IV сессия Курского областного совета депутатов трудящихся

ОБСУЖДЕНИЕ ДОКЛАДА тов. ВОЛЧКОВА

На утреннем заседании сессии 26 декабря начались прения по докладу председателя исполкома облсовета тов. Волчкова о работе машинно-тракторных станций.

Председатель сессии депутат Бакун предоставляет первое слово т. Омельченко, старшему агроному Рыльской МТС.

— Обе МТС нашего района,—говорит тов. Омельченко,—не выполнили план тракторных работ. Это сильно отразилось на урожайности колхозов. В чем причины плохой работы МТС? Прежде всего в неправильной эксплоатации тракторного парка. Велики простои машин, много холостых пробегов. За короткое время один трактор Рыльской МТС побывал в 3 колхозах, а в одном из них дважды. Машина холостую прошла 60 километров. Молотилка машиниста Сомова за сезон посетила 6 колхозов. Тов. Омельченко говорит далее об отсутствии планового технического ухода, о бесхозяйках в нефтехозяйстве МТС. Чтобы исправить все это, нужно поднять авторитет механика МТС, освободить его от обязанностей посыльного за запасными частями. Говоря о недостатках в агрообслуживании колхозов, т. Омельченко приводит такой факт. Из 9 агрономов Рыльской МТС 5 работают в аппарате. Он предлагает большую часть их передвинуть на участки, а также направить на производство агрономов, работающих в различных заготовительных организациях.

Депутат Говоров говорит о недостатках планирования. Он приводит факты по Валуйскому району, показывающие, что едва при составлении планов тракторных работ исходят лишь из формальных признаков. Тов. Говоров критикует неповоротливость базы Автотракторосбыта, которая во многом мешает нормальной работе МТС.

— У нас в области 120 директоров с низким образованием. Недостаток знаний мешает многим товарищам как следует руководить, между тем помощи в учебе директоров не оказывается. Настоящей заботы об этом нет. Далее тов. Говоров говорит о внедрении опыта Азовской МТС.

— Это вовсе не простое дело, как думают некоторые директора. Нужно обеспечить бригады полевыми мастерскими, инструментом, чтобы проводить техуходы в поле. Валуйская МТС уже занимается этим. Мы имеем в бригадах хранилища для горючего. Но нужна помощь всем МТС со стороны местных советов, чтобы привлечь и колхозы к подготовке отрядов для работы по новому.

Начальник Поныровского производственно-территориального управления облземотдела т. Финочкин останавливается на работе отдела кадров облзо. Он сообщает факты необдуманного подхода к работникам, когда «из укрепления» отставших МТС направлялись иногда проштрафившиеся или просто неопытные работники.

Тов. Кузьменко—начальник Дмитриевского производственно-территориального управления облземотдела говорит о подготовке трактористов. В Разветьевской МТС вначале сева нехватало 43 трактористов, в Фатеевской—65. Эти уроки не учтены. По МТС управления на курсы трактористов подобрано до 300 человек, в том числе в Дмитриевском районе из 250 человек набрано 75.

МТС Дмитриевского и Поныровского управлений самые отстающие в области. Казалось, что начальники управлений тт. Кузьменко и Финочкин расскажут, что предпринимается ими для вытягивания отстающих. Этого не произошло. Речи этих товарищей не отличались ни самокритикой, ни глубоким знанием дела. Видимо, благодушие, которое царит в управлениях, и мешает, прежде всего, работе МТС.

Тов. Сухоруков—председатель исполкома Больше-Троицкого райсовета говорит о контроле за выполнением договоров между МТС и колхозами. Отсутствие такого контроля приводит к срыву многих работ. МТС, перевыполняя задания по таким легким работам, как боронование, срывают важнейшие работы: вспашку пара, под'ем зяби, комбайновую уборку. Гонясь за общим процентом выполнения плана, иные директора забывают об интересах дела. Вот почему надо постоянно весь год следить, как выполняются договора. Тов. Сухоруков говорит, что МТС района не получают никакой помощи от Белгородского производственно-территориального управления (начальник тов. Сухотерин).

О подтягивании отстающих МТС по уровню передовых рассказал сессии начальник Ново-Оскольского производственно-территориального управления тов. Тараканов. Он приводит цифры, показывающие, как выправляются МТС. Ольшанская МТС впервые за все время выполнила план тракторных работ. Старо-Оскольская, Салтыковская, Пушкарская МТС в прошлом году на 20—30 процентов недовыполняли план, а сейчас справились со всеми работами. Грушенская и Ютановская МТС выполнили программу, не перерасходовав горючего.

Дальше тов. Тараканов говорит о том, что МТС управления деятельно готовятся работать по-новому. Старо-Оскольская МТС на 20 декабря прошлого года выполнила план ремонта IV квартала на 57 проц., а выше—на 100 процентов. То же самое и в Пушкарской и в Ново-Оскольской МТС. Тов. Тараканов отмечает, что исполкомы Старо-Оскольского, Уразовского, Валуйского, Велико-Михайловского и Волоконовского районов хорошо помогают МТС в создании бытовых условий для трактористов. Он считает, что этот опыт достоин распространения на всю область. Забота о кадрах—условие успеха. В МТС Ново-Оскольского управления вместо 480 трактористов по плану, учится 724 человека, в том числе 89 женщин.

Недоумение вызвало выступление на сессии директора ремонтного треста тов. Мишина. Критикуя всех и вся, он так и не сказал толком, что же предпринимает ремонтный трест, имеющий немало инженеров для вытягивания МТС из прорыва, в котором они находятся. Видимо, у руководителей ремонтного треста нет никакой тревоги за ход ремонта тракторов в области.

Тов. Полухин—председатель исполкома Уразовского райсовета обращает внимание на учебу руководящих кадров МТС и не только тракторному делу, но и вопросам экономики, организации труда, финансов, планирования и т. д.

—Если МТС будет переходить на методы азовцев,—говорит т. Марчук—директор Хомутовской МТС,—нужно, чтобы Автотракторосбыт перестроил свою работу. Сейчас он дает неукомплектованные детали, нарушает сроки. А из-за этого графики техухода летят на смарку.

Депутат Концаков рассказывает о том, как в Обоянском районе решили учить руководящие кадры МТС. С помощью преподавателей школы механиков для актива МТС будут систематически читаться лекции. Тов. Концаков критикует Курское производственно-территориальное управление, которое не перенесет опыт лучших МТС. Недавно на совещании директоров и механиков даже не поставили доклада передовой Кшевской МТС, а у нее есть чему поучиться.

Председатель исполкома Ракитянского райсовета тов. Озейников говорит о помощи новым МТС. Он рассказывает о Сумовской станции, в которой три года строится мастерская, нет общежития для ремонтников. Между тем Суджанское производственно-территориальное управление руководит МТС поверхностно, не вникая в их нужды.

Депутат Ковалъ подробно разбирает причины отставания МТС в северных районах. Главная причина—варварское использование машин. В Тресвятинской МТС трактор ЧТЗ таскал по одному культиватору. Можно ли при этом ожидать высокой производительности? Каждая МТС имеет условия для хорошей работы, стоит только как следует взяться за организацию дела. Эту мысль тов. Ковалъ подтверждает примером Поныровской МТС. В прошлом году она до января не начинала ремонта и к выезду в поле не подготовила 38 машин. Районные организации и руководители МТС взялись сейчас за под'ем станции, в результате она вышла по ремонту на второе место в области.

Тов. Воронов, главный инженер Главного Наркомзема СССР, посвятил свое выступление вопросам технического ухода за тракторами. На примере работы Белгородской МТС он показывает, к чему приводит плохое качество ремонта машин. —Прошлогодние уроки,—говорит т. Воронов,—не учтены, ремонт срывается. Тов. Воронов критикует несерьезные выступления тов. Шпилько, который пытался скрыть плохую работу Автотракторосбыта об'ективными причинами. Работники Автотракторосбыта сидят и ждут готовенького, не проявляют инициативы и настойчивости.

Тов. Воронов поднимает важный вопрос о помощи МТС со стороны исполкомов районных и сельских советов.

— Чтобы внедрить передовой опыт, нужно знать его,—говорит тов. Воронов, —а вот начальник Суджанского управления тов. Панков сам не разбирается в техухоходах, не умеет составить их график. Понудрово, что возглавляемое им управление не руководит внедрением опыта Азовской МТС.

Депутат Сентюрев сообщил о мерах, которые принимают в Михайловке для подтягивания отстающих станций. Эти меры уже дают результаты.

В своем выступлении начальник облземотдела депутат Горшелев останавливается на вопросе об авторитете директора МТС. С единоначалием в МТС иногда не считаются. В Щигровском и Ясеновском районах уполномоченные райисполкома отменяли распоряжения директоров. Это мешает нормальной работе МТС.

Тов. Горшелев подробно говорит о финансовом состоянии МТС, приводит факты расточительства и бесхозяйственности. Многие директора МТС, допуская перерасходы средств, безостановочно обращаются за дополнительными ассигнованиями, а районные организации вместо того, чтобы контролировать финансовую деятельность МТС, зачастую поддерживают эти незаконные требования директоров.

На утреннем заседании закончились прения по первому вопросу. После краткого заключительного слова тов. Волчкова об'является перерыв.

* * *

На 20 декабря план ремонта тракторов по области выполнен за 46 процентов, то-есть по существу сорван. Положение крайне тревожное, если учесть, что и на других участках подготовки МТС и колхозов к севу неблагополучно. И тем более странно, что выступления начальников производственных управлений, отдельных директоров МТС, председателей исполкомов райсоветов, директора ремтреста т. Мишина и т. Шпилько (Автотракторосбыт) были произнесены ничем не оправданным благодушием. Эти товарищи не только не сообщили сессии, что ими делается для преодоления отставания, но и о самом отставании говорили так, будто его и не существует. Директор Курского моторемонтного завода тов. Тарасов, по вине которого многие МТС области срывают ремонт, даже не соизволил отчитаться за это перед сессией.

Такая самоуспокоенность работников земельных органов не сулит ничего хорошего. Чем скорее с ней будет покончено, чем скорее все руководители районов и МТС по-боевому возьмутся за преодоление отставания в подготовке к весне—тем лучше.

Е. Панова—стахановка колбасной фабрики Курского мясокомбината, совмещая два процесса, производственную норму выполняет до 140 проц.

Фото А. Богданчикова.

В местных партийных организациях

■ О политпросветработе на селе обсуждал на-днях вопрос Белгородский райком ВКП(б). Ставились в пример избы-читальни Краснянского и Разуменского сельсоветов, где организуются лекции, работают кружки, проводится большая работа по коммунистическому воспитанию колхозных масс.

Некоторые партийные организации и районо не сумели передать опыта лучших очагов культуры всем политпросветучреждениям. Помещение ряда изб-читален и клубов не подготовлены к зиме. Райком решительно осудил недооценку политпросветучреждений.

Решено подобрать и утвердить на ближайшем бюро райкома кадры избачей, организовать семинары для повышения их квалификации, привести в порядок все клубы и избы-читальни района. Райком предложил сельским парторганизациям проследить за выполнением бюджетных ассигнований на эти цели, лучше использовать средства культфондов в колхозах. В ближайшее время решено провести выборы советов изб-читален, широко обсудить призыв интеллигенции села Федянино, Рыбновского района, Рязанской области, ко всей интеллигенции Советского Союза—принять активное участие в развертывании политпросветработы в деревне.

■ На заочных антирелигиозных курсах в Свободинском районе обучается 31 человек. Проведена одна конференция. Заочники прослушали лекции: «О происхождении и классовой сущности религиозного праздника «рождества», «Коммунизм и религия» и другие. Многие из заочников сейчас ведут большую общественную работу.

■ Более тридцати стахановцев выдвинуто на руководящую работу на Белгородском винзаводе. Однако выдвиженцам, как это показало обсуждение на партсобрании, слабо оказывалась помощь, не налажена была техническая учеба. Сейчас парторганизация организует обмен опытом работы выдвиженцев, улучшает работу технической школы II ступени. С января 1941 года на заводе начнет работать стахановская школа.

НА ТЕМЫ ДНЯ

КОЛХОЗЫ—ПОМОЩНИКИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Борьба со снегом на железнодорожном транспорте решает успех перевозок. Не очистили своевременно пути от снега, значит поставили под угрозу быстрое продвижение поездов. Большую помощь в борьбе со снегом должны оказывать железнодорожному транспорту колхозы, расположенные вблизи от железной дороги. Там, где колхозники дружно идут на очистку путей, не страшны ни заносы, ни метели.

Недавно прошли первые метели. Не дожидаясь особых приглашений, колхозники ряда сельхозартелей организованно двинулись в околотки и на станции. Кипела работа на 8-м околотке железной дороги имени Дзержинского. Здесь очищали линию колхозники артели им. Свердлова, Бесединского района. На станции Золотухино этой же дороги, работали колхозники сельхозартели им. Чкалова и им. 17-го партс'езда, Золотухинского района. Были очищены не только главные линии, но и запасные. Ни один поезд не был задержан.

Колхозники показали пример высокой сознательности. В нужную минуту они оказали транспорту громадную услугу.

Забыли о договоре, заключенном с железнодорожниками, колхозники сельхозартелей «Коммунар», им. 26 бакинских комиссаров, им. Сталина и им. ОДВЕА, Стрелецкого района. Ни один колхозник не вышел на очистку путей от снега. В связи с этим железнодорожникам пришлось приложить немало усилий, чтобы обеспечить нормальную работу транспорта.

Плохо шла очистка на участке Льгов—Глушково. Колхоз имени III Интернационала, Кореневского района, только после неоднократных требований выслал 6 человек вместо 15. Колхоз «Ленинский путь», этого же района, должен был дать 34 человека и 4 лошади, но когда разыгралась метель, на линии не оказалось никого.

Подобные факты имели место также на линиях Белгородского, Касторенского и Валуйского отделений. В Белгородском отделении, например, на очистке снега работало только 97 колхозников и 3 лошади вместо 603 колхозников и 25 лошадей.

Многие председатели колхозов договоры, заключенные с железнодорожниками, положили под спуд. О существовании их не знают широкая масса колхозников. Это—недопустимое явление. Нужно сделать так, чтобы о договорах знали все члены артели.

Первая метель была не такой уж сильной. Впереди могут быть более обильные снегопады, которые, если своевременно не очищать пути, повлияют на продвижение поездов. Во всех колхозах нужно провести широкую раз'яснительную работу о значении борьбы со снегом на железнодорожном транспорте. Каждый колхозник должен понять, что, принимая участие в очистке железнодорожных путей от снега, он оказывает помощь народному хозяйству страны.

* * *

О ТОРГОВЛЕ ЗИМНИМ СПОРТИНВЕНТАРЕМ

Зимний спортивный сезон в разгаре! Серебристый снежный покров полей и лесов вдоль и поперек бороздят лыжники, зеркальные площадки ледяных катков разрисовывают конькобежцы, со снежных горок катаются на санках ребята.

Занимаясь зимними видами спорта, наш советский народ не только хорошо, разумно проводит свой досуг, но и укрепляет здоровье, делает себя сильным, ловким, выносливым, готовится к защите нашей социалистической родины. И потому более чем нетерпимо такое положение, когда у нас не всегда создаются условия для еще более широкого развития зимнего спорта.

Большим укором для торгующих организаций является письмо военного отдела Борисовского райкома партии, присланное в областной комитет по делам физкультуры и спорта: «Многие физкультурные коллективы нашего района не могут закончить сдачу норм на значок «Готов к труду и обороне» — нет лыж. Просим вас оказать содействие в приобретении в Курске хотя бы 50 пар лыж».

Борисовка—не исключение. Наш корреспондент сообщает из Старого Оскола, что там из-за недостатка лыж комсомольские организации не смогут в широких масштабах развернуть подготовку к лыжному кроссу им. XXIII годовщины Красной Армии. Такие же сигналы поступают из Валуек, Суджи и многих других районов.

Не лучше дело в Курске. В единственном спортивном магазине «Динамо» нет ни одной пары лыж, ни одной лыжной палки, нет ботинок с коньками, отсутствуют зимние спортивные костюмы, детские санки и т. д.

В этом году курское «Динамо» получило для всей своей торговой сети менее пяти тысяч пар лыж, роскультторг—только 900 пар, а культбюро облпотребсоюза направила для 64 районов всего лишь 1050 пар лыж. Капля в море!

Ясно, что только завозным спортивным инвентарем нельзя удовлетворить всю потребность области. Давно уже пора начать производство лыж, саней и т. д. А то ведь что получается — «Динамо» завезло недавно три вагона простых деревянных детских саночек из... Ленинграда! И эти санки были проданы в течение нескольких дней. Да разве санки не могут делать наши местные артели!

Больше того, торговые организации области, не используя местные возможности, рыщут по стране в розысках сосновых лыжных палок, простых ивовых колец для них. А во Льгове девать некуда лозы.

В Курске пытались было организовать производство спортинвентаря. По настоянию городского комитета по делам физкультуры и спорта горсовет решил созвать специальное совещание по этому вопросу. Однако некоторые представители артелей и производств на это совещание не явились, и оно не состоялось. Так и затихло это начинание.

Терпеть дальше такое положение нельзя. Торговые организации обязаны полностью завозить весь отпускаемый для области спортинвентарь, заняться его закупкой в других областях и главное — взяться самим за производство лыж, палок, саней и т. д. Правильно поступают товарищи из «Динамо», когда они сейчас организуют в Валуйках производство лыж. Этот пример достоин подражания.

Большая ответственная и притом очень почетная задача всей торговой сети области—дать физкультурникам весь необходимый спортивный инвентарь!

МИННАЯ ВОЙНА

8 июня 1855 г. эскадра англо-французского флота вошла в Финский залив и приблизилась к городу Кронштадту. Осмотрев укрепления, корабли повернули обратно, как вдруг фрегат «Мерлин», на котором находились адмиралы английского и французского флотов, почувствовал сильное сотрясение корпуса. Послышался глухой взрыв, корабль накренился на бок, как бы готовясь перевернуться. Не прошло и нескольких минут, как последовал второй взрыв, сильнее первого. Люди, охваченные паникой, метались по кораблю, ища невидимого противника. Корабль дал течь. Вскоре последовали взрывы и под другими кораблями эскадры. Разрушения были столь значительны, что подорвавшиеся броненосцы были отправлены в Англию на ремонт и участия в войне против России не принимали.

Что же представляла собой первая «адская машина», как называли ее англичане, вызвавшая страх у личного состава кораблей союзного флота? То была мина, изобретенная русским академиком Якоби в 1840 году. Мина имела форму конуса, сделанного из жести, внутрь которого закладывался заряд пороха весом 5—8 фунтов, с механическим взрывателем.

За время с 1840 по 1914 год мина награждения претерпела громадные изменения. Она технически была усовершенствована, вес взрывчатого вещества возрос до 130—150 кг. Мина системы Якоби с зарядом 5—8 фунтов пороха оказалась игрушкой по сравнению с минами 1914—1918 годов.

В годы первой мировой войны всеми воюющими государствами было израсходовано свыше 300 тысяч мин, от которых погибло около 500 больших военных кораблей, несколько сот малых кораблей и около 600 торговых транспортов.

В те годы для постановки мин использовались почти все классы надводных кораблей, подводные лодки, а к концу войны и самолеты. Наиболее активными носителями мин являлись подводные лодки, ставившие мины непосредственно в гаванях, на фарватерах, у берегов противника, на коммуникациях.

Наряду с развитием и массовым использованием мин создавались и совершенствовались также противоминные средства, так называемые тралы, с помощью которых отыскивались и уничтожались мины. К концу войны англичане изобрели параван-охранитель. Его назначение — защищать корабль от мин. Но параван может защищать корабль только от якорных мин. Против плавающих мин и мин магнитных, установленных на дно моря, он бессилен.

В нынешней империалистической войне мины во всех морских флотах воюющих государств нашли особенно широкое применение. Англичане ставят мины у своих берегов, чтобы защитить их от проникновения немецких подводных лодок. В свою очередь немцы, чтобы подорвать английское судоходство, ставят мины у английского побережья, у баз, на коммуникациях. О количестве мин, поставленных флотами воюющих государств, нет точных данных, как нет точных сведений и о числе кораблей, погибших на минах. Однако ориентировочные данные за первые 8 месяцев войны на море свидетельствуют, что из числа погибших 120 боевых кораблей 27 кораблей подорвались на минах. За это же время погибло 497 торговых транспортов, 109 из них — от мин.

В современной войне флоты воюющих государств используют различные типы мин: якорные, плавающие и донные.

Якорные мины состоят из корпуса с помещенным внутри зарядом, из якоря, установленного на дно моря, и троса, соединяющего мину с якорем. Вес взрывчатого вещества доходит до 300 килограммов и выше. Взрыватели якорных мин устроены в виде гальваноударных колпаков. От удара о корпус корабля эти колпаки сгибаются, стеклянная колба, заполненная химической жидкостью, разбивается, жидкость попадает на элементы батареи и образует электрический ток, вызывающий взрыв минного заряда.

Немцы в начале нынешней войны применяли плавающие мины шаровой и цилиндрической формы с большим зарядом. Плавающая мина под влиянием ветра или течения свободно перемещается в любых направлениях. При ударе о корпус корабля мина взрывается.

Якорные мины легко вытралить существующими тралами. Что касается плавающих мин, то их трудно вытралить.

Немцы в современной войне используют в большом количестве магнитные мины, по форме похожие на авиабомбы. Магнитные мины сбрасываются с самолета с помощью парашюта. Общий вес такой мины — 550 кг, вес взрывчатого вещества—300 кг. В хвостовой части мины помещена коробка с парашютом; когда мина отделяется от самолета, парашют выходит из коробки, раскрывается, при ударе о воду автоматически отделяется, и мина погружается на дно.

Действуют эти мины следующим образом. Корпус корабля создает магнитное поле, воздействующее на стрелку магнитного прибора, помещенного в мине. Стрелка притягивается кверху, касается контакта и замыкает электрическую цепь. Далее при посредстве реле и электрической батареи замыкается боевая цепь, вызывающая взрыв.

Немцы изобрели магнитную мину, всплывающую со дна. Корпус ее изготовлен из немагнитного металла. Когда мина попадает в сферу действия магнитного поля корабля, стрелка магнитного прибора, отклоняясь, замыкает цепь и заставляет отработать систему, позволяющую открыться клапану баллона сжатого воздуха, находящегося внутри мины в камере, заполненной водой. По мере поступления воздуха в камеру вода вытесняется через невозвратный клапан. Мина, получив положительную плавучесть, всплывает и, не доходя до поверхности на 10—15 метров, автоматически взрывается.

Английская магнитная донная мина изобретена англичанами еще в конце войны 1914—1918 гг. Общий вес ее — 718 кг., вес заряда — 300 кг. Заряд помещен в резиновом мешке. Мина предназначалась для постановки на глубинах до 25—30 м. Под действием магнитного потока от корпуса корабля магнитная стрелка замыкает контакт боевой цепи, вызывая взрыв. Насколько успешно англичане применяют магнитную донную мину, неизвестно. Однако она продолжает оставаться на вооружении.

Взрывчатое вещество, применяемое в минах, обладает большой разрушительной силой. Так например при подрывании корабля на мине заряд в 250—300 килограммов может создать пробоину размером до 100 квадратных метров. С пробоинами таких размеров вести борьбу водоотливными средствами невозможно. При взрыве мины под водой разрушение подводной части корабля производится силой мгновенно образующихся газов, давление которых доходит до 10 000 килограммов на квадратный сантиметр при температуре около 3000—4000° С. Такой силе давления не может противостоять никакая толщина брони, допускаемая при кораблестроении.

Что же противопоставляют кораблестроители минам?

При постройке больших военных кораблей предусматривается создание водонепроницаемых продольных и поперечных отсеков, коридоров, нескольких днищ и пр. Междудонные пространства, продольные коридоры заполняются топливом, питьевой водой, здесь расположены «воздушные коридоры». Все это преследует цель — отнести силу взрыва на большее расстояние от жизненных центров корабля: машинных и котельных отделений, артиллерийских погребов и пр. Наличие такой системы значительно увеличивает живучесть больших боевых кораблей, и для потопления их требуется не меньше 2—3 взрывов.

Транспорты менее живучи; при подрывании на минах они тонут или, в лучшем случае, на долгий срок выходят из строя.

Борьба с минами очень сложна, требует много времени и большого тральщиков флота. Английский флот в прошлую войну имел в своем составе до 1 000 тральщиков, из числа которых несколько сот погибло при подрывании на минах.

Широкий масштаб использования различных образцов мин в современной войне вынудил воюющие государства, в том числе и Англию, создать многочисленный тральный флот. Назначение этого флота — выславливание мин, проводка боевых и торговых кораблей за тралами (тралы—проволочные тросы, подвешенные к поплавкам; тральщики тянут за собой тралы как рыболовные неводы), а также операции по обнаружению и обезвреживанию минных заграждений. Площадь водной поверхности, подлежащая проверке тралами, исчисляется тысячами квадратных километров. Естественно, это требует много времени и средств.

Могут быть тралы, которые при встрече с якорной миной перебивают трос, удерживающий мину. В таких случаях мина всплывает на поверхность и уничтожается артиллерийским и другими средствами.

Существуют различные средства борьбы с неконтактными магнитными минами. Главные из них: 1. Искажение магнитного поля, создаваемого кораблем, путем размагничивания его до такого состояния (создание обратного поля), при котором магнитные приборы мин теряют способность срабатывать. 2. Усиление магнитного поля корабля путем его дополнительного намагничивания, с целью вызвать срабатывание магнитного прибора мины на большом расстоянии от корабля и, следовательно, взрыв мины на безопасном расстоянии. 3. Создание специальных буксируемых тралов, вызывающих преждевременное срабатывание магнитных приборов мины и взрыв мины на безопасном расстоянии от корабля, буксирующего такой трал.

Однако эти изобретения не позволяют сделать вывод, что мина побеждена, ибо участки водных районов могут засоряться различными образцами мин, и если корабль справиться с магнитной миной, то он может подорваться на якорной или плавающей минах. Против плавающих мин еще не изобретены надежные средства.

Мины заграждения продолжают оставаться грозным подводным оружием.

Капитан-лейтенант
Н. КОЛЯДА.