труду) — таков руководящий принцип социализма. При коммунизме же господствует принцип: «От каждого по его способностям, каждому — по его потребностям». Производственные силы настолько вырастают, что они обеспечивают изобилие всех предметов потребления.

Переход к коммунистическому принципу распределения возможен только на основе всемерного укрепления основного социалистического принципа распределения по количеству и качеству труда. Отсюда вытекают задачи дальнейшего искоренения уравниловки, совершенствования системы денежной оплаты труда.

Социалистический принцип распределения по труду стимулирует рост квалифицированной рабочей силы, обеспечивает все необходимые условия для правильного сочетания личных интересов с интересами общественными. Этот принцип создает у людей материальную заинтересованность в результатах производства, в повышении квалификации, способствует овладению техникой, неутолкочному повышению производительности труда, что в конечном счете является самым главным и самым важным для победы коммунизма.

Переход от социализма к коммунизму будет совершаться не сразу, а постепенно. Так, например, по мере роста производительных сил общества и создания изобилия предметов потребления будет осуществляться постепенный переход к распределению по потребностям. Постепенный переход от социализма к коммунизму вовсе не означает, что процесс общественного развития будет совершаться медленными темпами. Наоборот, процесс исторического развития в условиях планового хозяйства нашего государства.

Коммунизм отличается от социализма лишь степенью экономической и духовной зрелости общества. «Научное различие между социализмом и коммунизмом», — писал Ленин, — только то, что первое слово означает первую ступень вырастающего из капитализма нового общества, второе слово — более высокую, дальнейшую ступень его».

Поэтому переход от первой фазы коммунизма во второй, высшей его фазе будет совершаться без социальных переворотов. Переход от социализма к коммунизму предполагает создание высшей материальной технической базы, требует дальнейшего неуклонного развития всех отраслей народного хозяйства, промышленности, земледелия, транспорта, товарооборота, гигантского подъема производительных сил. Важнейшим условием перехода к коммунизму является успешное решение основной экономической задачи СССР — догнать и перегнать главные капиталистические страны в экономическом отношении, то есть в производстве промышленной продукции на душу населения.

Осуществление этой задачи требует



Один из лучших матросов парохода «Ялта» — стахановец И. Алданов за проверкой такелажа.

Новый прибор — волновой индикатор

Недавно группа инженеров Ленинградского отделения Всесоюзного научного инженерно-технического общества во главе с конструктором Н. Демидовым и инженерами В. Куликовым и Б. Шварцбергом разработала электрический прибор для измерения высоты уровня жидкости, названный волновым индикатором. Конструкция этого прибора чрезвычайно проста. Прибор не имеет никаких трущихся или вращающихся частей и рычажных передач.

Питание индикатора осуществляется от клеммного аккумулятора напряжением 6 вольт. Давление на наружную мембрану отражается на милливольтметре со шкалой в 28 милливольт.

Комиссия, испытывая волновой индикатор, установила высокие эксплуатационные и измерительные качества прибора и рекомендовала широко внедрить это изобретение на морском транспорте, применяя для измерения уровня жидкости в топливных баках судов, в балластных цистернах, пловучих доках и т. д.

Министр морского флота тов. Новиков в специальном приказе отметил отличные эксплуатационные качества опытного образца прибора, важность его значения для морского флота. Конструкторам нового прибора объявлена благодарность и вручена денежная премия. Опытный образец волнового индикатора сейчас передан в серийное производство.

С. ЛЬВОВ.

ЦЕННЫЕ РАЦИОНАЛИЗАТОРСКИЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ

БАКУ. (Наш корр.). Интересное рационализаторское предложение внес недавно цеховой механик Бакинского порта тов. Анапьев. Намылка сыпучего груза с судов на транспорт производилась обычно вручную. Механизаторы делали попытки позвать «какой груз на транспортер с помощью» грейфера пологого крана, но это не удавалось. Когда грейфер раскрылся, то сырь, зерно и другие сыпучие грузы не попадали полностью на узкую ленту транспортера и сыпались на землю.

Рационализатор Анапьев предложил простой и эффективный способ обработки сыпучих грузов. Благодаря разобранному им усовершенствованному сыпучему грузу теперь при разгрузке судов поступают в специально оборудованный бункер, наклонный желоб которого соединен с транспортером. Применение этого новшества позволило выработать бригаду грузчиков другой работы, а также значительно ускорило обработку сыпучих грузов.

Ценные рационализаторские предложения внесли за последнее время также красношвей тов. Бабаев, механик тов. Фадеев и другие. Только за шесть месяцев нынешнего года новаторы Бакинского порта применили на практике более двадцати своих рационализаторских предложений и изобретений, что дало порту возможность сэкономить свыше 100 тысяч рублей.

Обзор печати

Патристический почин московских стахановцев Лидии Коробельниковой и Федора Кузнецова нашел миллионы последователей в нашей стране. За комплексную акцию по добыче нефти и сырь и работу на обремененных материалах поспевают соревнующиеся тысячи коллективов. На флоте почин московской стахановки подхватила экипаж парохода «Минск». Примером моряков «Минска» последовали стахановские экипажи судов «Сталін», «Верия», «Ауралия», «Ния», «Багров», «Рабочий» и многих других. Большинство этих судов регулярно работает теперь на береговом топлыве.

Важность распространения патристического почина Л. Коробельниковой на флоте неоспорима. И задача бассейновой газеты — всячески помогать новаторам, пропагандировать их опыт. Взялся за это дело и газета «Большевик Каспия».

Ветной на ее страницах были опубликованы десятки откликов — экипажей каспийских судов и ответ на обращение стахановцев парохода «Минск». Последователями Лидии Коробельниковой на Каспии оказались команды судов «Багров», «Туркель», «Низам», «Малгобек», «Рени», «Бабаринка», «Мельжонка», «Свердлов», «Безопасный» и других. Моряки этих судов обязались настойчиво добиваться экономии топлива на определенное время работы на береговых материалах. Моряки Каспия желают знать, как же выполняются взятые обязательства на деле. Читателю важно усвоить ценный опыт передовых команд. Но газета, поместив в апреле — мае обязательства моряков, вскоре забыла о них. Ни разу в течение четырех месяцев редакция не вернулась к столь важной теме, как работа судов на береговом топливе, не раскрыла, хотя бы в одной корреспонденции, опыта передовых команд Л. Коробельниковой на флоте. И это, к сожалению, не единственное упущение газеты.

В Баку выходят крупные судоремонт-

Завод на подеме

Стахановская инициатива зародилась в токарном цехе. Группа инженеров, задавшая целью выжать из техники все возможное, решила механизировать станки марки ДИП-300. Вскоре были составлены расчеты, схемы, чертежи. По ним стахановцы цеха заменили на одном станке фрикционный, фрикционный валик и другие детали.

Опробование механизированного станка производил знаменитый токарь завода тов. Харитонов. Результаты совпали с математическими расчетами инженеров-конструкторов. Станок сделал 600 оборотов в минуту вместо 480 прежних. Такую сложную деталь, как полумесяц главной машины, тов. Харитонов изготовил на обновленном станке за шесть часов вместо 140 по норме. Второе и третье сократились сроки обработки крышек клапанных коробов, непомогательных механизмов, клинковых паропровода и многих других деталей.

Так на заводе им. Вано Стурза было положено начало скоростному резанию металлов. Сейчас здесь успешно действуют три механизированных токарных станка. Работая на них, токари тов. Харитонов, Фатыев, Маликов, Вартамов и Шахматов выполняют сменные задания на 300—400 процентов.

Большие дела складываются из малого. Выполняя свои социалистические обязательства, каждый рационализатор делает то, что в его силах. Общественные

Плохо организован труд

Бакинский судоремонтный завод им. Закавказской Федерации успешно справился с планом 1949 года. Коллектив предприятия, решив закрепить достигнутые успехи, взял на себя ряд конкретных обязательств, направленных на досрочное выполнение плана судоремонта выпущенного года.

Однако хозяйственные руководители, партийная, комсомольская и профсоюзная организации завода мало что сделали для того, чтобы создать соответствующим образом условия для выполнения производственных заданий. В результате завод не выполнил плана шести месяцев. Временной передом не достигнут также в июле и августе.

Основным недостатком в работе завода является плохая организация труда, что вызывает простои в цехах и на ремонтных участках судов. Происходит это потому, что у нас отсутствует должное межцеховое планирование.

На заводе слабо внедряется новая техника. Согласно коллективному договору еще в первом квартале нужно было изготовить вытеснитель пресса, усовершенствованный гидродомкрат, а также механизированное сиденье для присаживания формовочной земли. Внедрение и производство этих новшеств позволяло бы значительно облегчить и ускорить труд слесарей, токарей, формовщиков. Однако ни одно из этих технических мероприятий на деле не было осуществлено.

Завод не выполняет своих обязательств и в отношении снижения брака продукции. Только в первом полугодии в одном лишь литейном цехе было допущено 60 случаев небрежного изготовления литья, а всего на заводе зарегистрировано 148 фактов различных переделок, убыток от которых составил более пятидесяти тысяч рублей. Особенно много брака было допущено при ремонте танкера «Молотов». По этой причине танкер вошел в эксплуатацию на 34 дня позже срока, предусмотренного графиком.

Достижения судоремонтников

Коллектив Бакинской судовой верфи первополный июльский план как по выпуску валовой продукции, так и по судоремонту. В августе задание также перевыполнено.

Таких успехов коллектив судовой верфи добился благодаря продуманным технологическим процессам, правильной организации труда, подготовке рабочего места и умелой расстановке рабочей силы, а также в результате широкого развернутого социалистического соревнования.

Коллектив верфи обязался закрепить достигнутые успехи, добиться еще лучших показателей и закончить выполнение годового плана к 21 декабря 1950 года.

Научное обобщение и массовое внедрение передового стахановского опыта, производственного опыта, опыта передовых бригад — вот задачи, стоящие перед коллективом верфи.

Мало критиковать газету тех руководителей, которые формально подходят к социалистическому соревнованию, не помогают его развитию. Так, на некоторых каспийских судах — «Чорох», «Иртыш», «Болны» — соревнование моряков за славу и звание «Отличника судовой вахты» было организовано плохо. Бассейновая газета, зная об этом, не критикует косность и рутинность, мешающие развернутому социалистическому соревнованию, и даже не называет имен капитанов судов, руководителей партийных организаций и председателей судовых комитетов, которые, по существу, не руководили этим соревнованием.

Но, может быть, так судно и поверхностно осматривая социалистическое соревнование моряков и судоремонтников, бассейновая газета уделяет большое внимание соревнованию портняжков? В самом Бакинском порту есть замечательные крапчатники, есть передовые бригады грузчиков, слеза о которых гремит далеко за пределами бассейна. Однако на страницах этой газеты не много внимания уделяют и портняжкам.

Возьмем последние номера «Большевика Каспия». В № 89 сообщается, что бакинский грузчик Азиз Орудж, став на вахту мира, сумел выгрузить за четыре с половиной часа 160 тонн леса и выполнил за полемны свое задание более чем на 700 проц. Это настоящий трудовой подвиг. Но

усилия новаторов дали свои замечательные плоды. Благодаря внедрению в производство различных рационализаторских предложений и изобретений удалось не только сократить десятки тысяч рублей, но и значительно ускорить ремонт судов. Ряд интересных и эффективных новшеств внедрен по предложениям слесаря тов. Камалова, мастера тов. Ивашева, начальника цеха тов. Алиева и многих других.

Коллектив завода по праву гордится своим новым электрическим цехом, созданным руками самих рабочих. Теперь завод в достаточном количестве имеет свои электроды. Вход в эксплуатацию этого цеха позволил устранить перебои в сварочных работах. Высокое качество электродов дало также возможность резко повысить производительность труда сварщиков. Электроды собственной марки завод снабжает ряд промышленных предприятий Министерства морского флота.

Так шаг за шагом люди завода шли по пути совершенствования производства. Непрекращающееся стремление добиться прогресса с помощью внедрения новой техники принесло желанный успех: свое основное обязательство — повысить производительность труда — завод перебрал почти в два раза. Именно это создало предпосылки для досрочного выпуска из ремонта нескольких судов.

Л. ТИМОШЕНКО.

БАКУ. (Наш корр.).

Очень слабо на заводе поставлено руководство социалистическим соревнованием. Проверкой выполнения социалистических договоров никто не занимается. В этом отношении особенно плохо обстоит дело в корабельном и термобалочном цехах. Здесь даже не знают, кто с кем соревнуется. И нет ничего удивительного в том, что эти цехи длительное время не выполняют производственного плана. Как эти цеха, так и начальники этих цехов тов. Сорвантов и Пилинко до сих пор не принимают необходимых мер для того, чтобы повысить трудовую активность корабельщиков и термобалочников.

77 стахановцев завода за четыре с половиной года послевоенной пятилетки выполнили по десять и более годовых норм. Казалось бы, заводской комитет должен был организовать передачу опыта передовиков соревнованиям отстающим, добиться того, чтобы число стахановцев увеличилось с каждым днем. Но этого не сделано. Обобщение опыта соревнования на заводе по существу не придает никакого значения.

Сейчас у слесарей завода ремонтируются суда «Профинтер», «А. Толстой», «Галилей», «Марат» и другие. Нужно отметить, что ремонт судов ведется недостаточно четко и организованно. Ряд объектов отстает от графиков, попрежнему происходят переделки работ.

Руководство завода (директор тов. Ливон, секретарь парторганизации тов. Ильичев, председатель комитета тов. Атаев) должно, наконец, понять, что выполнение взятых социалистических обязательств является его прямым долгом. Завод должен и может успешно выполнять все свои обязательства, взятые на Всесоюзном социалистическом соревновании в Фрунзе.

Н. ПАШИИ, и. о. начальника отдела труда и заработной платы завода им. Закавказской Федерации.

Замечательным инженером Ф. Ковалевым, нашедшим отклик у рабочих судовой верфи, партийная и профсоюзная организации верфи разрабатывают мероприятия по широкому распространению метода Ф. Ковалева. С помощью инженера и техники намечено изучить и распространить стахановские приемы работы передовиков производства тов. Мартынова, Ермакова, Преснова, Володина, Стекольников.

Передавая опыт другим бригадам по профессии, широко используя стахановские приемы работы, коллектив верфи добьется нового роста производительности труда и досрочного выполнения плана 1950 года.

Н. СУХАРЕВ, главный инженер судовой верфи.

„Обо всем понемногу“

Как удалось портняжкам добиться таких результатов, газета не удостоилась рассказать читателю. В заметке кратко упоминается, что товарищи Азиза Орудж — грузчик тов. Самовод, Салаев и Медведов обещали перекрыть достигнутые им показатели. Шестно идет читатель, что в следующих номерах будет подробно рассказано об этом замечательном соревновании стахановцев. Газета про обязательство грузчиков уже забыла.

Стахановец, передовик производства, новатор — вне внимания этой бассейновой газеты. Редко мы можем на ее страницах найти трудовую биографию или рассказ передового механика, кочегара, диспетчера о своей работе.

Чем же, собственно говоря, погрязли страницы «Большевика Каспия»? Об этом лучше всего говорит заголовок одной из рубрик: «Обо всем понемногу». Обо всем понемногу рассказывает читателю и сама бассейновая газета. Она поверхностно касается важнейших вопросов жизни флота, не вникая глубоко ни в один из них. Упуская из виду важнейшие вопросы жизни производства, здесь находят место для пустой информации, не столь познавательной, сколько крапчатейшей. В основном из таких разделов, например, рассказывается о растении «азиатский», которое обитает у человека опущенные плечи... сажу. А в другой заметке глубокоописательно высчитывается, во сколько километров уложится один миллион елочек. Для чего все это нужно моряку?

Чем же объяснить слабую работу бассейновой газеты? «Большевик Каспия» второй год не имеет ответственного редактора. Временно исполняющий его обязанности тов. Атаев фактически руководит двумя газетами. А полтора редактора второй год мирится с таким положением.

На морях и океанах

На далекой Чукотке

ПЕТРОПАВЛОВСК-КАМЧАТКЕ. (По радио). Из далекой Чукотки расположено селение Майно. Здесь находится оленеводческий колхоз «Дружба». В селе Майно имеются школа, больница и клуб. Многие чукчи, уроженцы этого далекого селения, учатся в Петропавловске-на-Камчатке, во Владивостоке, Хабаровске и Ленинграде.

В одном из рейсов пароход «А. Пушкин» отчалит якорь вблизи побережья, где расположено селение Майно. Морские приключения в Чукотке часто организуют попутные встречи с жителями далеких селений. Лектор политотдела Камчатско-Чукотского пароходства тов. Бестрицкий провел ряд бесед на различные общественно-политические темы.

По примеру экипажа парохода «А. Пушкин» морские судоходные «Лиза Чайкина» и «Любовь Шевцова» также проводят встречи с жителями тех портовых пунктов, куда доставляются грузы.

М. КОШЕЛЕВ, начальник политотдела Камчатско-Чукотского пароходства.

В БАРЕНЦЕВОМ МОРЕ

БОРТ ПАРОХОДА «КОРСУНЬ-ШЕВЧЕНКОВСКИЙ». (По радио). Уже продолжительное время наше судно совершает рейсы в Баренцевом море и в северной части Атлантического океана.

В каждом рейсе судно сверх плана перевозит до 50 тонн груза. В портах экипаж принимает активное участие в грузовых операциях. Четвертый механик тов. Пугачев обеспечивает бесперебойную работу судовых лебедок. Благодаря этому в одном из рейсов погрузка была закончена раньше срока на 40 часов. В борьбе за экономичное эксплоатационное время первенство держат лучшие производственники парохода «Корсунь-Шевченковский»: боцман тов. Кибис, плотник тов. Климачев, матросы тт. Кузнецов, Езакос, машинист тов. Урутенко, кокшары тт. Завьялов, Богданов и другие моряки.

В часы отдыха моряки берут книги в судовой библиотеке. Кокшар тов. Завьялов с большой любовью исполняет обязанности заведующего судовой библиотекой. Благодаря его активной помощи она за последнее время пополнилась новыми книгами. Плотник тов. Климачев овладевает специальностью киномеханика. В каждом рейсе моряки смотрят лучшие советские кинофильмы.

Капитан П. ГАЙДЕЛИС.

ПОМОГАЮТ ПЕРЕСЕЛЕНЦАМ

ХОЛМСК. (Наш корр.). Рабочие судоремонтной мастерской Холмского порта изготовили пилораму для распилилки леса. Она предназначена колхозникам-переселенцам, которые прибыли в Сахалинскую область. Кроме того, коллектив мастеров капитально отремонтировал для колхоза двигатель внутреннего сгорания.

В выполнении этих работ активное участие приняли инженеры тов. Туляков, мастер тов. Галатин, слесари тов. Любимов и бригада плотников тов. Денисов. Сейчас пилорама установлена в колхозе и хорошо работает. Колхозники имеют возможность быстрее строить дома, школу и медицинский пункт.

Критика и библиография О методах работы Константина Шарاپова

В последние годы работники морского транспорта добились серьезных успехов в развитии и внедрении стахановских методов труда на флоте. По инициативе экипажей передовых судов развернулось замечательное патристическое движение за повышение скорости хода судов, ускорение их оборачиваемости и увеличение грузоподъемности, за лучшее использование производной способности флота, экономии топлива и т. д.

Неудачному улучшению работы флота во многом способствует социалистическое соревнование, развернувшееся в морских портах нашей страны. Сочетание передовых методов труда сменного механика Константина Шарاپова и крановщицы Никиты Беспаловой, широко осуществленное при погрузке и разгрузке судов, позволило морякам значительно увеличить количество перевозимых грузов, ускорить оборачиваемость флота и открыть новые возможности для развития скоростной технологии обработки судов. В начале текущего года коллектив Министерства морского флота отметил большое значение их методов для дальнейшего увеличения пропускной способности морских портов.

Инициатива крановщицы Ждановской порта Никиты Беспаловой, любившейся погрузкой и разгрузкой судов скоростными методами, и почин механика Ленинградского порта Константина Шарاپова, обеспечивавшего длительную и бесперебойную работу механизмов без вынужденных их на ремонт, неотделимы друг от друга. Успехи обоих новаторов направлены к одной определенной цели — увеличению производительности работы кранов.

Недавно в издательстве «Морской транспорт» вышла брошюра о методах труда Константина Шарاپова. Автор брошюры старший инженер тов. Морозов, помогающий механику-новатору обобщить и усо-



Курсанты Рижского и Таллинского мореходных училищ проходили морскую практику на учебном парусно-моторном судне «Капелла». Совершая рейсы по Балтике, будущие судоводители изучали парусное дело, определяли местонахождение судна в море, закрепляли теоретические знания, полученные в училище. На снимке: парусное учебное судно «Капелла» в море.

Самоотверженность экипажа танкера „Тендра“

Танкер «Тендра» совершает рейсы на регулярной грузовой линии между портами Кавказа и Крыма. Экипаж этого небольшого судна трудится по-стахановски, чтобы досрочно выполнить головной план перевозок.

Недавно в районе плавания танкера стояла штормовая погода. Об этом в Москву коротко сообщила диспетчерская сводка. Редакция газеты «Морской флот» связалась по радио с танкером «Тендра» и попросила капитана тов. Журавлева рассказать о примерах мужества и самоотверженности, проявленных моряками в борьбе за досрочное выполнение рейсового задания. В беседе по радио с нашим корреспондентом капитан тов. Журавлев сообщил следующее:

Наше судно вышло из порта погрузки на три с половиной часа раньше срока. За кормой еще не открылись портовые здания, как мне доложили о том, что на правый винт наматался трос. Машинка была остановлена. В это время на море начались штормы. Сила ветра уже достигла пяти баллов. Мы не хотели терять времени в ожидании водолазного бота и решили сами

Скоростная разгрузка

Работники Архангельского порта широко внедряют передовые методы скоростной обработки судов. Это дает возможность значительно сократить стоянки судов и перевозить для народного хозяйства дополнительно сотни тысяч тонн грузов.

Широко развернулось комплексное соревнование между моряками и работниками порта. Экипажи судов, еще находясь в море, сообщают о количестве груза, его номенклатуре, весе, объеме, таре и размещении по трюмам.

Опыт подтвердит, что технологическая

организовать винт. Секретарь судовой комсомольской организации матрос тов. Федорченко обратился с просьбой — разрешить ему проделать эту операцию.

В течение 20 минут комсомолец тов. Федорченко несколько раз нырял в воду и вновь поднимался на судно. Вскоре смелый молодой моряк доложил: «Винт чист». Судно продолжило рейс и на 2 часа раньше срока прибыло в порт назначения.

Несколько дней назад, глубокой ночью, когда танкер «Тендра» находился в открытом море, разразился сильный шторм. Неожиданно из строя вышло рулевое управление — лопнул штуртрос. Волны неистово захлестывали палубу. Независимо от этого, комсомольцы — боцман тов. Цабек, матросы тт. Шапошников и Заливайский быстро обнаружили место, где лопнул штуртрос. В течение полутора часов смелые моряки устранили повреждение. Порой волны сбивали их с ног. Поддерживая друг друга, комсомольцы продолжали работать. Благодаря их самоотверженности и настойчивости рулевое управление вновь вошло в строй.

карта, составленная с учетом этих подробностей, оправдала себя. Судно начинает разгружаться сразу же после оповещения в причале, одновременно из всех трюмов. Наиболее трудоемкой операцией недавно считалась разгрузка угля. Но механизаторы и грузчики Архангельского порта сумели создать новую технологию. В результате в несколько раз возросла производительность труда. Став на стахановскую веху мира, крановщицы тт. Мураткина, Цыкина, британцы грузчиков тт. Ткаченко, Ефеско, и другие ежедневно выполняют по четыре-пять нормы.

го назора и ухода за кранами на участке тов. Шарاپова и выписки из его личной тетради «Задания крановщицам, слесарям и электрикам».

В брошюре рассказывается, как Константин Шарاپов организует свой труд и работу своей смены. Он приходит в район за 20—30 минут до начала работы и вместе с дежурным диспетчером обсуждает, как лучше расставить людей и механизмы, чтобы достигнуть высокой производительности крановщиц и грузчиков. «Если», — пишет автор, — на каком-либо судне обнаруживается сложный груз, например, тяжелые, длинномеры, или приходится на одном трюме работать спаренными кранами, тов. Шарاپов добивается, чтобы в такой смене работали более опытные и квалифицированные крановщицы. Благодаря этому устраняется опасность порчи тары груза или аварийных механизмов.

Перед началом работы К. В. Шарاپов собирает весь личный состав своей смены, выдает крановщицам карточки, информирует их об ошибках, допущенных предыдущей сменой. Крановщицы, принимая кран от сменщиков, тщательно осматривают механизмы, записывают в вахтенном журнале замеченные неисправности.

Во время грузовых операций тов. Шарاپов находится на причале и наблюдает за работой крановщиц. Бывает иногда, что некоторые крановщицы в один подъем берут больше груза, чем позволяют условия безаварийной работы, или не замечают, когда грузчики под вилками заволят трос, который из-за трения о комингс люка может быстро изнашиваться. В таких случаях сменный механик исправляет ошибки крановщиц.

Говоря о методах технического назора, профилактического ремонта и усовершенствования крановых конструкций, автор брошюры показывает рост технического уровня повара и его роль в обучении людей, повышении их квалификации, знаний. Вот один из таких примеров.

В районе порта имеются электрики. В обязанности которых входит обслуживание электромеханизмов и оборудования. Но не всегда сменный механик может воспользоваться их услугами. Гораздо лучше, когда он сам хорошо знает аппаратуру, с которой связан крановщик в своей работе. Изучив электрическую часть крана, Константин Шарاپов лично проверяет электромагниты и контроллеры, тщательно следит за состо-

Бывалый моряк

В Ярославле живет один из участников Пустомского боя, в прошлом моряк крейсера «Олег» Александр Васильевич Магдалинский. Свою морскую службу он начал восемнадцатилетним юношей на одном из судов Восточного флота. Когда в 1902 году его призвали на военную службу, А. Магдалинский попал на крейсер «Олег». Здесь от был матросом, рулевым, старшим и из этого корабля участвовал в Пустомском бою.

У Александра Васильевича сохранилось пожелание от времени «свидетельство» о его службе на крейсере «Олег». После окончания русско-японской войны он был помощником капитана на многих волжских судах. Затем стал капитаном. Окончивший лет назад тов. Магдалинский начал работать в Ярославском военно-морском клубе. Недавно исполнилось полвека его службы на флоте. Несмотря на свой преклонный возраст, Александр Васильевич отстает много сил и труду в популяризации военно-морских знаний среди трудящихся Ярославской области. Среди его воспитанников много работников речного транспорта и студентов учебных заведений Ярославля.

Бывалый моряк А. Магдалинский часто проводит беседы, доклады и лекции на предприятиях и в учебных заведениях области, выступает с воспоминаниями о своей службе на крейсере «Олег» и Пустомском морском сражении.

А. САКОВ.

Новые книги

И. Б. ЛЮБИМОВ, Г. И. ФЕДЧЕНКО. Пособие для лебедчиков днюглубительного флота. Изд-во «Морской транспорт». Москва, 1950 год. Цена 6 руб. 65 коп.

Пособие предназначено для лебедчиков и матросов днюглубительного флота. Помимо сведений о морских путях, подолных каналах, акваториях портов, работе лебедок, вспомогательных механизмов и специальных устройств и правил их эксплуатации, в книге даны материалы об организации и производстве днюглубительных работ в объеме, необходимом для помощника баггер-матрера.

Кодекс торгового мореплавания Союза ССР. Изд-во «Морской транспорт». Москва, 1950 год. Цена 8 руб. 30 коп.

Кодекс торгового мореплавания Союза ССР был опубликован в «Собрании Законов СССР» за 1929 год. На протяжении последующих лет в отдельных выпусках «Собрания Законов СССР» был опубликован ряд законодательных актов, которые внесли значительные изменения в первоначальный текст кодекса.

В новом издании, выпущенном сейчас в свет, дается проколлифицированный текст Кодекса торгового мореплавания СССР со всеми изменениями и дополнениями.

И. Н. ШАФИР. Причины повреждений портовых гидротехнических сооружений. Изд-во «Морской транспорт». Москва, 1950 год. Цена 17 руб.

Книга И. Шафиров посвящена исследованию причин повреждений портовых гидротехнических сооружений — молов и волноломов. Она рассказывает о проектировании, строительстве и технической эксплуатации морских гидротехнических сооружений.

КОРОТКО

На многих судах Латвийского пароходства успешно внедряется рейсовый хозрасчет. Сейчас Центральный научно-исследовательский институт морского флота начал разработку положений о рейсовом хозрасчете, которое являлось бы руководством для начальствующего состава судов.

Находясь в дальнем плавании, моряки парохода «А. Барбос» занимаются спортом. Во время стоянок в портах происходят встречи по волейболу, организуются шлоупные походы под парусами и на велосипедах.

На стадионах Баку успешно выступают футбольная команда молодых моряков пароходства Каспийск. В ее составе матрос тов. Шевцов, помощник машинист тов. Толстой, машинист тов. Аветисов и другие. Недавно моряки-спортсмены в соревнованиях футбольных команд Шаумяновского района г. Баку завоевали второе место.

В Архангельске закончились областные соревнования по легкой атлетике и гимнастике. Спортсмены общества «Волны» тов. Кутейников в беге на 100 метров занял третье место. Его время — 11,9 сек. Горожане общества «Волны» завоевали первое место.

Влияем соединений в точках питания крана, защитных средств, предохранителей и т. д. Совместно с электриком тов. Рычковым Константин Шарاپов обучил крановщиц, как нужно правильно пользоваться электроаппаратурой, проверить ограничители, самостоятельно производить зачистку нагара на контактах. Многие рабочие теперь сами устраняют серьезные недостатки в электрооборудовании. По инициативе К. Шарاپова в Ленинградском порту организованы стахановские школы. В них обучалось около 100 человек. Все стахановцы, прошедшие в школах курс обучения, на много повысили выработку.

Константин Шарاپов выступил инициатором нового метода смазки трущихся частей механизмов. Ему на помощь пришли инженеры Центрального научно-исследовательского института морского флота. Были составлены специальные карты смазки механизмов кранов различных конструкций. Инженеры дали необходимые технические обоснования и снабдили многих рационализаторских мероприятий новатором.

Применение методов Константина Шарاپова способствовало успешному выполнению планов работы порта и дало большой экономический эффект. Если, например, в 1947—48 гг. стоимость ремонта механизмов только в первом районе Ленинградского порта превысила 200 тысяч рублей, то в 1949 году эти затраты составили всего лишь около 56 тыс. руб. В позапрошлом, 1948 году в том же первом районе на ремонт была поставлена половина всего кранового оборудования, а в зиму 1949 года в ремонте нуждалось только 10 проц. кранов. Новый метод ухода за механизмами уже дал Ленинградскому порту экономию в сумме свыше 400 000 рублей.

В брошюре показано, как почин Константин Шарاپова был подхвачен другими механизаторами в Ленинграде и в других морских портах нашей страны. Рассказывается, как работают последователи Константина Шарاپова.

С. ТЕРЕНТЬЕВ.

СОБЫТИЯ В КОРЕЕ

СООБЩЕНИЯ ГЛАВНОГО КОМАНДОВАНИЯ НАРОДНОЙ АРМИИ

В сводках за 10 и 11 сентября Главное командование Народной армии Кореи сообщало, что на всех фронтах части Народной армии, преодолевая упорное сопротивление противника, продолжали наступление.

На восточном побережье войска Народной армии вели бои по уничтожению остатков частей противника, разгромленных южнее Пхохана (Хокходо), а также в районе Ангани (Анкори).

Части Народной армии, занявшие пхоханский аэропорт и наступающие на юг, нанесли мощный удар по противнику, который, пытаясь оказать сопротивление, создал в горах сильные оборонительные позиции с дотами, дзитами, проволочными заграждениями и минными полями. В боях на этом направлении уничтожено более 200 солдат и офицеров противника, взято свыше 200 пленных и захвачены большие трофеи.

Южнее Пхохана (Хокходо), а также в районе Хачжу (Хейсю) части Народной армии, прорвав во многих местах линию обороны противника, развивают наступление.

Войска Народной армии, действующие на восточном берегу реки Нактонган (Ракунто), севернее и северо-западнее Тагу (Тайку), и части Народной армии, освободившие Нонхонгу (Эйсен), Ангани (Анкори) и другие важные стратегические пункты, продолжают вести наступательные бои с противником на новых его оборонительных позициях.

9 сентября в боях южнее Ангани (Анкори) части Народной армии сорвали попытки противника перейти при поддержке танковых частей в контратаку с целью приостановить продвижение Народной армии. В этом районе части Народной армии уничтожили свыше 200 солдат и офицеров противника и взяли более 50 пленных. Захвачены трофеи: сменных танков — 4, ракетных орудий — 5, самоходных орудий — 6, а также много другого вооружения и боеприпасов. Части Народной армии, освободившие Тунли (Тун'ли), Корен (Корен), Талудон (Талудон) и занявшие другие важные узлы вражеской обороны севернее Тагу (Тайку), продолжают вести наступательные бои.

На участке фронта южнее Талудона (Талудон) американские войска, в том числе мотомеханизированная дивизия, пытаясь приостановить наступление частей Народной армии, оказали ожесточенное сопротивление. Части Народной армии, наступающие в этом направлении, преодолевая сопротивление противника и нанося

ему большие потери в живой силе и технике, продолжают продвигаться на юг. В этих боях войска Народной армии уничтожили и взяли в плен много вражеских солдат и офицеров, захватили 3 танка, 8 орудий, в том числе 4 ракетных, и много другого вооружения и боеприпасов.

На южном побережье части Народной армии нанесли мощный удар контратакующему противнику, опирающемуся на прочные оборонительные позиции, и повсеместно продвигаются вперед.

СООБЩЕНИЯ ИНОСТРАННЫХ КОРРЕСПОНДЕНТОВ

Как сообщает токийский корреспондент агентства Ассошиэйтед Пресс, штаб Макартура заявил, что корейская Народная армия заставила американские войска отступить юго-западнее Пхохана (Хокходо), установив там самый контроль над шоссе, идущим от Пхохана (Хокходо) к Ангани (Анкори).

По сообщению токийского корреспондента агентства Рейтер, рано утром 11 сентября северокорейские войска начали атаку на позиции американских войск, защищающих северный подход к Тагу (Тайку). Атака началась после продолжительного артиллерийского огня, в результате которого были перебиты американские линии коммуникаций и снабжения. В восьми милях к северу от Тагу разгорелся ожесточенный бой.

Газета «Санди таймс» поместила сообщение корреспондента Ричарда Хьюза, находящегося в Коре, Хьюз выражает тревогу по поводу «огромных нечеловеческих потерь в Корею» и считает, что необходимо перебросить в Корею, «по меньшей мере, 8 хорошо снаряженных дивизий».

«Между американцами и южнокорейцами», — сетует Хьюз, — нет ни глубокой симпатии, ни даже дружеского расположения. «Американские и английские солдаты не имеют отвлеченных суждений или членораздельного мнения относительно того, почему они сражаются, но они обычно усматривают в войне угрозу для своей страны или своего ордера. В этой войне, как они упорно утверждают, они не могут усмотреть ничего подобного».

И Хьюз вынужден признать, что «эта война ведется без настоящего воодушевления».

Корреспондент указывает, что «в Токио наблюдается мелочное недоброжелательство между английской дипломатической миссией и штабом Макартура», который отказался принять главу английской дипломатической миссии Гаскойна.

«В американских кругах в Токио, — пишет Хьюз, — усиливается мнение, что вооруженная интервенция в Корею была ошибкой».

Физкультура и спорт Плавание на дальние расстояния

Недавно в Сочи состоялись четвертые всесоюзные соревнования по плаванию на дальние расстояния. В них приняли участие пловцы общества «Волны». Звание чемпиона СССР на 1950 год среди женщин присуждено заслуженному мастеру спорта Евгении Второвой («Волны»), которая заняла первое место в 15-километровом проплыве. У мужчин на дистанции 25 километров второе место завоевал заслуженный мастер спорта тов. бакинское судоремонтного завода имени Ван Струа А. Козырев, Соревнования показали возросшее мастерство советских пловцов — участников дальних проплывов.

Сегодня мы печатаем рассказ председателя Центрального совета общества «Волны» А. Шмелева, возглавлявшего группу пловцов-волнников.

Уже не первый год советские спортсмены участвуют в соревнованиях по плаванию на дальние дистанции. Коллектив пловцов общества «Волны» тщательно подготовился к четвертым всесоюзным соревнованиям в районе Сочи. На сборе они прошли специальную тренировку, совершивши ряд проплывов на 5—10 километров.

Накануне первого дня соревнований шел сильный дождь, но на рассвете тучи рассеялись и ярко засияло солнце. Лышь на море было волнение. В этот день состоялся женский проплыв на 15 километров. Дистанция была разделена на три этапа по 5 километров каждый. Резким броском вперед устремилась Евгения Второва. Она легко плыла стелом кроль, делая по 32 удара каждой рукой в минуту. Этот высокий ритм соревнований на дальние расстояния темп Евгении Второва сумела сохранить на протяжении 4 километров. Это расстояние она прошла за 1 час 28 мин. и на 200 метров опередила лизнахов В. Симакочу и В. Демченко. Пятикратный всесоюзный чемпионка Евгения Второва проплыла за 5 час. 8 мин. 46 сек.

В 25-километровом проплыве для мужчин участвовал ряд спортсменов общества «Волны». Сразу же вперед ушел заслуженный мастер спорта В. Глаздин («Волны»). Первый километр он проплыл за 12 мин. 30 сек., второй — за 14 мин. 10 сек. Такой сильнейший темп в плавании на длинные дистанции вызвал тревогу у сопровождавшего врача. Несмотря на предложение сбавить темп, В. Глаздин продолжал плыть с такой же скоростью. На пятом километре он оторвался от остальных участников соревнований на 500 метров. За ним шли заслуженный мастер спорта А. Козырев, мастер спорта М. Корниенко, заслуженный мастер спорта В. Биселухин, сочинский пловец А. Протопопов, инженер Министерства морского флота М. Бочеровский.

Но слишком быстрый темп, взятый В. Глаздиным, вызвал отрицательную реакцию организма. На восьмом километре спортсмен перешел с кроля на брасс (более тихий способ плавания), стал останавливаться и жаловаться на боль в боку. Однако В. Глаздин продолжал плыть. На 9-м километре его обошли А. Козыров, Н. Корниенко и А. Протопопов.

Начиная с 17-го километра, острая борьба развернулась между А. Козыревым («Волны») и Н. Корниенко («Динамо»). Когда до финиша осталось несколько сот метров, Александр Козырев совершил непростительную ошибку. Плывая впереди Н. Корниенко на 200 метров, он неожиданно стал уходить от прямой линии к финишу, начал плыть мористое, по кривой линии, затрачивая силы и энергию на преодоление лишнего расстояния. Этим обстоятельством воспользовался Н. Корниенко, который пришел к финишу первым. Он выиграл у А. Козырева всего лишь 1 метр. 40 сек., проплыв дистанцию в 25 километров за 8 час. 19 мин. Третьим к финишу пришел сочинский пловец А. Протопопов и четвертым В. Глаздин («Волны»).

Спортивное обозрение

ВПЕРЕДИ — КОМАНДА ЦДНА

Двенадцатый чемпионат СССР по футболу приближается к концу. Осталось всего 34 матча. Впереди поперек идет команда ЦДКА, набравшая сейчас 49 очков после 32 игр. На втором месте — московское «Динамо», имеющее 45 очков после 33 игр. Динамовцы значительно укрепили свое положение в розыгрыше после воскресного матча, проведенного с московским «Спартакком». Встреча прошла при переполненных трибунах Центрального стадиона имени В. И. Ленина в хорошем темпе. Спартаковцы потерпели поражение, несмотря на то, что падали чаще, чем динамовцы. Результат матча 3:1 в пользу команды «Динамо».

Третье место в таблице двенадцатого чемпионата СССР по футболу занимает сейчас тбилиское «Динамо». На четвертом месте — команда ВВС.

НА МОТОЦИКЛАХ И ВЕЛОСИПЕДАХ

В Москве проведено первенство СССР по мотоциклетному спорту. Звание абсолютного чемпиона по кроссу завоевал представитель команды Советской Армии спортсмен В. Платыч. В гонке на 111 километров он показал лучший результат — 2 часа 45 мин. 51,6 сек. Командное первенство, присуждаемое по результатам кросса и посеймен гонкам, выиграл коллектив мотоциклистов

ПОБЕДА СОВЕТСКИХ БОКСЕРОВ

В Финляндии с успехом выступили боксеры СССР. Два матча состоялись в Хельсинки. Оба закончились блестящей победой советских спортсменов. Из 16 встреч они выиграли 16, проиграв в четырех неактивировали своих противников.

Финские газеты дали высокую оценку спортивному мастерству советских боксеров. Газета «Южкансан саномат» пишет, что «восемьдесят советских боксеров неопобедимы в Европе. Газета «Валла сана» отмечает, что своим выступлением советские боксеры оправдали свою славу лучших в мире спортсменов».

А. СОРОКИН.

Ответственный редактор
В. С. КНЯЗЕВ