

ПРАВДА
ВОСТОКАОРГАН ЦЕНТРАЛЬНОГО КОМИТЕТА КОМУНИСТИЧЕСКОЙ
ПАРТИИ (БОЛЬШЕВИКОВ) УЗБЕКИСТАНА, ЦЕНТРАЛЬНОГО
ИСПОЛНИТЕЛЬНОГО КОМИТЕТА СОВЕТОВ РАБОЧИХ,
ДЕХКАНСКИХ И КРАСНОАРМЕЙСКИХ ДЕПУТАТОВ УЗССР,
СОВЕТА ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ СОЮЗОВ И ТАШКЕНТ-
СКОГО ГОРОДСКОГО КОМИТЕТА КОМУНИСТИЧЕСКОЙ
ПАРТИИ (БОЛЬШЕВИКОВ) УЗБЕКИСТАНА

14 мая 1936 г.

№ 109 (4070)

ЧЕТВЕРГ

Цена 10 коп.

СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

Передовая. За высокий класс работы же-
лезнодорожников.ВСЕСОЮЗНОЕ СОВЕЩАНИЕ ЖЕН Хо-
зяйственников и инженерно-техниче-
ских работников тяжелой промыш-
ленности: Приветствие товарищу Сталину.
Речь тов. Орджоникидзе.Открылась сессия Лиги наций. Итальянская
делегация покинула заседание.Выступление тов. Цехера на водном сове-
щании в Самарканде.ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ГРАФИК — НЕ-
ЗЫБЛЕМЫЙ ЗАКОН: К. Геннадиев — Стаха-
новский график. Е. Светлов — Замечательная
школа. Е. Эгенов — Об уважении к пассажиру.Республиканское совещание редакторов
районных и политотделских газет.

На стройке школ. Горсовет спохватился.

Заметки книжника. Библиотека Липранди.

Сборная Челябинска выиграла у сборной
Ташкента футбольный матч.За высокий класс
работы железнодорожников

Железнодорожный транспорт нашей ве-
ликой родины блестяще справился с за-
дачей, поставленной товарищем Сталиным —
грузить 80 тыс. вагонов в сутки. Уже
в первом квартале 1936 стахановского го-
да дороги Союза грузили 80 тыс. вагонов.
Еще раз наголову разбиты всеякие разго-
воры о пределе, о невозможности поднять
погрузку выше 53—55 тыс. вагонов.

Под водительством Л. М. Кагановича
железные дороги добились больших успе-
хов и по всем остальным показателям. Пе-
редовые дороги Союза — Донецкая, Ста-
линская, Октябрьская и другие — не только
во много раз повысили погрузку, но и вы-
растили армию замечательных стаханов-
цев, показавших высокие образцы рабо-
ты и героической самоотверженности.

Резко улучшился по сравнению с про-
шлыми годами свою работу и Среднеази-
атская железная дорога. И здесь, в депо, на
станциях, дистанциях пути выполнялись
бойкие за подем транспорта, за превраще-
ние хлопковой магистрали в образцовую
дорогу Союза.

Но в сравнении с передовыми дорогами
Среднеазиатская еще сильно отстает. Если
план погрузки дороги за 4 месяца по-
вого года выполнялся и перевыполнялся, то
она не справилась с качественными пока-
зателями погрузки. Она не освоила так-
же графика заданий по технической и ком-
мерческой скоростям, по среднесуточному
пробегу маршрутов. На дороге все еще
очень много аварий, крушений и брака в
работе.

В апреле дорога в среднем грузила 1813
вагонов, или 104,8 проц. от плана, в то
же время план перевозок по грузам I ка-
тегории выполнен только на 96 проц. Сред-
несуточный пробег маршрута не превы-
шал 355 километров при задании 420.
Не выдержана и техническая скорость.

Причины такого отставания кроются,
главным образом, в недостаточном раз-
вертывании стахановского движения, в низ-
кой еще дисциплине, в грубых наруше-
ниях правил, инструкций, в совершенно
недостаточном руководстве. Управление до-
роги не смогло еще наладить боевого опе-
ративного руководства участками, и на ка-
ких станциях, дистанциях пути, во мно-
гих депо нет необходимого руководства всеми
работами.

На Среднеазиатской немало прекрасных
стахановцев, в коллективе дороги — 16
орденоносцев, десятки почетных железно-
дорожников, сотни ударников сталинского
призыва. Все дорожки знает отличные по-
казатели работы машиниста-орденоносца Е-
мцова, машиниста — тяжелоювиста орденно-
носца Кафанова, почетного железнодорож-
ника Лукова, машиниста Самутуева, Не-
машкина, Зузулина, катальщика Садыкова,
сварщика Давыдова, путейцев Карбасова,
Рыжаникова, Сафонова, Силу, Тура Му-
реда, г. кондуктора Касьяна Смирнова, ва-
гонника Митина, кондуктора Сверчкова и
многих других передовых людей, на днях
в день борющихся за лучшие показатели
работы, закрепляющих свои успехи, под-
нимающих отставших.

Однако работа этих замечательных лю-
дей, а также отдельных стахановских ста-
нций и отрезков смазывается большим ко-
личеством крушений, аварий, браком в ра-
боте и нечетким командованием.

Партия и народный комиссар требуют
от железнодорожников навсегда покончить
с авариями и крушениями и добиться без-
аварийной, четкой работы по железно-
дорожному графику. Партия требует, чтобы железно-
дорожники перешли в высший класс рабо-
ты, чтобы все отставшие дороги подтяну-
лись до уровня передовых.

Достичь этого можно только при
условии самого широкого развертывания

социалистического соревнования и пере-
хода от отдельных стахановских рекордов
от стахановских пятицехов, декад и пе-
редовых стахановской работе.

На днях опубликовано решение пленума
совета при народном комиссаре о работе
Донецкой, Сталинской и ряда других до-
рог. Это решение — новый документ ста-
линского стиля руководства — указывает
конкретные пути дальнейшей работы всех
железнодорожников. Оно должно быть до-
ложено в основу работы каждого участка,
каждого работника Среднеазиатской.

Высший класс работы требует четкого
выполнения нового, выношенного сейчас на
дороге графика движения поездов. Осно-
вание нового графика является для железно-
дорожников Среднеазиатской настоящим
большим техническим экзаменом. Новый график
предусматривает увеличение всех показате-
лей. Если сейчас техническая скорость
равняется 27,6 км в час, то по новому
графику поезды должны будут двигаться
со скоростью 33,48 км в час. Участковая
скорость доводится до 24,35 км при за-
дании 21. Среднесуточный пробег паровоза
вырастает до 275 км в сутки.

В обеспечение этого графика на дороге
разработан ряд организационно-техниче-
ских мероприятий. Предполагается акти-
визировать работу развозов, сокраща-
ются пункты набора воды, опробования
автомобилей. Пункты остановки для тех-
нического осмотра совмещаются с остано-
вами для набора воды и чистки топок
и т. д.

Однако положение с освоением нового
графика весьма тревожно. Сведения с
мест, из Самарканда, первого, второго от-
делений говорят о том, что там плохо то-
рятся к переходу на новый график и в
частности паровозники. Опытные паровоз-
ники не дали необходимых результатов и по-
казали слабость ряда паровозных депо —
результат безобразного отношения к тяго-
вому хозяйству.

Новый класс работы требует решитель-
ного улучшения пассажирского движения.
Для этой цели проводятся большие хозяй-
ственные мероприятия НКПС и Управле-
нием нашей дороги. Среднеазиатская доро-
га только на ремонт и привнесение в по-
рядок вокзалов, станционных помещений,
сигнального хозяйства получает 1.950.000
рублей. Но эти средства, как видно из по-
мешенной сегодня корреспонденции о па-
ссажирских перевозках, чрезвычайно плохо
осваиваются.

С 15 мая дорога начинает работать по
новому графику. Задача сейчас состоит в
том, чтобы по-настоящему реализовать все
указания наркома, бороться за показате-
ли, приплате-дорогой и заложённые в гра-
фике.

Нужно прежде всего покончить с анар-
хией и крушениями, выше поднять знамя
социалистического соревнования, наладить
тесную связь между всеми служба-
ми, между всеми участками. Каждый ра-
ботник транспорта должен понять, что от
его плохой работы на одной маленькой
станции, на одном паровозе зависит работа
всей дороги и всех дорог Советского
Союза. Надо повышать культуру каждого
железнодорожника, воспитывать дух же-
лезной дисциплины и безграничную пред-
анность делу социалистического транс-
порта.

Огромную помощь железнодорожникам
в их борьбе за транспорт могут и долж-
ны оказать территориальные организации.

Тов. Сталин поставил перед железно-
дорожниками великую задачу — сделать
транспорт образцовой, передовой отраслью
народного хозяйства. Каждый железно-
дорожник Среднеазиатской должен вложить
в осуществление этого указания воля
весь свой производственный опыт и энер-
гию.

НА ПРАКТИКЕ ПОКАЗАТЬ КОЛХОЗНИКАМ
ПРЕИМУЩЕСТВА МЕХАНИЗАЦИИ ОБРАБОТКИ ХЛОПКА

„Игра“ в тракторную культувацию

От корреспондента „Правды Востока“

Восемь человек, точно держали в руках
аппарат, поворачивая его, приседали,
крича, свистя. Обалдевший от этой сумато-
хи тракторист беспомощно вертел голову,
не зная, как и куда вести трактор.

— Вот, — сказал агроном Рубинов, —
это тракторная культура в колхозе им.
Карла Маркса.

Тракторист только-только замет трактор
в междурядьях. И счастье, что он не успе-
л сделать большого, ибо немало вехов уже
было осеяно. В течение нескольких ми-
нут удалось установить следующие непре-
клонные факты:

засев был произведен не в стыковые ме-
ждурядья;

детали культиватора очень плохо среде-
лены между собой, поэтому при почти не-
возможности управления;

культиватор собран неправильно; на-
пример, защитная щетка поставлена так,
точно ей приданы как-раз обратные функ-
ции — уничтожать всходы;

за рулем сидит не Кузнецов, а другой
тракторист.

Гвалт, поднимаемый в поле „большими-
ками“, сбивает с панталыку тракториста,
и он сам начинает творить глупости.

Для первого дня тракторной культува-
ции в колхозе, как нарочно, выбран самый
неподходящий участок — с заросшими
и перелетающимися между собой линиями
всходов. Можно подумать, что агроном
Рубинов, остановивший свой выбор на
этом участке, задался целью дискредити-
ровать идею механизации.

Потом агроном Рубинов продемонстриро-
вал тракторную культувацию в колхозе
„Янги-Аблат“. Мы были поражены тиши-
ной, парившей здесь: отсутствовали не
только „большаки“, но и сам трактор-
рист Аскаров. Когда его разглядели, он су-
мешно заявил, что работать этим куль-
тиватором невозможно: что-то задевает, где-
то заедает и толку никакого.

Сразу выяснилось, что Аскаров имеет
весьма примитивное знакомство с куль-
тиватором. Не знает, что и от чего происхо-
дит, он оказался совершенно беспомощным.

Непонятное спокойствие

АНДЖАН (Корр. „Правды Востока“).
Свыше 10 тысяч гектаров посевов в Ан-
джане покрыты коркой. Поражение всхо-
дов корневой гнилью по отдельным сель-
советам (Кумайский и др.) составляет
15—20 процентов. Однако в районе на-
ря не наблюдается спокойствия.

Первая МТС только 9 мая собрала агро-
номов для проведения итогов посевной и
механизации на борьбу с коркой и корневой
гнилью. На совещании констатирова-
ли, что... на участках борьбы с коркой
не развернута. Агрономы в большинстве не
знали даже, сколько есть корки на их
участках.

Помощник директора МТС по Паласа-
скому участку Алиев и агротехник Сер-
ков признались, что вовсе не читали вто-
рой сталинской путевки.

Такой итог совещания дает ключ к раз-
гадке, почему на местах вместо подлинной
борьбы с коркой и корневой гнилью люди
чего-то выжидают.

На 22 сельсоветов района охучка нача-
лась лишь в 12. Корка разбита на 35
процентов хлопковой площади. В колхозах
первой МТС имеется 800 конных охучи-

ков, однако на полях они не работают. В
колхозе им. Тельмана борьбу с коркой
не ведут. В колхозах „Баты Кантае“, им.
Денина вместо охучки сразу сделана око-
пательная перекопка, хотя хлопков еще
не вышло настоящих листочков.

Аналогичное положение во второй МТС.
В колхозах им. Карла Маркса, им. Стали-
на охучиваются почему-то в первую оче-
редь более легкие почвы, где корка не-
большая.

В колхозе им. Энгельса, увлекшись счи-
тием верхнего слоя корки, обнажили кор-
ни растений, и много всходов погибло.

МТС до сих пор все еще готовится к
развертыванию тракторной культуры, а в
колхозах им. Ленина, им. Ф. Ходжаева,
им. Нариманова и др. участки тракторного
сева охучиваются кетменями.

Во второй МТС из 34 культиваторов
собрали 20, работают только пять. Рабо-
тники МТС, обязанные собирать культиваторы
по указанию путевки, а также точ-
ные инструкции Наркома, до сих пор
не могут правильно установить рабочие
органы культиватора.

В. АДАМОВИЧ.

Подписан договор
соревнования между Узбекистаном
и Азербайджаном

От специального корреспондента „Правды Востока“

БАКУ (По телеграфу). 10 мая в Совнар-
ком Азербайджана состоялась встреча
узбекской делегации, приехавшей в Баку
для заключения договора на соревнова-
ние. На встрече присутствовали председа-
тель Совнаркома тов. РАХМАНОВ, секре-
тарь ЦК компартии Азербайджана тов.
БАГИРОВ, нарком земледелия тов. ВЕЗИ-
РОВ, заведующий сельхозотделом ЦК
тов. САФАРОВ, редактор газеты „Ба-
кинский рабочий“ тов. КАДЫШЕВ и ру-
ководители работников Наркома, Хлоп-
котреста и Совхозхлопка.

На встрече выступили товарищи БИ-
СЕРОВ — руководитель узбекской деле-
гации, ХУСАН ХОДЖАЕВ — председатель
колхоза им. Баумана, Антильнского рай-
она, КАХРАМАН ЮЛДАШЕВ — председа-
тель колхоза „Янги-Аблат“, Кокандского
района, АМАХАН АХМЕДОВА — стаха-
новка, кетменщик колхоза „Темир Юл“,
Анджиджанского района.

Они поделились опытом своей работы в
борьбе за первенство в соревновании трид-
цатников и рассказали свои впечатления
о посещении колхоза Азербайджана.

Выступившие агрономы и работники
Азербайджана указывали на огромное зна-
чение опыта Узбекистана в деле повы-
шения урожая в Азербайджане, в част-
ности на умелую обработку хлопчатника,
попавы, использование кетмен и мест-
ных видов удобрений, впервые применяе-
мых в нынешнем году. Все это уже начи-
нало широко применяться на хлопковых
полях Азербайджана.

На встрече выступил секретарь ЦК

тов. БАГИРОВ, который отметил, что ко-
лхозники Азербайджана по-настоящему на-
чали заниматься хлопком с 1933 г., когда
впервые был заключен договор на соревно-
вание с Узбекистаном и была органи-
зована братская помощь Азербайджану со
стороны передовой хлопковой республики
Узбекистана. Лучшие мастера хлопка при-
езжали в Азербайджан для личного по-
каза приемов возделывания требовательного
хлопчатника.

В заключение своего выступления тов.
Багиров дал положительное обещание,
что не только будут выполнены все пункты
договора о соревновании, но и Азе-
рбайджан покрывает задолженность за прош-
лый год, когда республика не выполняла
план сдачи хлопков.

После выступления председателя СНК
тов. Рахманова был подписан договор.

По договору Узбекистан соревнуется на
сдачу в 1936 г. 1.096.352 тонн хлопков с
доведением средней урожайности до 12,4
центнера с гектара. По Азербайджану —
сдача 193.500 тонн, с урожайностью
10 центнеров.

В договоре предусмотрены конкретные
мероприятия, которые республике обяза-
тельно осуществлять для получения высо-
кого урожая.

Газеты „Бакинский рабочий“ и „Комму-
низм“ в связи с подписанием договора
выпустили специальные страницы, посвя-
щенные опыту работы колхозни-
ков Узбекистана и об их позе по хлоп-
ковым хлопкам Азербайджана.

Г. РАМАНОВСКИЙ.



ЗНАТНЫЕ ТРАКТОРИСТЫ ЛУЧШЕЕ В УЗБЕКИСТАНЕ БРИГАДЫ ТУРДЫ-
БАВВА (Аттырашская МТС). Слева направо: тт. Васильев Усман, Саидов
Болта, Турдыев Ташмурад, Хамракул Юлдаш, Васильев Турмурад, Абдуллин
Рашид, Юлдашев Кулметдин, Умурзаков Юлдаш. Фото Я. Клепперга.

Рационально использовать
каждую каплю водыВЫСТУПЛЕНИЕ ТОВ. ЦЕХЕРА НА ВОДНОМ СОВЕЩАНИИ
В САМАРКАНДЕ

САМАРКАНД (Корр. „Правды Восто-
ка“). 9 мая в Самарканде состоялось со-
вещание секретарей райкомов, директоров
МТС, райгидротехников Верхнего, Средне-
го и Нижнего Зеравшана. Совещание под
руководством секретаря ЦК КП(б)У тов.
Цехера обсуждало план поливов хлопка в
Зеравшанской долине. В работе совещания
приняли участие зав. сельхозотделом ЦК
тов. Шермухамедов, члены бригады ЦК
тов. Немович, Исмаилов, Ахмедов, Ху-
даев.

Для удовлетворения потребности рай-
онов Зеравшанской долины нужно 350
кубометров воды. Однако по прогнозу рас-
ход в Зеравшане ожидается 160 кубомет-
ров. Количество воды в два раза меньше
потребности нужно поливать хлопков, полу-
чить и против культуры. Поэтому рациональное
использование каждой капли воды в рай-
онах Верхнего, Среднего и Нижнего Зе-
равшана приобретает исключительное зна-
чение.

Опыт прошлого года и предположе-
ния этого года показали, что, несмотря
на острый недостаток воды, в рай-
онах безобразно использовалась вода. Этот
вопрос также со всей серьезностью был по-
ставлен перед совещанием.

Совещание обсуждало и приняло план
водопользования, разработанный Зеравшан-
ским и промгидротехническим Наркомом
и сельхозотделом ЦК. План распределяет во-
ду по группам районов долины Самаркан-
ской, Среднезеравшанской и Бухарской.
Совещание поручило бригадам ЦК со-
местно с секретарями райкомов распре-
делить воду по районам с учетом потребно-
сти каждого.

О КОЛХОЗНЫХ ПОЛИВАЛЬЩИКАХ
ПОСТАНОВЛЕНИЕ ЦК КП(б)У

Придавая особое значение правильной
организации своевременного и высококаче-
ственного полива и экономному расходова-
нию воды для получения высокого урожая
хлопчатника, особенно на маловодных си-
стемах (Зеравшан, Сох, Исфайрам-Шахи-
маран и др.), ЦК КП(б)У постановляет:

1. Предложить райкомам партии прове-
сти в период с 15 по 25 мая специальные
производственные совещания поливальщи-
ков, на которых обсудить вопросы пра-
вильной организации вегетационного поли-
ва (в особенности бороздочный способ по-
лива), экономного расходования воды и по-
всеместной организации потного полива.
Совещания провести на агроучастках.

2. Установить тщательный контроль за
правильным наплением поливальщиками
трудовой в соответствии с указанием тов.
Сталина и тов. Молотова (1,75 трудовая
за выполнение нормы дневного полива).

3. Предпринять меры по предотвраще-
нию на предстоящем осеннем республиканском
сезде колхозников — стахановцев 150 мест
лучшим поливальщикам республикан, до-
бившимся в период вегетационного поли-
ва лучших показателей в технике по-
лива, экономии воды и наибольшего урожая
с обслуживаемых ими участков.

4. Выделить 50 тыс. рублей на преми-
рование колхозных поливальщиков, да-
вших в период вегетационного полива на-
лучшие показатели и добившихся наиболее
высокого урожая на поливаемых ими участ-
ках.

5. Поручить редакциям газет „Правда
Востока“, „Изыл Узбекистан“ и районным
газетам широко освещать работу колхоз-
ных поливальщиков, популяризируя опыт
лучших из них.

2. Трудоза на выполнение нормы ночного
полива.

3. Предпринять меры по предотвраще-
нию на предстоящем осеннем республиканском
сезде колхозников — стахановцев 150 мест
лучшим поливальщикам республикан, до-
бившимся в период вегетационного поли-
ва лучших показателей в технике по-
лива, экономии воды и наибольшего урожая
с обслуживаемых ими участков.

4. Выделить 50 тыс. рублей на преми-
рование колхозных поливальщиков, да-
вших в период вегетационного полива на-
лучшие показатели и добившихся наиболее
высокого урожая на поливаемых ими участ-
ках.

5. Поручить редакциям газет „Правда
Востока“, „Изыл Узбекистан“ и районным
газетам широко освещать работу колхоз-
ных поливальщиков, популяризируя опыт
лучших из них.

ЦК КП(б) Узбекистана.

Двигатели вытесняют чигири

НОВОУРГЕНЧ (По телеграфу). В этом
году в Октябрьскую долину Хивинского
района приехали работники Управления
и на зрыне Ахшоб установили 18-сильный
нефтяной двигатель. Установка оросила
100 гектаров земли, на которой сейчас
зредеют всходы хлопчатника.

Стационарные установки на зрышах Хо-
рема с каждым годом все более вытес-
няют средневековые чигири. В 1928 г. бы-
ло 6 установок, в 1929 г. — 10, сейчас —
434 установки, орошающие 10 тысяч га.
До конца года намечается установить
еще 200 новых двигателей.

МЕЖДУРАДНАЯ ОБРАБОТКА ХЛОПКА В СОВХОЗАХ

Сводка о ходе первой охучки и культувации в совхозах
Узбексовхозхлопка на 10 мая 1936 г. (в процентах к плану).

Совхоз	Культу- рация	Потенци- альность	10.	2,3	12,5
1. „Балта“	20,3	63,9	11. Им. Икрамова	—	12,4
2. „Кзыл-Рават“	31,2	36,1	12. „Сурхан“	—	11,7
3. „Дальверан № 1“	2,4	33,4	13. Им. Балтабаева	0,3	8,7
4. „Хазарбаг“	—	27,7	14. Им. Баумана	2,7	6,2
5. Им. Стрелкова	—	26,6	15. „Нарын“	4,2	3,6
6. „Нахталык-Кул“	6,8	22,6	16. Им. Юсупова	11,8	1,7
7. „Дальверан № 3“	—	20,9	17. Им. Акмата Икрамова	—	—
8. „Дальверан № 2“	—	15,5	18. „Кок-Арал“	—	—
9. „Патилетте УзССР“	4,9	13,8	Итого	3,8	18,5

* * Последние известия * *

ЖЕНЕВСКИЕ ВСТРЕЧИ
ТОВ. ЛИТВИНОВА

ЖЕНЕВА, 11 (УзТАГ). Тов. Литвинов
сегодня принял министра Турции Рюшю
Араса и итальянского делегата Алонизи.
Тов. Потемкин беседовал с Поль Бонну-
ром.

НОВОЕ ПРАВИТЕЛЬСТВО
ИСПАНИИ

ПАРИЖ, 11 (УзТАГ). В связи с избра-
нием Асанья президентом Испанской ре-
спублики кабинет Асанья подал в отстав-
ку. Формирование временного правитель-
ства, которое будет существовать до всту-
пления Асанья в должность президента ре-
спублики, поручено министру иностранных
дел Барена.

Барена образовал правительство, в ко-
тором все министры кабинета Асанья сох-
ранили свои портфели, а сам Барена за-
нимает одновременно посты премьера и ми-
нистра иностранных дел.

К СОВЕТСКО-ЯПОНСКИМ
ПЕРЕГОВОРАМ О
РЫБОЛОВНОЙ КОНВЕНЦИИ

По полученным ТАСС сведениям, япон-
ское правительство, ссылаясь на то, что
до истечения срока ныне действующей
рыболовной конвенции, т. е. до 27 мая
с. г., остались ограниченно короткой пре-
мечеткой времени, в течение которого, воз-
можно, не удастся подписать новую кон-
венцию, предложило советскому правитель-
ству заключить в этом случае временное
соглашение о продолжении действия ныне-
действующей рыболовной конвенции до 31 декабря
с. г. с тем, чтобы продолжать и заключить
впоследствии в настоящее время переговоры
о заключении новой рыболовной конвенции.

Советское правительство приняло это
предложение японского правительства.
9 мая введущий 3 восточным отделом
НКВД тов. Б. Н. Колосовский договорился
с советником японского посольства в Со-
ветском Союзе временного соглашения,
которое, если его потребуются, будет под-
писано накануне истечения срока дей-
ствия нынешней рыболовной конвенции
(УзТАГ).

ПРЕМИИ ЗА ДОСТИЖЕНИЯ ПО СЕЛЕКЦИИ И
СЕМЕНОВОДСТВУ ХЛОПЧАТНИКА

МОСКВА (УзТАГ). По постановлению
народного комиссара земледелия СССР тов.
Червова и народного комиссара легкой
промышленности тов. Лыбманова за дости-
жения в области селекции и семеноводства
хлопчатника премируются: Центральная

селекционная станция в Ташкенте —
250 тысяч рублей, селекционная станция
АзНИХИ в Кировограде — 150 тысяч ру-
блей. На постройку лабораторий на затоп-
ленных Галазгохотлопхоза отпущено
300 тысяч рублей.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ГРАФИК — НЕЗЫБЛЕМЫЙ ЗАКОН

Завтра Среднеазиатская дорога начинает работать по новому графику

Стахановский график

Железнодорожный парк транспорта Лазарь Моисеевич Каганович на декабрьском пленуме ЦК ВКП(б) говорил, что график движения поездов является обобщающей технико-экономической нормой, определяющей всю работу железных дорог. С приходом на транспорт лучшего соратника великого Сталина товарища Кагановича график стал действительно железным законом, стал техническим планом работы.

Опираясь на него, стахановцы — кривоносцы транспорта — выполняли первую часть сталинского наказа — грузить 80 тыс. вагонов в сутки. Теперь полтора миллиона армия железнодорожников вступает за выполнение второй части сталинского наказа. Железнодорожники обязались грузить 100 тыс. вагонов в сутки и организовать образцовое пассажирское движение, достойное социалистической родины.

Выполнение этих огромных задач немалое без согласованной дружной работы отдельных частей транспортного конвейера. График является единой силой, дисциплинирующей эти части конвейера. И железнодорожники создали новый, стахановский график.

Новый график Среднеазиатской дороги составлен в расчете на суточную погрузку 2.200 вагонов, прием с соседних дорог — 1.300 вагонов и отправление поездов — 730 грузовых поездов. Таким образом вся суточная работа дороги будет равна 3.500 вагонов, что на 35 проц. больше по сравнению с 1935 годом.

Выполняя наказ товарища Сталина об организации образцового пассажирского движения, стахановцы Среднеазиатской железной дороги на новый график 25 пар дальних и местных пассажирских поездов ввели 17 пар в 1935 г. Значительно возросла в число поездов осплодного ядра. В старом графике ядровые поезда составляли 30 процентов от всего количества поездов, а в новом — уже 43 проц.

В старом графике коммерческая скорость равнялась 19,6 км в час, а техническая — 27,6 км. НКПС дал задание остановить в новом графике коммерческую скорость 21 км в час, а техническую 29 км. А железнодорожники Среднеазиатской железной дороги, опираясь на опыт стахановцев, установили коммерческую скорость 24,35 км в час и техническую — 33,5 км в час.

Такое повышение скорости стало возможным только благодаря огромной работе, проделанной стахановцами — кривоносцами, только потому, что ими под руководством наркома были возмозжены легендарные теории предела и протусковой способности станций и перегонов, о форсировках котлов, о весовых нормах поездов и т. д. Новый график предусматривает раскрытие 20 разрядов, тормозных движений поездов.

Стахановцы Среднеазиатской железной дороги установили весовую норму поезда — 1.500 тонн на участке от Красноярска до Арыса, что на 15 проц. выше существовавших до сих пор норм. А в обратном направлении создали 3 весовых нормы. От Арыса до Кагана — 1.700 тонн, от Кагана до Чарджуа — 1.300 тонн, от Чарджуа до Красноярска — 1.000 тонн. Это вызвано тем, что в Кагане часть грузов отбывается на паркинскую линию, а в Чарджуа — на Аму-Дарью.

Значительно сокращено число остановочных пунктов, которые тоже тормозили движение кривоносцев поездов. Например, на 71 пункта набора поездов осталось только 48, а общая стоянка под набором уменьшилась с 1.111 минут до 711 минут. На 38 остановочных пунктов для осмотра автомашин осталось только 12, а 70 остановочных пунктов для технического осмотра составов совершенно ликвидированы. Осмотр составов с набором воды и чистой паровозных топков.

Все это в общей сложности повышает среднесуточный пробег паровоза с 250 до 275 км, а пробег поезда — с 434 км до 523 км. Таким образом, новый график открывает для железнодорожников новые возможности показать высокий класс стахановского — кривоносского работника.

К. ГЕНАДИЕВ.

Договор дружбы в Джилге

Коллектив работников станции Джилга и 225-го околота служб пути заключили между собой договор дружбы, договор социалистического соревнования на май, июнь, июль месяцы и вызвали на соревнование коллектив ст. Дарбаза.

Работники станции Джилга и 225-го околота обязались сократить простой поездов под набором воды при одной таче до 3 минут, при двойной таче до 6 минут. Перевыполнить план погрузки и выгрузки, сократить простой вагонов с 18 до 15 часов. Содержать станционные пути, стрелки и перегоны в полной исправности и чистоте. Своевременно отремонтировать квартиры и сдать экзамен по техническому минимуму с отметкой «отлично» и «хорошо».

Строительные, ремонтные рабочие, путевые обходчики будут повышать свой образовательный уровень, учась на родном языке. Три раза в месяц треугольники станций и околота пути организуют кинопоказы, вечера самодеятельности и т. д.

Стахановцы:
ШЕВЧУКОВ, ЗЫНСКИЙ,
КОШОВ.
Нач. станции ЦЕТИНИН.
Пред. местного ЦЕВАЛЬНИКОВ.
Партгор ЗИГАНШИН.

ОРДЕНОНОСЦЫ СРЕДНЕАЗИАТСКОЙ



Тов. Данылова Турсум, старшина Ташкентского паровозного депо, награждена орденом «Знак Почета».

Тов. Садыков Абдуллик, котельник депо Ташкент. Награжден орденом «Знак Почета».

Об уважении к пассажиру

ЗА ОБРАЗЦОВУЮ ОРГАНИЗАЦИЮ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

Месяц тому назад народный комиссар путей сообщения Л. М. Каганович издал специальный приказ о размерах пассажирского движения на лето 1936 года, об уважении условий перевозок пассажиров и приведения в порядок пассажирского парка вагонов и станционных помещений.

Этот приказ наркома предусматривает большое увеличение пассажирских поездов, а также коренное улучшение состояния всех пассажирских помещений, вокзалов, приведение в порядок пассажирского парка вагонов и станционного хозяйства. Огромные средства отпускает партия и правительство на организацию пассажирских перевозок. И это стало возможно только после того, как железнодорожный транспорт окреп и успешно справляется с грузовыми перевозками.

Перед железнодорожниками Советской Страны поставлена боевая задача — создать на железнодорожном транспорте для пассажиров условия, достойные гражданина на великой родине. И не случайно в своем известном рапорте товарищу Сталину железнодорожники писали:

«Мы сообщаем тебе, товарищ Сталин, что железнодорожники возмущены за пассажирское движение, в котором не уважали и не уважают пассажиров, как они должны уважать и не уважать пассажиров, как они должны уважать и не уважать пассажиров».

Под этим письмом подписались почти все работники Среднеазиатской железной дороги, что сейчас надо со всей ответственностью бороться за реализацию приказа наркома.

Однако с подготовкой к расписанию пассажирских перевозок далеко не беззаботно. Даже здесь, в Ташкенте, под боком у Управления дороги очень медленно разрабатывается ремонт вокзала, а самое главное, что работы ведутся небрежно и не организованно. Внутрь вокзала некоторые залы отделаны неаккуратно. Здесь сначала штукатурят стены, а потом их нужно окрасить для того, чтобы замаскировать плохую работу. В билетной кассе зала № 6 небрежно, кое-как сложены печки. До сих пор ничего не сделано для оборудования комнаты матери и ребенка. Строительство камеры хранения также не начато. Проект камеры, который должен был представить рабочий строительной конторы Тихомиров, до сих пор не готов. Все это тормозит откровенность помещения камеры хранения.

Медленно идет оборудование вокзалов Каган, Самарканд, Уртыевская и почти ничего не делается для того, чтобы соз-

дать культурные условия для пассажиров на малых станциях и на переездах. Такое положение с перевозками пассажиров в вокзалах и пассажирских помещениях.

Нет еще и необходимого порядка в продаже билетов и посадке пассажиров. Редакция располагает рядом жалоб пассажиров на безобразную организацию очереди за билетами. Немало фактов, когда билеты продаются на занятые места, когда проводники, самовольно, лишают пассажиров места, предоставляя их лицам, не имеющим билетов.

Вот что пишет инструктор Наркоммостов тов. Мясной.

«Посадка на ст. Чарджуа кошмарная, очереди за билетами нет, все смешалось в одну кучу, раздаются крики, плач женщин, многие из них по 3—4 дня сидят и не могут получить билет».

Такой же сигнал получен из Самарканда от тов. Игнатова, работника госпархотства.

При значительном скоплении пассажиров на ст. Самарканд билетов получить было невозможно. Пассажиры сидят по 3—5 суток. Руководители станций вместо того, чтобы принять какие-нибудь меры к разгрузке станций, занимаются на переездах поездов. А все это привело к спекуляции билетами.

Многие станции дороги — Ташкент, Бокан, Уртыевская — нарушают расписание продаж билетов. Для того, чтобы разгрузить свою станцию, продают билеты пассажирам, идущим на Ташкент и Бокан на поезд № 80 (поезд идет в Самарканд). Таким образом, пассажир вынужден сходить в Уртыевскую и снова стоять в очереди за билетом, чтобы добраться до места в поезд.

Но не лучше положение пассажира и тогда, когда он попадает в вагон. Испытывает все мучательства пассажира, он часто не получает своего места. В вагоне скучно, душно, грязно.

Много жалоб пассажиров на отсутствие в вагонах-ресторанах необходимых продуктов питания, на отсутствие кипятка на станциях, на высокие цены на продукты в вагоно-ресторанах и в ларьках около станций.

Железнодорожники Среднеазиатской железной дороги в самые ближайшие дни коренным образом изменить свое отношение к пассажирским перевозкам, должны понять, что это сейчас важнейшее дело.

Руководители дороги, руководители участков обязаны обеспечить бесперебойное выполнение приказа наркома в установленный срок. Новые летние пассажирские перевозки должны быть встречены оборудованными вокзалами, перронами, чистыми, хорошо оборудованными вагонами, вагоно-ресторанами, буфетами и т. д.

Е. ЗЕНОВ.

Выполняя сталинский наказ

СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЕ СОРЕВНОВАНИЕ СЛУЖБ

В письме товарищу Сталину железнодорожники обязались доставить погрузку до 100 тысяч вагонов в сутки и организовать образцовое пассажирское движение. Это побуждало железнодорожников к выполнению сталинского наказа. Она является результатом величайшего подвига миллионов армии железнодорожников, оплотнившихся под руководством своего любимого железного наркома Л. М. Кагановича. Сейчас перед нами стоит задача бороться за новое, более высокое качество работы по всем звеньям железнодорожного транспорта, за четкой работой железнодорожных конвейеров, за слаженностью всех его частей. Выполнение второй части сталинского наказа немалым без слаженной работы всех служб, без соревнования между службами, участками и пещами.

На происхождении в Москве совещания работников всех служб ж.-д. транспорта были заключены договоры дружбы, договоры социалистического соревнования между разными отраслями железнодорожного хозяйства. Договор на соревнование был подписан 16 апреля орденосносцами служб и почетными железнодорожниками.

Коллектив рабочих, служащих и командиров ст. Арыса, учитывая всю важность социалистического соревнования между службами, за четную работу, за ликвидацию междоусобицы между службами и служебными, вызвал на стахановско-кривоносское социалистическое соревнование паровозников, вагоновожатых и отделов служб эксплуатации, тягловое — Среднеазиатской, четвертое — Оренбургской и третье — Туркестано-Сибирской, а также диспетчерское командование этих отделений. Мы взяли на себя следующие обязательства.

Одновременно с организацией образцового пассажирского движения бороться культурно-образовательным пассажиром, обеспечить доставку грузов в срок и сохранность их, снизить оборот паровоза на 10 процентов за счет быстрого продвижения его по станции от момента прибытия до контрольного и обратно. Давать информацию диспетчерскому командованию об отправлениях поездов не позднее, чем через 5 минут.

На курсах мастеров социалистического труда подготовить 15 чел. дежурных по станции, 5 чел. составителей и 2 чел. дежурных по путям. Охватить техникумом: кондукторов — 45 чел., младших стрелочников — 68 чел., старших стрелочников — 16 чел., проводников паровозов — 12 человек, дежурных по станции — 4 человека. Снизить простой вагонов по знаку разработано технико-экономическое предложение: местных при загрузке 22,5 часа — до 15 час., транзитных без переработки при загрузке 3,6—до 2 ч., с переработкой при загрузке 15,8—до 11 часов. Общий простой при загрузке 10,8 до 7 часов и ряд других обязательств.

Берея на себя эти обязательства, мы предпримем ряд мероприятий в отношении других служб. Например, обеспечение всех составов намеченных по плану к отправлению паровозами, своевременную выработку паровозов паровозов с обеспечением их отправления строго по графику и т. д.

К вагоновожатым: все переездные операции по ст. Арыса укладывать строго в график, предусмотренный графиком; включить в комплексные бригады для одновременного ремонта вагонов, совместно эти операции с формированием поездов и т. д.

К руководству тягового отделения и диспетчерскому командованию: наладить информационный обмен поездов с полкой из разгрузки на сутки не позже 14 часов. Строго продвигать грузовую плыв отправления поездов по всей дороге. Диспетчерскому отделению при каких обстоятельствах, за исключением аварий, не допускать сбоя поездов на участке за счет отправления поездов на Арыса. Регулярно вывозить на Арыса сборные поезда и т. д.

Эксплуатационники ст. Арыса обязались бороться за быстрое проведение в жизнь пунктов на себя обязательств. Вызываем на стахановско — кривоносское социалистическое соревнование ст. Уртыевскую.

Нач. станции ЖИТОВ.
Партгор ПЕТРОВСКИЙ.

Замечательная школа

Опыт профессора
Н. И. КАРТАШЕВА

Железнодорожники Ташкентского депо, члены ЦК ВКП(б) Григорий Яковлевич Луков. Его методы работы также будут обобщены и научно обоснованы.

Институт берет и ряд других тем по вопросам эксплуатации — малая работа, организация работы на станциях и т. д. По пути будет обобщен стахановский опыт борьбы за образцовое содержание путей, а также методы работы по изучению опыта тов. Сверчкова и др.

Научно-преподавательский коллектив института по плану с руководством опубликовал специальное письмо в дорожной печати, в котором сообщал, что он горячо поддерживает инициативу орденосносца-конструктора технических наук профессора Н. И. Карташева и берет организацию стахановской школы по паровозной, путевой, эксплуатационной и автодорожной специальности.

Стахановская школа будет содействовать дальнейшему развитию стахановско — кривоносского движения на нашей родине.

Задача школы состоит в том, чтобы партийные, хозяйственные организации дороги, а также и руководство дороги помогли коллективу САЗИИТ выполнить свои обязательства.

Е. СВЕТЛОВ.

РЕСПУБЛИКАНСКОЕ СОВЕЩАНИЕ РЕДАКТОРОВ РАЙОННЫХ И ПОЛИТОТДЕЛЬСКИХ ГАЗЕТ

ГАЗЕТНУЮ КУЛЬТУРУ — на уровень политических задач

11 мая в Ташкенте открылось первое республиканское совещание редакторов районных и политотделских газет Узбекистана.

Совещание открыл заведующий отделом партийной пропаганды, агитации и печати ЦК ВКП(б) тов. Карпов. Тов. Шамсиева, заместитель заведующего отделом партийной пропаганды, агитации и печати ЦК ВКП(б), сделала доклад о состоянии районной и политотделской печати в Узбекистане.

Тов. Шамсиева указала, что большинство районных и политотделских газет Узбекистана не стоит еще на уровне современных задач. Они являются не только малокультурно в смысле содержания, но многие из газет допускают массу грамматических ошибок.

Многие газетные работники у нас плохо работают над повышением своего культурно-политического уровня.

Нередки случаи, когда газеты не работают над выращиванием новых кадров журналистов, не привлекают к сотрудничеству лучших людей — стахановцев, передовиков промышленности и сельского хозяйства, специалистов, инженеров, агрономов, врачей, технику.

Массовая работа с селькорами, работа с письмами, поступающими в газету, во многих редакциях районных газет часто является заброшенным участком. Нет селькорских семинаров, кружков. Есть селькоры районных газет полуграмотные и даже неграмотные. А между тем в этих же районах есть много людей, культурно выросших за эти годы, но редакции не всегда видят их.

На все газеты хорошо борются за дальнейшее развитие стахановского движения в промышленности и сельском хозяйстве. Напротив, в развитии триптиков — хлорокорок некоторые районные газеты отрывались тем, что опубликовали образцы триптиков и после этого замолчали. Тов. Шамсиева отмечает газету Кагановичского района, которая сумела поднять движение триптиков и включить в соревнование 30 колхозов, 70 бригад и более 100 звеньев.

Большинство районных газет Узбекистана занимается исключительно хлопотными материалами. В газетах плохо поставлена информация о международной жизни, жизни Советского Союза, Узбекистана и своего района. Работать над тематикой газет, расширять ее — сейчас одна из основных задач всей районной и союзной печати Узбекистана.

После доклада тов. Шамсиева начались прения.

Тов. Рахматов — редактор Куйбышевской районной газеты «Путь к Ленину» — в своем выступлении отметил слабую помощь районной печати со стороны республиканских газет. В воспитании кадров, когда отсутствуют специальные курсы по подготовке журналистов в Узбекистане, основную роль играет литература. Специальные журналы по руководству печатью, издающиеся в Москве, «Большевистская печать», «В помощь районной газете», «Рабочий-крестьянский корреспондент» и другие остаются недоступными для большинства редакторов районных газет Узбекистана. Они выходят на русском языке, а редакторы, не зная русского языка, не могут читать их. Тов. Рахматов предлагает организовать в Узбекистане специальный руководящий журнал для районной печати.

Тов. Казанбаев, редактор газеты «Алга», Среднеазиатского района, останавливается на технике районных газет.

— Эта техника, — говорит он, — стоит на чрезвычайно низком уровне. У нас в типографиях нет даже линейки и шпала.

Газеты наши скучны — пишутся длинные статьи по 200 строк, когда содержание их можно было при культурной обработке вложить в 20 строк.

Тов. Хасан Измит, редактор газеты «Маргелан Халкаты», говорит:

— Когда я начал редактировать газету, то заметил, что колхозный актив не читает моей газеты. Я заинтересовался, по чему это происходит. И вот я спросил одного колхозника, почему он не читает своей районной газеты, он мне ответил: «Там читать нечего. Новое, интересное в газете не пишут».

И действительно, наши районные газеты отстали от растущего культурного уровня масс колхозников. Колхозники требуют высшего требования к районной газете, а работники редакции не учатся, не читают художественной литературы. — Мы привыкли делать газету по шаблону, — говорит тов. Измит. — Поэтому в наших газетах нет и чужих, кроме хлопка, не найдешь материалов, нет интересной информации, нет новых тем.

Тов. Исханов, редактор окружной газеты «Капка-Дарья Халкаты», указывает, что районные газеты не могут не обеспечивать даже руководящими кадрами. На 8 районных газет в Кашкарарском округе в 6 лет постоянных редакторов. Эти газеты с грехом пополам выпускаются раз в три месяца. В окружной газете всего 3 работника. Тов. Исханов выдвигает предложение — организовать в республике курсы по подготовке работников районных газет.

Тов. Насыров, редактор конанской газеты «Янгй Фергана», как бы ответил тов. Исханову, в своем выступлении говорит, что в недостатке газетных работников виноваты и сами газеты. Они не выращивают кадры. Он приводит пример «Янгй-Фергана». Эта газета за последние много работников для республиканских и районных газет. Среди них редакторы, секретари. Каждая редакция сама должна заботиться о подготовке работников.

— Есть редакторы районных газет, — говорит тов. Насыров, — которые относятся безответственно к своей работе. Редактор Кировской районной газеты Улмас Алтын не читает газеты перед выпуском, переделывает это техническим сотрудникам, и его газета иногда по семь дней остается непечатанной в типографии.

— В районных и политотделских газетах, — говорит тов. Насыров, — плохо поставлено освещение вопросов партийно-комсомольской жизни. Основная причина этого — газетники сами не освоили вопросов партийной жизни.

На совещании выступил секретарь ЦК Комсомола тов. Артыков.

— В передовой «Правды», посвященной дню печати, отмечены успехи нашей прессы и ее недостатки. Кадры решают все, — это непреложный закон и для печати. Чтобы сделать хорошую газету, надо много работать над тематикой, почтой материалов, над изучением запросов масс, советский журналист должен непрерывно повышать свою культуру. Газета сама собой никогда не улучшится, ее делают люди, и чем эти люди культурнее, тем культурнее и интереснее газета. Советскому журналисту предоставлены все права, кроме одного — работать плохо. Но у нас есть много плохо работающих редакторов. И среди редакторов такие люди, как например в Джизаке, где редактор газеты Зарипов, комсомолец, способствовал вылазке 16-летней девушки. Мы его исключили из комсомола, но он до сих пор редактирует газету. Редактор Яковлевской газеты сам женился на 12-летней девочке. Работы газет, которые редакторы такие люди, могут выполняться стоящие перед ними ответственные задачи? Бухаринская районная газета весь номер, посвященный 8 марта, наполнила исключительно отрицательными материалами. Ни одного слова о том, что сделано в районе, в Узбекистане, по раскрытию женщин.

Выступившие здесь жаловались на то, что в редакциях нет людей. Но советский журналист — это, прежде всего, организатор, общественник, обязанный применять лучшие люди к сотрудничеству в газете. Лучшее люди нашей эпохи — стахановцы, вот кто должен в первую очередь выступать на газетной трибуне. Но многие газеты не привлекают стахановцев, не перестраиваются, попрежнему держат курс только на свой аппарат. Характерно, редакторы районных газет не знают и не своих дежурков. А они обязаны знать их, быть в постоянной связи с ними. У нас в районе много прекрасных специалистов — врачей, инженеров, агрономов, учителей, механиков, трактористов. Почему районные газеты до сих пор не обогатили таким культурным активом? Потому, что они и не делают попытки привлечь этих людей к сотрудничеству в печати. Поэтому некоторые газеты и остаются скучными, скучными, неинтересными.

— Многие газеты, — говорит тов. Артыков, — и журналисты занимаются исключительно фотографированием, регистрацией фактов, печатанием рапортов. Возмем Бокан. Этот район еще в 1931 году объявил себя районом сплошной грамотности. А что мы видим? По до сих пор неграмотность не ликвидирована, до сих пор печатаются обязательства ликвидировать неграмотность.

Тов. Артыков отмечает, что редакция газет плохо работает над выращиванием лучших советских журналистов. Вот и на редакциях присутствует лишь одна женщина-журналист. А ведь в районах масса культурно выросшей женской молодежи. Но редакции не возмужают девушек в число дежурков. Почему бы, — говорит тов. Артыков, — каждой редакции не взять на работу в аппарат одну — две женщины и воспитывать их.

Совещание редакторов районных и политотделских газет продолжается.

Переключки стахановцев

На строительстве плотин из Чирчике наилучшие показатели имеют комсомольские бригады Рубова. Несмотря на то, что новые нормы на бетонные работы по сравнению со старыми увеличились на 35 проц., рубовцы эти нормы выполняют в среднем на 120 проц.

Орденоснец Садыков (дело 9-го паровозного участка) освоил станционную выработку жаровых и дымогарных труб. Вместо прежних 34 часов на разбоекку комплета труб он затрачивает 5 с половиной часов.

Стахановец-фрезеровщик механических мастерских трамвая тов. Килинцев установил новый рекорд высокой производительности на фрезерном станке, выполнив дневное задание на 670 проц.

Новые нормы на арматурные работы больше старых на 65 проц. Арматурщик Давыдов на строительстве ремонтмеха-

нитического завода Чирчикестроит лопте нормы выполнял на 200 проц.

230 — 250 проц. в плане — вот ежедневная выработка Алексея Васильевича Суздальцева — кузнеца в 10-м км. Ильича. Сейчас он детально изучает технологический процесс по ремонту, поставив перед собой задачу добиться дальнейшего роста производительности.

Строгальщик-стахановец тов. Казалов (завод Сарва) выполнил производственное задание на 750 проц. Высокотехнологичность он добился путем применения специального профиля, о резца, изготовленного им самим.

Котельщик-стахановец тов. Багичев (завод Сарва) выполнил фонд изготовителей ценным рационализаторским предложением. Он изготовил специальный шаблон, который сократил на 35 проц. затраты времени на гибку листов нефтяных резервуаров.

Письма читателей

БЕСПРИЗОРНЫЙ ПУНКТ

Рис. после хлопка, является одной из самых распространенных культур в колхозах Узбекистана. В то же время в Джамбайском районе, имеющем под шалом до 10 тысяч га, нет сейчас ни одного специалиста-рисовника.

Узбекистанская рисоводческая станция не укрепила до сих пор зерноводческий рисоводческий пункт, который должен служить хатой — лабораторией для всего района. Пункт не имеет своего закрепленного участка, построек, оборудования. Работники живут в старой сирой хижине. На пункте в прошлые годы проведен ряд научных исследований (Савич, Яковлев, Соколов), но все материалы попали в архив и не доведены до колхозов.

От колхозников поступают часто запросы о постановке опытов, но дело тормозится бездумным отношением к научной работе на рисоводческих организациях и МТС.

Зерноводческий рисоводческий пункт в текущем году поставил перед собой задачу тщательным применением агротехники добиться резкого повышения урожайности. В колхозе «Джамбай» выбраны показательные участки.

Агроном ГЕРИН.

ШЕСТИЕ... ЗА КЕРОСИНОМ

Если на самаркандских улицах появляется развозка с керосином, то через весь город за ней шествуют сотни граждан. В городе нет больше базы ни одной керосиновой заправки. Чтобы достать литр керосина, надо потратить целый день.

Интересно, чем же заняты самаркандские Утосы, если они не могут залатать продажу керосина?

ПАНКЕВИЧ.

ПО СЛЕДАМ НЕОПУБЛИКОВАННЫХ ПИСЕМ

В редакцию поступило письмо райагронома Бабины, где он предлагает организовать для специалистов сельхозхоза «дню командирской учебы».

Занятия можно проводить два раза в месяц по определенной программе с учетом местных условий.

В эту программу должны быть включены основные сельскохозяйственные работы — пахота, сев, прополка, орудия и т. д., составление производственных планов, порядок распределения доходов.

Такое занятие было проведено райагрономом Ахмедовым в районном центре.

Предварительно по агрономии были оповещены о дне занятий, тем доклада и о том, какую нужно читать литературу.

Этот доклад на тему о влиянии погоды на рост хлопчатника и его обсуждение дали очень много полезного практического агрономическим, — писал т. Бабин.

Письмо т. Бабины было направлено в агрономическое управление Наркомзема УзССР. Начальник отдела агрономии тов. Александров сообщил нам, что предложение т. Бабины о проведении дня учебы агрономическим заслуживает большого внимания.

В ближайшее время отдел приступит к разработке учебных программ и порядка занятий с агроперсоналом.

НА ГОРОДСКИЕ ТЕМЫ

АВТОБУСНАЯ „ПРОБЛЕМА“

Ташкентский машиностроительный институт заходит в семи километрах от центра на Беш-Агаче. Поездка на автобусе от Сахарского моста по Пушкинской улице.

Возникает вопрос: на каких оборудованных автобусах установка стоимости проезда на автобусах по первому маршруту 40 копеек, а по второму — 75 копеек? Это не единственный вопрос в Узкомтрансе.

В то время, как по маршруту ТашМН — Беш-Агач автобусы спешат и рядом загружены только наполовину, на остановке у Сахарского моста по утрам образуются очереди в 200 человек. Утром в поселок Юнгарский ходят только один автобус. Машина берет 20 пассажиров. Следовательно, чтобы перевезти всех, нужно сделать 10 рейсов. Более трех часов приходится терять, чтобы проехать четыре километра.

ЛЕВЧЕНКО.

„Двойная“ бухгалтерия Госстраха

Инспектор сталинского райфа (Шаарихан) Мавлянов предъявил к оплате полиса на страховое возмещение семье колхозного бригадира Кочкарова. К переплате прилагался акт о том, что застрахованный бригадир Кочкарров умер. Мавлянов взял на себя любезность передать семье две тысячи рублей страховой премии.

Удивительнее всего, что разговор о выплате премии услышал... сам бригадир Кочкарров, случайно оказавшийся в райфо. Он «со всей ответственностью» подтвердил два факта: по-первых, что он жив и в настоящее время, что он никогда застрахован не был.

Страховой инспектор Мавлянов пытался жульническим способом получить 2 тысячи рублей.

Счетовод Шаариханского сельсовета Сулейманов оказался догадливым Мавляновым. Он получил 2 тысячи рублей за действительно умерших, хотя и незастрахованных колхозников. За прошлый год в Сталинском районе жулики получили таким способом за живых людей свыше 6 тысяч рублей.

Эти факты вскрыты проверкой деятельности районных страховых комиссий в Узбекистане. Самое печальное, что большинство колхозов и колхозников имеет очень туманное представление о целях и значении государственного страхования.

В 1935 г. в 6,919 случаях различных стихийных бедствий (погоды, пожаров, наводнений, землетрясений и др.) убытки не были возмещены Госстрахом только потому, что об этих случаях страхователи не заявляли.

И, наоборот, в районных комиссиях имеется 593 случая незаконных отказов в выплате страховых сумм.

Главное управление Госстраха Узбекистана уже рассмотрело 1,286 актов, оплатив по ним 380 тысяч рублей, главным образом колхозам и колхозникам. Эти деньги должны были выплачиваться еще в прошлом году.

Предстоит рассмотреть еще около пяти с половиной тысяч актов, лежащих долгое время без движения из-за бездеятельности районных комиссий.

ВЛ. КИН.

ВО ДВОРЦЕ ПИОНЕРОВ



Народная армия республики Тамара Ханум обучает детей узбекским танцам

Фото М. Пенсона.

НА СТРОЙКЕ ШКОЛ ГОРСОВЕТ СПОХВАТИЛСЯ

КОМАНД (Морр. «Правды Востока»). В начале будущего учебного года в Коканде должны быть построены три двухэтажных здания школ. К 1 мая программу строительных работ нужно было выполнить на 25 проц. Работы, однако, едва выполнены на 5-6 проц.

Школьное строительство с самого начала было поручено строителю горсовета, который руководил прораб Усанов — разгильяй и пьяница. Он развалил дело, не успев его начать. Горсовет же только не спохватываясь, решил отдать под суд прораба.

Теперь горсовет забыл тревогу. На Пушкинской улице строители приступили к кладке фундамента, на улице Чернышевского только началось рытье котлованов, а в квартале Деревяк не начата даже планировка строительной площадки.

На строительстве отсутствуют элементарные признаки организованности. Строители кричат об отсутствии кирпича, тогда как на кирпичном заводе им завалины все проказы. Количество землянок стройконтра не увеличивает потому, что «не хватает комплектов колес для тачек». Выяснилось, однако, что эти самые колеса имеются на маслозаводе и в других предприятиях города. Скорее всего строителям не хватает колесков другого рода...

Жалуясь на отсутствие пемента, строиконтра забывает, что сейчас можно заблаговременно готовить дверные и оконные рамы, стругать полы, а лес для этого имеется.

Г. МИХАЙЛОВ.

ТОРГОВАЯ ХРОНИКА

УзССР оборудует по улице Нарова в помещении ОРС Чирчакской показательный магазин для продажи детских учебных и культурных товаров.

Специальный магазин для продажи сельскохозяйственных инструментов открывает Антеноустройство в Ташкенте по ул. Кирова.

ЗАМЕТКИ КНИЖНИКА

БИБЛИОТЕКА ЛИПРАНДИ

В 1877 г. Государственная публичная библиотека УзССР (в то время Ташкентская публичная библиотека) получила из Петербурга весьма интересное собрание старинных изданий XVI—XVIII вв., которые были собраны для Ташкентской публичной библиотеки Галицкого (ныне Ленинской библиотеки СССР им. Ленина). Среди них оказались сочинения по военному делу, по истории и географии, путешествия и лекции.

Когда в 1918 г. мне пришлось близко ознакомиться с этими книгами, то оказалось, что из многих из них имеются подлинные, указывающие на принадлежность их одному из владельцев известной в России фамилии Липранди. Все книги в этой библиотеке были собраны вместе, и по ним получился любопытный коллектив старинных изданий, содержанием которых служили главным образом путешествия и описание различных стран, особенно Ближнего Востока. Было бы, что это — часть какой-то большой и тщательно подобранной библиотеки.

Дальнейшее исследование выяснило, что все эти книги принадлежат библиотеке известного военного историка и... проповедника И. П. Липранди (1790—1880), того самого, который в дни своей молодости был близким знакомым Пушкина во время его бессарабского ссылки 1820—23 годов. Как известно, в эту эпоху, выйдя со стремлением работать в департаментских учреждениях и в учебных заведениях, Пушкин серьезно работал и много писал. И в этом отношении ему очень помогала отличная библиотека Липранди, которая по своему культурному уровню резко выделялась из среды тогдашнего книжного общества и в котором поэт относился к большинству.

Как-раз в это время Пушкин проявлял немалый интерес к Ближнему Востоку в связи с революционными событиями в Персии, и именно Липранди, владевший большим количеством сочинений именно по этим странам, вполне могли удовлетворить этот интерес великого поэта.

Таким образом, очевидно, что хранящаяся в Гос. публ. библиотеке имени Липранди является частью его замечательной книжной библиотеки, и как бы может, передаточная в свое время рука сохранила «Книжечка». К сожалению, их страницы не сохранили ни одного рукописного листа.

Всего из библиотечной библиотеки Липранди в Ташкенте 39 названий (189 томов). Из них 18 приходится на историческое сочинения, а 21 — на географические сочинения и путешествия.

Подробно эта коллекция описана мной в «Сборнике в честь А. Э. Шмидта» (Ташк., 1923), и я упоминаю о ней еще раз лишь в связи с подготовкой к публичному изданию.

О Липранди интереснейший очерк недавно написал С. Штрайх в «Красной звезде» (№ 2, 1935 г.).

— 0 —

ПРИЕЗД В ТАШКЕНТ АНГЛИЙСКОГО АСТРОНОМА И ДИРЕКТОРА ПУЛКОВСКОЙ ОБСЕРВАТОРИИ

После солнечного затмения в Ташкенте приезжал директор Пулковской обсерватории проф. Герасимович и астроном Пулковской обсерватории (Англия) Дональд Мендель. Они ознакомились с работой Ташкентской и Сталинградской обсерваторий и Китебской широтной станции.

СПОРТ

Выиграл Челябинск

Следуя своим старым традициям, челябинцы, играя против сборной Ташкента, переходят в атаку с первых же минут. Однако защитники Ташкента Сарина и Митрашвили отбили челябинский натиск. В итоге счет остался нулевым. Лишь на 20 минуте игры нападающий Челябинска, пробившись, открывает счет.

Игра идет в умеренном темпе и часто прерывается из-за боковых атак и фоллов (штрафных ударов «за руку» или «за ногу»). У игроков Ташкента явно не хватает выносливости, поэтому в последние минуты игры они выглядят очень уставшими. В итоге счет остался нулевым. Лишь на 20 минуте игры нападающий Челябинска, пробившись, открывает счет.

Вторая половина игры идет главным образом в оборону. Челябинцы Ташкентцам стараются изо всех сил, часто выходя на ворота, но их, как и всегда, губит нехватка умелых ударов. Очевидно, на эту важную роль в игре, обеспечивающую победу, очень мало обращается внимание при тренировках команды. Нельзя, конечно, не отметить и выносливости гостей. Беспрерывно играя, они не устают. Их трудно обвести, у них труднее отобрать мяч.

В результате неудачного выхода Сарина на мяч, следует 11-метровый штрафной удар. Это ослепительно записывает вратарь гостей. На последующие 15 минут у челябинцев вновь повышается и резвость, и натиск, но было уже поздно. Лексому краю Скаринскому за 2 минуты до конца игры удалось забить второй мяч.

Гости выиграли со счетом 3:2.

С. НАМОВ.

— 0 —

НОВАЯ ТУРИСТСКАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ

Общество пролетарского туризма и экскурсий ликвидировано. Делами туризма и экскурсий в Узбекистане будет заниматься вновь открываемая при Узсовпрофе хозрасчетная организация.

Одновременно с приемом дел от ОПЭ Узбекистана идет прием четырех баз ОПЭ в Фергане, Самарканде, Бухаре и Ташкенте.

В разработке туристских и экскурсионных маршрутов этого года принимают участие ВСФК Узбекистана и ЦБ ЛКСМУ.

— 0 —

АВАРИЯ НА ЭЛЕКТРОСТАЦИИ

В ночь на 12 мая в 23 часа 20 минут горит внезапно погасла. Авария произошла на восточной подстанции, распределяющей ток Кадарьинской ГРЭС. На одном из двух работающих трансформаторов произошло срабатывание. Вследствие этого немедленно были выключены и другие станции, питающие Ташкент светом (Боз-Су, Дизельная).

Ответственный дежурный станции тов. Ковальчук обнаружил место повреждения, мобилизовал рабочих, и через час вместе пострадавшего трансформатора был выключен резервный.

Врид. ответственного редактора Ю. КУГЕЛЬ.

УЗБ. ГОС. АКАД. ТЕАТР

ПРЕМЬЕРА ПЬЕСЫ «ТАМАЗ»

14 мая спектакль в 19 часов

15 мая 26-й спектакль в 19 часов

ТАРМАР

16, 17 и 18 мая

NAMUS va MUHABBAT

(Честь и любовь)

Начало в 8 час. 30 мин. вечера.

Касса открыта с 3 часов дня.

ОБЪЕДИНЕННЫЙ ГОСТЕАТ

им. СЕВЕРДОВА

14 мая 12-й спектакль в 19 часов

ЧИО-ЧИО-САН

15 мая 13-й спектакль в 19 часов

ЛЕБЕДИНОЕ ОЗЕРО

16 мая 13-й спектакль в 19 часов

ФАУСТ

Начало в 8 час. 30 мин. вечера.

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ

РУССКИЙ ДРАМАТИЧЕСКИЙ ТЕАТР

14 мая 10-й спектакль в 19 часов

ДАЛЕКОЕ

15 мая 11-й спектакль в 19 часов

Начало в 8 час. 30 мин.

КАС

Начало в 8 час. 30 мин.

КАС

Начало в 8 час. 30 мин.

КАС

Начало в 8 час. 30 мин.

КАС

Начало в 8 час. 30 мин.

КАС

Начало в 8 час. 30 мин.

КАС

Начало в 8 час. 30 мин.

КАС

Начало в 8 час. 30 мин.

КАС

Начало в 8 час. 30 мин.

КАС

Начало в 8 час. 30 мин.

КАС

Начало в 8 час. 30 мин.

КАС

Начало в 8 час. 30 мин.

КАС

Начало в 8 час. 30 мин.

КАС

Начало в 8 час. 30 мин.

КАС

Начало в 8 час. 30 мин.

КАС

Начало в 8 час. 30 мин.

КАС

Начало в 8 час. 30 мин.

КАС

Начало в 8 час. 30 мин.

КАС

Начало в 8 час. 30 мин.

КАС

Начало в 8 час. 30 мин.

КАС

Начало в 8 час. 30 мин.

КАС

Начало в 8 час. 30 мин.

КАС

Начало в 8 час. 30 мин.

КАС

ВЫРЕЖЬ И СОХРАНИ!

Управление Среднеазиатской жел. дор.

Объявляет, что с 15 мая с. г. вводит

НОВОЕ РАСПИСАНИЕ

ДВИЖЕНИЯ ПАССАЖИРСКИХ ПОЕЗДОВ.

СКОРЫЕ №№ 5 и 6 сообщения Москва—Ташкент, среднее, П. № 5 из Ташкента отправляется в 21 час. 20 мин., П. № 6 в Ташкент прибывает в 2 час. 53 мин.

СКОРЫЕ №№ 7 и 8 сообщения Москва—Ташкент, П. № 7 из Ташкента отправляется в 14 час. 16 мин., П. № 8 в Ташкент прибывает в 14 час. 16 мин., П. № 7 в Ташкент отправляется в 14 час. 16 мин., П. № 8 в Ташкент прибывает в 14 час. 16 мин.

П. № 7 в Ташкент отправляется в 14 час. 16 мин., П. № 8 в Ташкент прибывает в 14 час. 16 мин.

П. № 7 в Ташкент отправляется в 14 час. 16 мин., П. № 8 в Ташкент прибывает в 14 час. 16 мин.

П. № 7 в Ташкент отправляется в 14 час. 16 мин., П. № 8 в Ташкент прибывает в 14 час. 16 мин.

П. № 7 в Ташкент отправляется в 14 час. 16 мин., П. № 8 в Ташкент прибывает в 14 час. 16 мин.

П. № 7 в Ташкент отправляется в 14 час. 16 мин., П. № 8 в Ташкент прибывает в 14 час. 16 мин.

П. № 7 в Ташкент отправляется в 14 час. 16 мин., П. № 8 в Ташкент прибывает в 14 час. 16 мин.

П. № 7 в Ташкент отправляется в 14 час. 16 мин., П. № 8 в Ташкент прибывает в 14 час. 16 мин.

П. № 7 в Ташкент отправляется в 14 час. 16 мин., П. № 8 в Ташкент прибывает в 14 час. 16 мин.

П. № 7 в Ташкент отправляется в 14 час. 16 мин., П. № 8 в Ташкент прибывает в 14 час. 16 мин.

П. № 7 в Ташкент отправляется в 14 час. 16 мин., П. № 8 в Ташкент прибывает в 14 час. 16 мин.

П. № 7 в Ташкент отправляется в 14 час. 16 мин., П. № 8 в Ташкент прибывает в 14 час. 16 мин.

П. № 7 в Ташкент отправляется в 14 час. 16 мин., П. № 8 в Ташкент прибывает в 14 час. 16 мин.

П. № 7 в Ташкент отправляется в 14 час. 16 мин., П. № 8 в Ташкент прибывает в 14 час. 16 мин.

П. № 7 в Ташкент отправляется в 14 час. 16 мин., П. № 8 в Ташкент прибывает в 14 час. 16 мин.

П. № 7 в Ташкент отправляется в 14 час. 16 мин., П. № 8 в Ташкент прибывает в 14 час. 16 мин.

П. № 7 в Ташкент отправляется в 14 час. 16 мин., П. № 8 в Ташкент прибывает в 14 час. 16 мин.

П. № 7 в Ташкент отправляется в 14 час. 16 мин., П. № 8 в Ташкент прибывает в 14 час. 16 мин.

П. № 7 в Ташкент отправляется в 14 час. 16 мин., П. № 8 в Ташкент прибывает в 14 час. 16 мин.

П. № 7 в Ташкент отправляется в 14 час. 16 мин., П. № 8 в Ташкент прибывает в 14 час. 16 мин.

П. № 7 в Ташкент отправляется в 14 час. 16 мин., П. № 8 в Ташкент прибывает в 14 час. 16 мин.

П. № 7 в Ташкент отправляется в 14 час. 16 мин., П. № 8 в Ташкент прибывает в 14 час. 16 мин.

П. № 7 в Ташкент отправляется в 14 час. 16 мин., П. № 8 в Ташкент прибывает в 14 час. 16 мин.

П. № 7 в Ташкент отправляется в 14 час. 16 мин., П. № 8 в Ташкент прибывает в 14 час. 16 мин.

П. № 7 в Ташкент отправляется в 14 час. 16 мин., П. № 8 в Ташкент прибывает в 14 час. 16 мин.

П. № 7 в Ташкент отправляется в 14 час. 16 мин., П. № 8 в Ташкент прибывает в 14 час. 16 мин.

П. № 7 в Ташкент отправляется в 14 час. 16 мин., П. № 8 в Ташкент прибывает в 14 час. 16 мин.

П. № 7 в Ташкент отправляется в 14 час. 16 мин., П. № 8 в Ташкент прибывает в 14 час. 16 мин.

П. № 7 в Ташкент отправляется в 14 час. 16 мин., П. № 8 в Ташкент прибывает в 14 час. 16 мин.

П. № 7 в Ташкент отправляется в 14 час. 16 мин., П. № 8 в Ташкент прибывает в 14 час. 16 мин.

П. № 7 в Ташкент отправляется в 14 час. 16 мин., П. № 8 в Ташкент прибывает в 14 час. 16 мин.

П. № 7 в Ташкент отправляется