

ПУТЬ В СТРАНУ МУЗЫКИ

ЛЮДИ ИСКУССТВА

УЖЕ в те далекие-далекие годы, когда эхо Октябрьской революции только успело докатиться до отдаленных узбекских кишлаков, Советская власть вместе с заботами о мире, о хлебе и земле стала считать делом государственного значения проблемы музыкального образования. Для всех желающих был открыт путь в прекрасную страну музыки. Тогда-то и пришел в нее Василий Федорович Пулатов, проректор Ташкентской государственной консерватории.

В конце двадцатых годов в Дизаинский детский дом неизвестный человек привел мальчика. Он назвал имя отца мальчика и тут же ушел. В детском доме сыну узбека Пулатова дали русское имя Василий и русское отчество Федорович.

Пройдет более полугода десятка лет, прежде чем Василий Федорович увидит в одном из кишлаков Фаринского района камень, похожий на верблюда, и вспомнит, что как раз около него басмачи однажды жестоко избили отца — одного из первых келхозных активистов. Старожилы кишлака, помнившие еще старого Пулатова, расскажут, что он и многие другие активисты побили их руками басмачей.

Слушаю этот взводившийся монолог и думаю: «Ода трубе!». Где я слышал почтительную такую же?.. Стоп! Помнишь фильм «Эвонят, откройте дверь!»? Вот там трубач Павел Васильевич рассказывает и показывает, на что способна даже пионерская труба — эта простейшая из труб. Нет, конечно, в фильме слова были другие, да суть одна — любовь к музыке.

Именно она, эта любовь, заставляет В. Ф. Пулатова совершенствоватьсь — поступить в аспирантуру Московской государственной консерватории. Он — ассистент одного из основателей советской школы игры на трубе, заслуженного деятеля искусств РСФСР профессора Георгия Антоновича Ордина.

Много раз Василий Пулатов играет на сцене Малого зала Московской консерватории, выступает в концертах, появляется на слушку в Советскую Армию. Ребята поглощены в одну часть. Часто писали письма родным и друзьям, с радостью сообщали о своих воинских успехах. Но письма писались: в них не рассказывали, что не рассказывали. И вот недавно в воинской части побывали отец Ачильды — М. Хафизов и отец Ачильды — П. Дуланов. Вернувшись, они сделали полный «пик» своим землякам.

Надолго запомнился нам эта поездка, — рассказывает М. Хафизов. — В подразделении нас встретили очень радушно. Особенно сердечной была беседа с



С хорошими показателями заняла минувший год, успешно трудится в нынешнем работница французского цеха Ташкентской трикотажной фирмы Надежда Парфенова. За шесть лет работы она стала опытной производственницей, регулярно перевыполняет установленные задания.

Фото И. ГЛАУБЕРЗОНА.

В ГОСТИХ У ВОИНОВ

ДЖАРКУРГАН, 9 января. (По телефону от соб. корр.). Трудились на нефтепромысле «Кокайты» трое парней: Аульяна Буринев, Алим Пулатов и Муратали Мукумов. По соседству, в колхозе «Шарк юлдузи», работал Ачильды Хафизов. В прошлом году товарищи приводили их на слушку в Советскую Армию. Ребята поглощены в одну часть. Часто писали письма родным и друзьям, с радостью сообщали о своих воинских успехах. Но письма писались: в них не рассказывали, что не рассказывали. И вот недавно в воинской части побывали отец Ачильды — М. Хафизов и отец Ачильды — П. Дуланов. Вернувшись, они сделали полный «пик» своим землякам.

Надолго запомнился нам эта поездка, — рассказывает М. Хафизов. — В подразделении нас встретили очень радушно. Особенно сердечной была беседа с

— Надо ли говорить, с каким уважением слушали в Джаркургане рассказы своих земляков. И самыми внимательными слушателями были, конечно, парни, которым предстоит весной идти на военную службу.

В. НЕЙБУРГ.

Из прошлого с тех пор немногим более десятка лет, а на всесоюзную арену выходят уже ученики В. Ф. Пулатова.

Анатолий Селянин, солист оркестра Большого Академического театра оперы и балета имени А. Навои, — аспирант Московского института имени Гнесиных. Виктор Веригин, первый трубач симфонического оркестра Узбекской национальной филармонии, — дипломант Ленинградского конкурса исполнителей 1963 года. В Душанбинском симфоническом оркестре солирует Виктор Кучеров, участник того же конкурса.

Много раз Василий Пулатов заведующий кафедрой духовых инструментов, доцент, проректор консерватории В. Ф. Пулатов подопечные его выступают в Большом зале консерватории, на концертах и сольных выступлениях.

Сегодня в классе Василия Федоровича стало не только на очном отделении, но и в рабочем клубе, в угольных ящиках под ванной.

Словом, как в песне поет-ся: «В поезде ехали долго, насторчу таинустили полы, высокие горы, мелькали озера...» Но не до красот родной земли было путешес-твеникам, да и видеть-то не пришлоось. Добирались, по рекомендации того же беспризорника, в угольных ящиках под ванной.

Голодные, усталые и не-вероятно чумазые, юные по-клонники музыки, появившиеся в детдоме, сразу попросили показать им инструменты. Глаза бедняков сыновья Пулатова зачали в восхищенный блеск, когда он увидел красавицу трубы.

Через некоторое время Василий Пулатов уже играл на оркестре. Выступали перед воспитанниками детдома, устраивали большие концерты для окрестных жителей. Оркестр играл в любых ус-ловиях: и в рабочем клубе, и на полевом стане.

Василий собирался поступить в консерваторию.. Но пришла война. Труба уложена в чехол, и трубач добровольцем идет на фронт.

Первое время всем было не до музыки. С музыкой не отступают.

Музыкальная команда стала отделением саперов. Минировали, взрывали, строили укрепления, мости, дороги... А когда случалась минута отдыха, к оркестрантам в землянку приходили бойцы и просили что-нибудь сыграть «вполголоса».

После Сталинграда у музыкантов появилась, так сказать, «работа по специальному».

В освобожденных городах, в селах устраивались концерты. Для жителей это были большие праздники. Надо было видеть, как измученные фашистской оккупацией люди радостно подпевали солдатам. Звучал «Синий

дипломы, медали».

В УЗБЕКИСТАНЕ закончено вручение дипломов и ме-далей Выставки достижений народного хозяйства СССР, переданных хозяйствам, мастерам высоких умств, лучшим механизаторам, достигшим в 1966 году — первом году пятилетки — наилучших показателей в сельскохозяйственном производстве.

Все области Узбекистана на- граждены дипломом первой степени, а Каракалпакская АССР — второй степени. В це-лом республике присуждены дипломы почета ВДНХ СССР. Медали выставки завоевали 1.300 передовиков сельского хозяйства. 91 из них вручены золотая медаль, 195 человек получили серебряную, 1.014 — бронзовую.

А. ГЕХТЛЯР.

Студент факультета журналистики Ташгуза.

ПАССАЖИР ЖДЕТ АВТОБУСА

ПРОБЛЕМЫ ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА В ТАШКЕНТЕ

ТРУДОВУЮ жизнь оче-редного дня в Ташкенте начинают водители пассажирского транспорта. Уже в пятом часу утра на улицах появляются первые автобусы, следующие по специальному маршруту. Они доставляют в парки водители, которые должны проложить от места конечной до места пассажирского транспорта.

После землетрясения этот мост значительно удлинился и получил дополнительную нагрузку в связи с перемещением значительного количества жителей центра на окраинные массивы города.

Увеличилась протяженность маршрутов, а следовательно, уменьшилась обра-

чиваемость транспорта. Пере-

мещение пассажиров на периферию города увеличило неравномерность пассажирских потоков: с перенаселением в часы пик и спадом в другие часы суток.

Переход коллективов на пятидневную рабочую неделю с двумя выходными днями поставил перед транспортниками дополнительные задачи. Сменение начала и окончания работы на предприятиях и учреждениях потребовало других графиков движения транспорта, изменило расположение многих часов пик.

После землетрясения этот мост значительно удлинился и получил дополнительную нагрузку в связи с перемещением значительного количества жителей центра на окраинные массивы города.

Увеличилась протяженность маршрутов, а следовательно, уменьшилась обра-

чиваемость транспорта. Пере-

мещение пассажиров на периферию города увеличило неравномерность пассажирских потоков: с перенаселением в часы пик и спадом в другие часы суток.

Но хватает водителей. В автобусных парках их недостаток около 500, а в троллейбусном — более 300. Между тем водители, на которых остановлены, что уже к 10 часам утра большая часть автобусов, троллейбусов и трамваев загружены, в 275 автобусах нет мегафонов, в 129 автобусах, 69 трамваях и троллейбусах громкоговорители не работают. Водители и кондукторы очень редко объявляют наименования остановок, систематически нарушают правила подъезда к остановкам. В ранние утренние часы, в часы вече-речного «пика», поздно ночью в автобусах нет билетов. Получило распространение поборничество, пассажиры превращаются в кондукторов и собирают деньги для водителя.

Нельзя сказать, что в Ташкенте на давних-давно существует южно-казахстанский транспорт. Но на багажные устроены 822 посадочных плацдармов. Но вот главный инженер специализированного дорожно-эксплуатационного треста В. Монсенко извещает через газету «Вечерний Ташкент» 27 ноября 1967 года, что трест отремонтирует и построит... 50 плацдармов.

Обеспечение ритмичного движения пассажирского транспорта не требует дополнительных фондов запасных частей, строительства новых парков, ликвидации некомплекта водительского состава. Необходимо лишь привлечь квалифицированных регистраторов фактического положения. Кстати, на 22 линийных диспетчерских пунктах нет телефонов, а там, где они есть, почти половина не работает.

Последнее создает проблему: в автобусах парков их недостаток около 500, а в троллейбусном — более 300. Между тем водители, на которых остановлены, что уже к 10 часам утра большая часть автобусов, троллейбусов и трамваев загружены, в 275 автобусах нет мегафонов, в 129 автобусах, 69 трамваях и троллейбусах громкоговорители не работают. Водители и кондукторы очень редко объявляют наименования остановок, систематически нарушают правила подъезда к остановкам. В ранние утренние часы, в часы вече-речного «пика», поздно ночью в автобусах нет билетов. Получило распространение поборничество, пассажиры превращаются в кондукторов и собирают деньги для водителя.

Нельзя сказать, что в Ташкенте на давних-давно существует южно-казахстанский транспорт. Но на багажные устроены 822 посадочных плацдармов. Но вот главный инженер специализированного дорожно-эксплуатационного треста В. Монсенко извещает через газету «Вечерний Ташкент» 27 ноября 1967 года, что трест отремонтирует и построит... 50 плацдармов.

Улучшение работы пассажирского транспорта — проблема очень важная, трудная, и ее правильное решение зависит от коллегиальных усилий транспортников, дорожников, водителей, кондукторов, пассажиров, гражданских хозяйств.

Пассажир, ожидающий на остановке автобуса, трамвая или троллейбуса, ждет также, что эти общие усилия скратят мучительные минуты ожидания.

Недостаточное количество трамваев и 52 процента трамваев на маршрутах не обеспечивает нормального обслуживания транспорта. Уже в пятом часу утра на улицах появляются первые автобусы, следующие по специальному маршруту. Они доставляют в парки водители, которые должны проложить от места конечной до места пассажирского транспорта.

В автобусных хозяйствах хронически снижается коэффициент использования парка. В 1965 году он был равен 0,605, в 1966 году — 0,60, а за 10 месяцев 1967 года — 0,58. Между тем многие автобусные хозяйства Москвы работают с избытком, значительно превышая 0,80.

В результате при значительном увеличении численности автобусов даже плачущее количество их на маршрутах по сравнению с 1966 годом уменьшилось на 20 машин.

В автобусных хозяйствах хронически снижается коэффициент использования парка. В 1965 году он был равен 0,605, в 1966 году — 0,60, а за 10 месяцев 1967 года — 0,58. Между тем

многие автобусные хозяйства Москвы работают с избытком, значительно превышая 0,80.

В результате при значительном увеличении численности автобусов даже плачущее количество их на маршрутах по сравнению с 1966 годом уменьшилось на 20 машин.

В автобусных хозяйствах хронически снижается коэффициент использования парка. В 1965 году он был равен 0,605, в 1966 году — 0,60, а за 10 месяцев 1967 года — 0,58. Между тем

многие автобусные хозяйства Москвы работают с избытком, значительно превышая 0,80.

В результате при значительном увеличении численности автобусов даже плачущее количество их на маршрутах по сравнению с 1966 годом уменьшилось на 20 машин.

В автобусных хозяйствах хронически снижается коэффициент использования парка. В 1965 году он был равен 0,605, в 1966 году — 0,60, а за 10 месяцев 1967 года — 0,58. Между тем

многие автобусные хозяйства Москвы работают с избытком, значительно превышая 0,80.

В результате при значительном увеличении численности автобусов даже плачущее количество их на маршрутах по сравнению с 1966 годом уменьшилось на 20 машин.

В автобусных хозяйствах хронически снижается коэффициент использования парка. В 1965 году он был равен 0,605, в 1966 году — 0,60, а за 10 месяцев 1967 года — 0,58. Между тем

многие автобусные хозяйства Москвы работают с избытком, значительно превышая 0,80.

В результате при значительном увеличении численности автобусов даже плачущее количество их на маршрутах по сравнению с 1966 годом уменьшилось на 20 машин.

В автобусных хозяйствах хронически снижается коэффициент использования парка. В 1965 году он был равен 0,605, в 1966 году — 0,60, а за 10 месяцев 1967 года — 0,58. Между тем

многие автобусные хозяйства Москвы работают с избытком, значительно превышая 0,80.

В результате при значительном увеличении численности автобусов даже плачущее количество их на маршрутах по сравнению с 1966 годом уменьшилось на 20 машин.

В автобусных хозяйствах хронически снижается коэффициент использования парка. В 1965 году он был равен 0,605, в 1966 году — 0,60, а за 10 месяцев 1967 года — 0,58. Между тем

многие автобусные хозяйства Москвы работают с избытком, значительно превышая 0,80.

В результате при значительном увеличении численности автобусов даже плачущее количество их на маршрутах по сравнению с 1966 год

Клуб туриста
и альпиниста

С РЮКЗАКОМ ПО ГОРАМ И ДОЛАМ

ЛЕДОВАЯ АРХИТЕКТУРА

Если взглянуть на любой долинный глетчер с высоты вершины или из окна самолета, можно увидеть ледовую реку, словно автострада протянутую между хребтов. Поверхность кажется идеально гладкой, а черные полосы морен напоминают линии на проспектах.

На самом деле, вступив на ледники, вы не отщете к одному квадратному метру горизонтальной поверхности. Тысячаметровой глубины трещины коварно раскрывают свою жаждущую пасту, огромные валуны морен хаотически громоздятся друг на друга. Но среди этого беспорядка можно встретить удивительные формы, оригинальные композиции, изванные солнечным резом природы. Вот странное мифическое существо, а рядом гриб на точеной ледовой конике. В кристальной воде небольшого озера опустила хобот ледовый слон. Встречая эти удивительные сооружения, я всегда старалась запечатлеть их на пленку. Перед вами снимки «ледового гриба» и «космического обелиска».

Г. КАЛИНИН.



«Космический обелиск».

«Ледовый гриб».

ПРИГЛАШЕНИЕ К ПУТЕШЕСТВИЮ

ЕЩЕ недавно многие жители нашей республики знали о туризме понаслышке. Над теми, кто с рюкзаком на плечах или лыжами выезжал за город, посыпалась. Вот, мол, кудаки, несет их нелегак. Сидели бы лучше дома. Такие разговоры, выньте смешни.

Сейчас только в коллективах физкультуры, более двух тысяч туристских секций, в которых активно занимается свыше двухсот тысяч человек. Созданы пятьдесят городских и районных клубов, десятки пунктов проката туристского снаряжения и инвентаря, десять экскурсионных биро, подготавливающих тысячи инструкторов — организаторов походов.

На карте Узбекистана 8 всесоюзных, 21 местных, десятки экскурсионных плановых маршрутов. Для сравнения скажу: в 1960 году было ни одного.

Сегодня туристская тропа проходит через Ташкент, Самарканд, Бухару, Андижан, Хорезм, Фергану и многие другие достопримечательные места республики. Полюб-

ются ими приезжают москвичи и ленинградцы, рыбаки Дальнего Востока, металлурги Урала, геологи Сибири, строители Украины, виноградари Молдавии, целинники Казахстана, пефтиники Туркмении.

И традиционные республики всюду желанные гости. Путешествующих по путевкам за пределами республики в 1960 году было 2.220 человек, в прошлом — 7.200, в нынешнем планируют поездки 8.100 человек.

Популярностью пользуются туристские поезда. Два года назад из Узбекистана впервые был отправлен туристский поезд «По шести союзным республикам». С тех пор география маршрутов значительно расширилась. К называемому выше прибавились поезда «По Закавказью и Черноморскому побережью», «По ленинским местам», «По городам-героям».

Узбекистан сейчас занимает по туризму одиннадцатое место среди союзных республик. У нас есть все возможности, чтобы в ближайшие четыре-пять лет выйти на более почетное ме-

сто, ведь наша республика по существу — туристская целина.

Туристов хорошо встречают работники Среднеазиатской железной дороги, которая, кстати, в юбилейном году награждена грамотой Центрального совета по туризму. Европе, здесь есть еще немалые резервы. Если бы железнодорожная дорога смогла обеспечить составами, можно было бы в год отправлять до 25 поездов за пределы республики и десятки в пределах радиуса дороги.

К сожалению, пока не стали нашими добрыми помощниками авиаторы и автомобилисты. Будь обеспечен доступ к проектированию турбазы в селении Найманганской области, Шахрисабзе, Сарисабзе, Ташкене и «Гражданской роще» в Каракалпакской АССР. Приятно, что в 1960 году открыты грузовые (20—30 человек) путешествия по изучению родного края, ознакомлению с его историческим прошлым, экономическим и культурным ростом, сближают народы нашей страны. Видимо, об этом надо напомнить тем, кто не придает большого значения туризму.

Ташкентская область организует групповые (20—30 человек) путешествия с тружениками культуры и инвентаря, десять экскурсионных биро, подготавливающих тысячи инструкторов — организаторов походов.

На карте Узбекистана 8 всесоюзных, 21 местных, десятки экскурсионных плановых маршрутов. Для сравнения скажу: в 1960 году было ни одного.

Городами-героями стали туризма, — говорит Михаил Иванович Калинин, — начинается с углубленного познания своей родины. Туризм помогает изучению родного края, ознакомлению с его историческим прошлым, экономическим и культурным ростом, сближают народы нашей страны. Видимо, об этом надо напомнить тем, кто не придает большого значения туризму.

Сейчас только в коллективах физкультуры, более двух тысяч туристских секций, в которых активно занимается свыше двухсот тысяч человек. Созданы пятьдесят городских и районных клубов, десятки пунктов проката туристского снаряжения и инвентаря, десять экскурсионных биро, подготавливающих тысячи инструкторов — организаторов походов.

На карте Узбекистана 8 всесоюзных, 21 местных, десятки экскурсионных плановых маршрутов. Для сравнения скажу: в 1960 году было ни одного.

Сегодня туристская тропа проходит через Ташкент, Самарканд, Бухару, Андижан, Хорезм, Фергану и многие другие достопримечательные места республики. Полюб-

ются ими приезжают москвичи и ленинградцы, рыбаки Дальнего Востока, металлурги Урала, геологи Сибири, строители Украины, виноградари Молдавии, целинники Казахстана, пефтиники Туркмении.

И традиционные республики всюду желанные гости. Путешествующих по путевкам за пределами республики в 1960 году было 2.220 человек, в прошлом — 7.200, в нынешнем планируют поездки 8.100 человек.

Популярностью пользуются туристские поезда. Два года назад из Узбекистана впервые был отправлен туристский поезд «По шести союзным республикам». С тех пор география маршрутов значительно расширилась. К называемому выше прибавились поезда «По Закавказью и Черноморскому побережью», «По ленинским местам», «По городам-героям».

Узбекистан сейчас занимает по туризму одиннадцатое место среди союзных республик. У нас есть все возможности, чтобы в ближайшие четыре-пять лет выйти на более почетное ме-

сто, ведь наша республика по существу — туристская целина.

Туристов хорошо встречают работники Среднеазиатской железной дороги, которая, кстати, в юбилейном году награждена грамотой Центрального совета по туризму. Европе, здесь есть еще немалые резервы. Если бы железнодорожная дорога смогла обеспечить составами, можно было бы в год отправлять до 25 поездов за пределы республики и десятки в пределах радиуса дороги.

К сожалению, пока не стали нашими добрыми помощниками авиаторы и автомобилисты. Будь обеспечен доступ к проектированию турбазы в селении Найманганской области, Шахрисабзе, Сарисабзе, Ташкене и «Гражданской роще» в Каракалпакской АССР. Приятно, что в 1960 году открыты грузовые (20—30 человек) путешествия с тружениками культуры и инвентаря, десять экскурсионных биро, подготавливающих тысячи инструкторов — организаторов походов.

На карте Узбекистана 8 всесоюзных, 21 местных, десятки экскурсионных плановых маршрутов. Для сравнения скажу: в 1960 году было ни одного.

Городами-героями стали туризма, — говорит Михаил Иванович Калинин, — начинается с углубленного познания своей родины. Туризм помогает изучению родного края, ознакомлению с его историческим прошлым, экономическим и культурным ростом, сближают народы нашей страны. Видимо, об этом надо напомнить тем, кто не придает большого значения туризму.

Сейчас только в коллективах физкультуры, более двух тысяч туристских секций, в которых активно занимается свыше двухсот тысяч человек. Созданы пятьдесят городских и районных клубов, десятки пунктов проката туристского снаряжения и инвентаря, десять экскурсионных биро, подготавливающих тысячи инструкторов — организаторов походов.

На карте Узбекистана 8 всесоюзных, 21 местных, десятки экскурсионных плановых маршрутов. Для сравнения скажу: в 1960 году было ни одного.

Сегодня туристская тропа проходит через Ташкент, Самарканд, Бухару, Андижан, Хорезм, Фергану и многие другие достопримечательные места республики. Полюб-

ются ими приезжают москвичи и ленинградцы, рыбаки Дальнего Востока, металлурги Урала, геологи Сибири, строители Украины, виноградари Молдавии, целинники Казахстана, пефтиники Туркмении.

И традиционные республики всюду желанные гости. Путешествующих по путевкам за пределами республики в 1960 году было 2.220 человек, в прошлом — 7.200, в нынешнем планируют поездки 8.100 человек.

Популярностью пользуются туристские поезда. Два года назад из Узбекистана впервые был отправлен туристский поезд «По шести союзным республикам». С тех пор география маршрутов значительно расширилась. К называемому выше прибавились поезда «По Закавказью и Черноморскому побережью», «По ленинским местам», «По городам-героям».

Узбекистан сейчас занимает по туризму одиннадцатое место среди союзных республик. У нас есть все возможности, чтобы в ближайшие четыре-пять лет выйти на более почетное ме-

сто, ведь наша республика по существу — туристская целина.

Туристов хорошо встречают работники Среднеазиатской железной дороги, которая, кстати, в юбилейном году награждена грамотой Центрального совета по туризму. Европе, здесь есть еще немалые резервы. Если бы железнодорожная дорога смогла обеспечить составами, можно было бы в год отправлять до 25 поездов за пределы республики и десятки в пределах радиуса дороги.

К сожалению, пока не стали нашими добрыми помощниками авиаторы и автомобилисты. Будь обеспечен доступ к проектированию турбазы в селении Найманганской области, Шахрисабзе, Сарисабзе, Ташкене и «Гражданской роще» в Каракалпакской АССР. Приятно, что в 1960 году открыты грузовые (20—30 человек) путешествия с тружениками культуры и инвентаря, десять экскурсионных биро, подготавливающих тысячи инструкторов — организаторов походов.

На карте Узбекистана 8 всесоюзных, 21 местных, десятки экскурсионных плановых маршрутов. Для сравнения скажу: в 1960 году было ни одного.

Городами-героями стали туризма, — говорит Михаил Иванович Калинин, — начинается с углубленного познания своей родины. Туризм помогает изучению родного края, ознакомлению с его историческим прошлым, экономическим и культурным ростом, сближают народы нашей страны. Видимо, об этом надо напомнить тем, кто не придает большого значения туризму.

Сейчас только в коллективах физкультуры, более двух тысяч туристских секций, в которых активно занимается свыше двухсот тысяч человек. Созданы пятьдесят городских и районных клубов, десятки пунктов проката туристского снаряжения и инвентаря, десять экскурсионных биро, подготавливающих тысячи инструкторов — организаторов походов.

На карте Узбекистана 8 всесоюзных, 21 местных, десятки экскурсионных плановых маршрутов. Для сравнения скажу: в 1960 году было ни одного.

Сегодня туристская тропа проходит через Ташкент, Самарканд, Бухару, Андижан, Хорезм, Фергану и многие другие достопримечательные места республики. Полюб-

ются ими приезжают москвичи и ленинградцы, рыбаки Дальнего Востока, металлурги Урала, геологи Сибири, строители Украины, виноградари Молдавии, целинники Казахстана, пефтиники Туркмении.

И традиционные республики всюду желанные гости. Путешествующих по путевкам за пределами республики в 1960 году было 2.220 человек, в прошлом — 7.200, в нынешнем планируют поездки 8.100 человек.

Популярностью пользуются туристские поезда. Два года назад из Узбекистана впервые был отправлен туристский поезд «По шести союзным республикам». С тех пор география маршрутов значительно расширилась. К называемому выше прибавились поезда «По Закавказью и Черноморскому побережью», «По ленинским местам», «По городам-героям».

Узбекистан сейчас занимает по туризму одиннадцатое место среди союзных республик. У нас есть все возможности, чтобы в ближайшие четыре-пять лет выйти на более почетное ме-

сто, ведь наша республика по существу — туристская целина.

Туристов хорошо встречают работники Среднеазиатской железной дороги, которая, кстати, в юбилейном году награждена грамотой Центрального совета по туризму. Европе, здесь есть еще немалые резервы. Если бы железнодорожная дорога смогла обеспечить составами, можно было бы в год отправлять до 25 поездов за пределы республики и десятки в пределах радиуса дороги.

К сожалению, пока не стали нашими добрыми помощниками авиаторы и автомобилисты. Будь обеспечен доступ к проектированию турбазы в селении Найманганской области, Шахрисабзе, Сарисабзе, Ташкене и «Гражданской роще» в Каракалпакской АССР. Приятно, что в 1960 году открыты грузовые (20—30 человек) путешествия с тружениками культуры и инвентаря, десять экскурсионных биро, подготавливающих тысячи инструкторов — организаторов походов.

На карте Узбекистана 8 всесоюзных, 21 местных, десятки экскурсионных плановых маршрутов. Для сравнения скажу: в 1960 году было ни одного.

Городами-героями стали туризма, — говорит Михаил Иванович Калинин, — начинается с углубленного познания своей родины. Туризм помогает изучению родного края, ознакомлению с его историческим прошлым, экономическим и культурным ростом, сближают народы нашей страны. Видимо, об этом надо напомнить тем, кто не придает большого значения туризму.

Сейчас только в коллективах физкультуры, более двух тысяч туристских секций, в которых активно занимается свыше двухсот тысяч человек. Созданы пятьдесят городских и районных клубов, десятки пунктов проката туристского снаряжения и инвентаря, десять экскурсионных биро, подготавливающих тысячи инструкторов — организаторов походов.

На карте Узбекистана 8 всесоюзных, 21 местных, десятки экскурсионных плановых маршрутов. Для сравнения скажу: в 1960 году было ни одного.

Сегодня туристская тропа проходит через Ташкент, Самарканд, Бухару, Андижан, Хорезм, Фергану и многие другие достопримечательные места республики. Полюб-

аются ими приезжают москвичи и ленинградцы, рыбаки Дальнего Востока, металлурги Урала, геологи Сибири, строители Украины, виноградари Молдавии, целинники Казахстана, пефтиники Туркмении.

И традиционные республики всюду желанные гости. Путешествующих по путевкам за пределами республики в 1960 году было 2.220 человек, в прошлом — 7.200, в нынешнем планируют поездки 8.100 человек.

Популярностью пользуются туристские поезда. Два года назад из Узбекистана впервые был отправлен туристский поезд «По шести союзным республикам». С тех пор география маршрутов значительно расширилась. К называемому выше прибавились поезда «По Закавказью и Черноморскому побережью», «По ленинским местам», «По городам-героям».

Узбекистан сейчас занимает по туризму одиннадцатое место среди союзных республик. У нас есть все возможности, чтобы в ближайшие четыре-пять лет выйти на более почетное ме-

сто, ведь наша республика по существу — туристская целина.

Туристов хорошо