



ПРАВДА ВОСТОКА

Орган Центрального Комитета Компартии Узбекистана,
Верховного Совета и Совета Министров Узбекской ССР

Год издания 38-й
№ 110 (11689)

Суббота, 12 мая 1962 года

ЦЕНА 2 КОП.

ЗА НОВЫЕ УСПЕХИ В РАБОТЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА!

Речь товарища Н. С. ХРУЩЕВА

на Всесоюзном совещании работников железнодорожного транспорта 10 мая 1962 года

Дорогие товарищи! В самом начале своего выступления хочу выразить мое отношение к предстоящему совещанию, которое было сделано товарищем Дегтяревым, моим земляком из Донбасса со станции Антрацит.

Мне хотелось бы предостеречь вас, дорогие друзья, от легкости в подходе к зачислению людей в число почетных железнодорожников. Если вы будете принимать в свою среду некачественных железнодорожников (оживление в зале), вы ухудшите показатели работы транспорта. (Оживление в зале). Поэтому будьте осторожны. Сейчас дела на железнодорожном транспорте идут хорошо, и поэтому найдутся охотники примазаться к вашему пирогу. (Оживление в зале).

Разрешите мне выразить благодарность за хорошее отношение и доверие. Но, повторяю, будьте осторожны. (Оживление в зале, аплодисменты). Это в интересах работы железнодорожного транспорта. (Оживление в зале).

Теперь разрешите мне от имени Центрального Комитета партии и Совета Министров приветствовать вас и в вашем лице всю славу работы советских железнодорожников. (Бурные продолжительные аплодисменты).

Вы представляете один из самых больших и хорошо организованных отрядов рабочего класса нашей страны. В ваших рядах насчитывается около трех с половиной миллионов человек. Но дело не только в количестве, а прежде всего в значении железнодорожного транспорта для народного хозяйства. Поэтому Центральный Комитет партии и Правительство решили созвать это совещание, чтобы посоветоваться с вами, как бы лучше и успешнее выполнить задачи, поставленные перед транспортом новой Программой партии.

Можно сказать, что совещание справилось с этими задачами. В содержательном докладе тов. Бещева и в выступлениях участников совещания правильно определены главные задачи транспорта, вскрыты большие резервы улучшения его деятельности и намечены конкретные пути мобилизации этих резервов. Совещание несомненно сыграет большую роль в деле дальнейшего быстрого развития транспорта в период развернутого строительства коммунистического общества.

Программа нашей партии рассчитана на 20 лет. За эти годы будет в основном построено коммунистическое общество. Сейчас все усилия нашей партии и народа сосредоточены на практическом осуществлении этих задач.

В одной из советских песен сказано: «Мы рождены, чтоб сказку сделать былью». Очень хорошо сказано, хорошие слова! Применяя их к нашему времени, мы говорим: мы рождены, чтобы выполнить великую Программу нашей партии — построить коммунистическое общество. И мы это сделаем обязательно! (Продолжительные аплодисменты).

Величайшая мечта лучших людей человечества — построить такое общество, в котором все люди были бы равноправны, работали бы на эксплуатацию, а не на себя, на все общество, были бы обеспечены своим трудом создавая необходимые блага для удовлетворения своих запросов. Веками люди искали пути к созданию такого общества, но не находили его до тех пор, пока Маркс, Энгельс, Ленин не вооружили рабочий класс научным коммунизмом. И вот теперь наш народ, руководимый партией коммунистов, созданный великим Лениным, на основе учения марксизма-ленинизма претворяет эту великую мечту людей в жизнь. (Бурные аплодисменты).

В ряду других важнейших проблем построения коммунистического общества Программа партии четко определила перспективы и задачи транспорта на предстоящие двадцатилетие.

Бурный рост экономики, науки, техники придает развитию транспорта небывалые темпы. Все виды транспорта будут работать в тесном взаимодействии и станут в полном смысле слова единой транспортной сетью. На транспорте произойдут огромные технические преобразования.

Начекая такие перспективы, партия прежде всего исходила из того, что решение задачи создания материально-технической базы коммунизма немалым без выскокоразвитого транспорта.

просто околуют все с голоду, как собаки... (Оживление в зале). Что можно строить без железных дорог? Железные дороги — это гвоздь это одно из проявлений самой яркой связи между городом и деревней, между промышленностью и земледелием, на которой основывается целиком социализм. (Аплодисменты).

Эти указания Владимира Ильича Ленина сохраняют свою силу и для нашего времени, правда, с существенным добавлением. Из этого понятно, ибо при жизни Ленина воздушного транспорта у нас вообще не было, а роль других видов транспорта была совершенно незначительной. Сейчас наряду с железнодорожным транспортом в перевозках большую роль играет морской, речной и особенно автомобильный транспорт. Все больше проявляет себя, особенно по перевозкам пассажиров, воздушный транспорт.

В обиходе принято рассматривать транспорт как организацию, выполняющую сугубо хозяйственные задачи. Конечно, это главное в его деятельности. Но, выполняя эти задачи, работники транспорта одновременно оказывают неоценимую помощь и в решении многих важнейших задач политики, в укреплении союза рабочего класса и крестьянства в культурном строительстве. Транспорт является одним из факторов, который способствует расширению взаимного общения народов Советского Союза, укреплению их дружбы, интенсивному обмену достижениями во всех отраслях народного хозяйства и культуры между народами нашей страны, народами социалистических и капиталистических стран.

Напомню еще об одной важной стороне деятельности транспорта, которая имеет первостепенное значение. Я имею в виду оборонноспособность нашей Родины. Мы должны держать наш транспорт на такой высоте и, я бы сказал, на такой скорости, которые необходимы для того, чтобы обеспечить полную безопасность Советского государства, всей социалистической системы.

Всюду в стране идет активная созидательная работа. Конечно, наряду с успехами есть и трудности. Еще не полностью удовлетворяется спрос населения на некоторые товары народного потребления и продукты питания. Есть известные трудности с жильем. Партия и Советское правительство принимают решительные меры к тому, чтобы преодолеть эти трудности.

В целом за последние годы достигнуты такие успехи, которыми наша партия и советский народ вправе законно гордиться. Это замечательные результаты борьбы нашей партии, труда работников промышленности, сельского хозяйства, нашей интеллигенции, всего советского народа, и мне доставляет большое удовольствие сказать вам, что в этом есть немалая заслуга и работников транспорта. (Аплодисменты).

Одним словом, товарищи, работа, которую вы проделали за последние годы, это действительно большая работа, достойная высокой похвалы. (Бурные аплодисменты).

Можно было бы, конечно, слово «похвала» заменить другим словом. И я знаю, что нашел бы среди вас много сочувствующих, если бы, например, сказал вместо «похвалы» «награды». Но вы награды уже получили. (Бурные аплодисменты).

И эти награды вы получили как служило. Но вы можете сказать, что типичный орден или медаль не даются тому, кому они даются. (Оживление в зале, аплодисменты). Это тоже верно. Но, как говорится, все надо делать в меру. Не следует вызывать ревность у других товарищей, которые также успешно работают на своих участках. Вы свое получили, работали хорошо и впрямь. Как говорили в старое время служилые: «За богом молитва, за царем служба не пропадут». (Оживление в зале, аплодисменты).

Надо сказать, товарищи, что в последние годы усиленно развивался и наш транспорт. Вы знаете, что грузооборот наших железных дорог превышает грузооборот железных дорог всех капиталистических стран, вместе взятых, и почти в два раза превышает грузооборот железных дорог Соединенных Штатов Америки.

Особенно важно, что за последние годы была проделана огромная работа по своему размаху техническая реконструкция транспорта, электрификация железных дорог. Только за шесть последних лет электрифицировано более 10 тысяч километров и переведено на тепловозную тягу 20 тысяч километров железнодорожных линий. Завершена электрификация крупнейшей в мире магистрали Москва — Байкал протяжением 5 тысяч 500 километров. По продолжению электрифицированных дорог и темпам электрификации Советский Союз вышел на первое место в мире. (Аплодисменты).

В связи с этим нельзя не вспомнить о положении дел с техническим перевооружением транспорта до XX съезда партии, когда транспортом занимались Каганович и Молотов. Не понимая новых, прогрессивных направлений в развитии транспорта, они упорно цеплялись за старое, за паровоз, чинили всякие помехи техническому прогрессу. Вспомните, товарищи, ведь к XX съезду у нас было электрифицировано лишь 5 тысяч 400 километров, или менее 5 процентов железных дорог.

Если говорить о Молотове и Кагановиче, то надо иметь в виду, что это разные люди. Молотов когда-то шествовал над железнодорожным транспортом. С точки зрения некоторых транспортников это был «выгодный шиф». Он не разбирался в работе железнодорожного транспорта, но рьяно выполнял функции шефа, просил — спроси больше; чем больше тем лучше. Только в этом он и видел свой шиф.

Мне не раз приходилось слышать, что некоторые работники железных дорог к такому «руководству» Молотова относились неплохо. Во-первых, он не вмешивался в работу железнодорожного транспорта по существу, а это было большое благо для руководителей железных дорог. Он не мешал им работать. Во-вторых, все, что только мог, он старался вырвать для железных дорог, пытаясь таким образом заигрывать с железнодорожниками. Это тоже считалось полезным, хотя и не всегда это было разумно, не всегда было в интересах государства.

Каганович вел себя иначе. Каганович уверовал, что железные дороги он выдумал. (Смех в зале). Когда он ушел из Министерства путей сообщения, то считал, что железные дороги прекратят свое существование. Каганович был очень самоуверенный человек. Всегда так бывает, что чем меньше человек понимает в какой-либо области, и если он при этом страдает самоуверенностью, то это становится несчастием для такого человека, он сам верит и пытается внушить другим то, что он все знает.

Помню, как Каганович мне говорил: «Да, ошибки я допускал, сознаю это. Сейчас я ухожу, или вы меня ухотите, но не имеете в виду, если что-нибудь случится, будут какие-то трудности на железнодорожном транспорте, я всегда готов вернуться по первому зову».

Он думал, что в этом будет необходимость. Но жизнь показала, что работники железных дорог после ухода Кагановича облетелись воздухом. И это понятно, потому что железнодорожный транспорт — сложный организм, большой механизм, и не только механизмом, он имеет очень чувствительные нервы управления. Если будет перебой в одном месте, то все может застопориться, как это бывает в живом организме, когда происходит нарушение кровообращения в результате закупорки в нем. Как нарушение кровеносной системы болезненно отражается на работе всего организма, так и перебой в работе железнодорожного транспорта неизбежно отражается на всем народном хозяйстве страны.

Наша партия гордится тем, что у нас высококачественное руководство железнодорожным транспортом: подготовлены кадры инженеров, техников, рабочих и

Задачи, стоящие перед транспортом, многочисленны и сложны. Но все они, как реки к морю, или, как вы, железнодорожники, скажете, как пути к узловой станции, стекаются к одной самой главной задаче, которая является решающей для победы коммунистического общества. Это — борьба за всемерное повышение производительности труда.

Н. С. ХРУЩЕВ.

созданы все службы, которые необходимы для успешной работы железнодорожного транспорта. (Аплодисменты).

Потому мы были совершенно уверены, что ухудшения работы железнодорожного транспорта не наступит, наоборот, будет улучшение, оздоровление руководства транспортом. (Продолжительные аплодисменты).

Вообще руководить через голосовые связи нельзя, это плохой инструмент для руководства. (Аплодисменты). Иные бюрократы думают, что чем громче человек кричит, тем этим он вроде показывает, что больше знает, лучше всех разбирается в деле. Изначально доказано, что всегда получается наоборот. Надо сказать, что в отношении крика и администрирования Каганович имел немалые данные, его перекричать вряд ли кто мог, вы это сами хорошо знаете. (Смех в зале, аплодисменты).

Каганович всегда считал паровоз главным на железных дорогах, а в то время, когда сами грамотные паровозники признавали, что паровоз — это машина с очень низким коэффициентом полезного действия. Это была ахиллесова пята транспорта.

В первые годы революции мы не имели возможности осуществить электрификацию железных дорог, у нас не было необходимых для этого материальных возможностей. По этой же причине мы не могли внедрять и тепловозную тягу. Но когда созрели материальные и технические возможности, то задерживаться на прежнем этапе и петь дифирамбы паровозу — означало проявлять непонимание того нового, что необходимо в интересах технического прогресса, не видеть того, что уже создано, что нужно настойчиво внедрять.

После XX съезда партии, когда мы раскритиковали эту политику, железнодорожники после ухода Кагановича хорошо показали свои способности. Должен сказать, что мы очень довольны работой как всех железнодорожников, которые настойчиво борются за улучшение работы транспорта, так и работой наших министров товарищей Бещева, который со знанием дела руководит железнодорожным транспортом. (Аплодисменты).

Мы вас хвалим, но я думаю, что вы люди опытные и понимаете, что переключаться нельзя и что в связи с похвалой заниматься нельзя. Партия хвалит того, кто хорошо работает, но если человек начинает заниматься, плохо работать, то партия найдет за что упрекнуть, чтобы привести к чувству того, кто занимается. (Аплодисменты). Говорю это, товарищи, в порядке профилактики. (Аплодисменты). Вы знаете, если хорошо проводить профилактику, то в любом деле, особенно у вас при осмотре и уходе за локомотивами, такие локомотивы будут дольше и лучше работать. (Аплодисменты). Это в какой-то степени намере. (Оживление в зале).

Если бы партия своевременно не приняла мер и железнодорожный транспорт остался на паровозной тяге, то для выполнения планов на перевозку только одного 1961 года потребовалось бы дополнительно свыше 52 миллионов тонн, 4.300 паровозов и большое количество грузовых вагонов. Но партия смело выступила против консерватизма, открыла широкую дорогу техническому прогрессу, и положительные результаты теперь налицо. (Аплодисменты).

Работники транспорта достигли больших и серьезных успехов. Они достойно выполняют стоящие перед ними задачи и много делают для развития нашей Родины. Все мы радуемся этому и желаем работникам железнодорожного транспорта новых успехов. (Аплодисменты).

Разрешите кратко сказать о некоторых задачах транспорта по обслуживанию промышленности, капитального строительства и сельского хозяйства.

транспорт еще слабо и недостаточно обслуживает эти районы. Надо усилить наши усилия, чтобы обеспечить развитие этих районов.

Транспортники должны бесперебойно и безотказно удовлетворять нужды промышленности, образцово снабжать сырьем, топливом, полуфабрикатами, новым оборудованием, обеспечивать своевременный вывоз по назначению готовой промышленной продукции.

Достаточно привести такой пример. Если в 1954 году мы произвели 41 миллион 400 тысяч тонн стали, то в этом году произведем ее, видимо, 76—77 миллионов тонн, а к 1980 году производство стали возрастет до 250 миллионов тонн. (Аплодисменты). Такими же бурными темпами будет развиваться производство чугуна, нефти, проката, строительных материалов и других важных видов промышленной продукции.

С увеличением объема промышленного производства, ростом продаж сельского хозяйства резко увеличится и объем перевозок. Но следует сказать, что, увеличивая объем производства, не обязательно увеличивать в таком же объеме железнодорожные, водные и другие перевозки и особенно на дальние расстояния. При планировании народного хозяйства надо создавать такие экономические районы, где для производства имеется необходимое сырье, например, топливное, железнорудное, либо другое. Там, где это возможно, надо строить перерабатывающую промышленность ближе к источникам сырья и с учетом целесообразности создавать и другие виды производства.

Именно при таком подходе, учитывая необычные просторы нашей страны, перевозки не будут возрастать в такой же мере, как рост производства. Они займут значительную часть в развитии экономики, но в пределах экономического района. В свою очередь будут развиваться те перевозки между экономическими районами, которые неизбежны в интересах всего социалистического хозяйства, для удовлетворения потребностей страны в целом.

Теперь с образованием совнархозов, организацией крупных экономических районов созданы лучшие возможности для решения всех вопросов развития народного хозяйства, в том числе и транспортных вопросов. Госплан, Госэкономсовет, совнархозы при определении того, где разумно создавать те или иные производства, должны учитывать также и вопросы рациональной организации перевозок.

Министерство путей сообщения должно в какой-то степени помогать Госплану в правильном, экономически целесообразном районировании промышленности, потому что железнодорожники больше других видят и разумные и неразумные перевозки. Часто ведь случается, что какой-то груз везут из Одессы во Владивосток, а груз такого же порядка везут из Владивостока в Одессу. Ищите «умного» в данном вопросе, ищите, что это делает.

Мы строим много заводов, и случается, что заводы, которые производят машины, и потребители этих машин иногда находятся в разных концах Советского Союза. Надо так вести дело, так планировать, чтобы в экономических районах было бы много разнообразных предприятий, чтобы многие перевозки замыкались на своем экономическом районе. Только так можно, которое выгодно вести централизованному порядку. — к примеру производство иглолов — можно ставить где угодно: штампуя иглы и перевозки их куда надо!

Другое дело перевозить металл, крупные металлические изделия. Не всегда разумно везти металл куда-то, перерабатывать его в изделие и уже в более громоздком виде перевозить обратно в том же направлении, откуда пришел этот металл. Таких перевозок у нас немало. И это результат поочередного планирования и в значительной степени наследие централизованного управления хозяйством через министерства, которые мы упразднили. Однако упразднить министерства легче, а вот перестроить экономику, более правильно разместить производство — это труднее, это требует

больше времени и, кроме того, необходимо преодолеть сопротивление, консерватизм.

Вы, железнодорожники, должны помогать Госплану, Госэкономсовету. Если ваши предложения не найдут поддержки в этих организациях, то нужно ставить эти вопросы в ЦК и Правительство. Этого требуют интересы всего народного хозяйства, интересы строительства коммунизма. Это экономические вопросы, но они переплетаются в вопросы политики. Это надо учитывать! (Бурные аплодисменты).

Товарищи! Вы знаете, что задачи, стоящие перед транспортом, многочисленны и сложны. Но все они, как реки к морю, или, как вы, железнодорожники, скажете, как пути к узловой станции, стекаются к одной самой главной задаче, которая является решающей для победы коммунистического общества. Это — борьба за всемерное повышение производительности труда.

Среди заветов, оставленных нам Владимиром Ильичем Лениным, величайший завет — всемерно повышать производительность труда. Мы должны свято выполнять этот завет нашего вождя и учителя. Достижению этой задачи надо подчинить все неисчерпаемые резервы и возможности транспорта.

У железнодорожников богатые и слабые революционные и трудовые традиции. Они были первыми, кто начал борьбу за новую, коммунистическую производительность труда. Все помнят, что именно железнодорожники депо Москва-Сортировочная первыми в стране организовали в мае 1919 года коммунистический субботник, который Владимир Ильич назвал великим подвигом. А в наше время железнодорожники того же депо создали первую бригаду коммунистического труда. Нынешнее движение бригад коммунистического труда, где в коллективном труде воспитывается новый человек, охватило всю страну. Приятно отметить, что почти в этом замечательном движении принимают участие наши славные железнодорожники. (Продолжительные аплодисменты).

Работники железнодорожного транспорта имеют все необходимое для того, чтобы в ближайшие годы превзойти уровень производительности труда, достигнутый на железных дорогах Соединенных Штатов Америки.

Однако хотел бы сказать, что у нас не было хвастовства. Железнодорожный транспорт Соединенных Штатов Америки не загроможден. Там в силу капиталистических условий и конкуренции сейчас усиленными темпами развиваются перевозки грузов автомобильным транспортом и железнодорожными дорогами. Я говорю это к тому, что надо исходить из равных условий для соревнования. А то можно и заняться, вот мол, мы «переплюнули» США, а «переплюнуть-то» их в этом деле не так трудно, потому что сейчас железные дороги снижают там свое значение в перевозках, потому что на первом месте выходит автомобильный транспорт.

У нас тоже развивается и будет развиваться автомобильный транспорт. Это выгодно, видимо, особенно при перевозках на короткие расстояния, когда в результате погрузки и разгрузки тратится много времени и особенно много труда. Поэтому выгоднее минимизировать эти излишние затраты труда и возлагать такие перевозки на автомобильный транспорт. Но на дальних перевозках, конечно, более экономичным — железнодорожный транспорт.

Когда речь идет о сравнении с работой железнодорожного транспорта Соединенных Штатов Америки, то наши железнодорожники работают лучше, но производительность труда, видимо, в США пока еще выше, чем у нас. Это тоже надо иметь в виду.

Производительность труда в наших условиях должна быть высокой, потому что мы знаем, что более организованное общество — социалистическое, коммунистическое, коммунистическое общество. Победа возможна только лишь на основе более высокой производительности труда. Других секретов, товарищи, для борьбы за победу в соревновании с капитализмом нет. (Аплодисменты).

ком примитивно. Главное, что характеризует социализм, — это разумное построение общества, уничтожение частной собственности, уничтожение эксплуатации, передача средств производства в руки народа, и на этой основе более рациональное использование экономики, техники, науки. Надо, чтобы мы превзошли производительность труда капиталистического мира. Только в этом и в этом залог успеха нашей победы, победы коммунизма! (Бурные аплодисменты).

Нельзя примитивно подходить к делу. Социализм, дескать, у нас победы, теперь приняла программу коммунистического строительства, коммунизм, говорит, обязательно победит капитализм, поэтому давайте все запишем в Коммунистическую партию и уедем в Сочи или в другое теплое место, или вообще пойдем грибы собирать в лес, — все само собой делается.

Коммунизм победит при условии, если на основе марксистско-ленинского учения партия правильно поведет народ. Народ поддерживает партию! Мы имеем социалистическое государство, имеем средства производства в руках рабочего класса, в руках народа. Используя эти средства производства, используя науку, технику, на основе марксистско-ленинского учения мы обеспечим высшую производительность труда! При высоком развитии науки и техники, при лучшем использовании средств производства мы добьемся победы! Поэтому нельзя считать — записался в Коммунистическую партию и, как говорят, ложись на бок и жди победы коммунизма. Может случиться — как ляжешь, так и встанешь на том же месте, от этого ничего не прибавится. (Оживление в зале, аплодисменты).

Народ давно это понял. Еще когда не было создано марксистско-ленинского учения, народ уже знал эту истину и говорил: под выжачий камень вода не течет, следовательно, товарищи, надо работать! (Аплодисменты).

Задача повышения производительности труда мы будем решать нашим, социалистическим путем, путем эффективного использования техники, непрерывного улучшения условий работы железнодорожников, сокращения продолжительности рабочего дня и повышения их благосостояния.

Товарищи! Мы часто говорим, что в сельском хозяйстве есть большие резервы, что там имеется много недостатков в организации производства. Партия намечает, чтобы поднять сельское хозяйство и добиться такого уровня и таких темпов в его развитии, чтобы производство сельскохозяйственных продуктов опережало спрос.

В промышленности мы сильнее организованы и технически, чем в сельском хозяйстве. Но и в промышленности и на транспорте у нас имеется много резервов, неиспользованных возможностей. Мы можем и должны поднять производительность и транспорт на более высокий уровень.

Центральный Комитет партии думает сейчас над тем, как еще лучше организовать работу промышленности и транспорта, полнее использовать имеющиеся там резервы. Необходимо улучшить контроль за тем, как выполняются решения партии и правительства, как внедряются в производство достижения науки, техники и опыт передовиков.

Когда мы говорим о том, что в работе транспорта имеются определенные успехи, то это не значит, что у нас нет недостатков. Строительством коммунизма — это механизация и автоматизация производства. А как внедряться в производство достижения науки и техники? Без преувеличения можно сказать, что в каждом совнархозе и на многих предприятиях можно найти немало интересных и важных предложений и изобретений, которые давно проверены, но не внедряются в производство.

Некоторые работники относятся к новому по-бюрократически. На все они дают вам самые подробные объяснения. Но главная причина медленного внедрения новых достижений — это укоренившаяся косность, нежелание менять то, что уже сложилось, ломать старое, изжившее себя, хотя всем известно, что быстрое внедрение в производство изобретений и рационализаторских предложений — это один из больших резервов дальнейшего, еще более быстрого развития промышленности и транспорта.

Назвать себя коммунистами и уже только потому, что мы коммунисты, считать, что победим капитализм, — это мыслить слишком примитивно. — это мыслить слишком примитивно. (Продолжение на 2-й стр.).

Окончание речи товарища Н. С. ХРУЩЕВА

(Начало на 1 и 2-й стр.)

Тогда на тех же площадях было бы достигнуто значительное увеличение производства продукции. Это вызовало бы, конечно, увеличение потребности в энергетических мощностях, но это не главное, а главное состоит в том, что мы в 6 раз увеличили бы выпуск продукции.

И так обстоит дело, товарищи, не только на Кинской фабрике. Такую картину можно наблюдать почти на каждом заводе. Поезжайте на любой завод и вы найдете много подобных примеров.

В одном из своих выступлений я уже рассказывал, что, когда я был в Америке, президент Эйзенхауэр попросил свою приятельницу, которая владела крупным заводом фирмы «Места» в Питтсбурге, чтобы она пустила на этот завод в Соединенных Штатах правительство не может нас пригласить на завод без разрешения фабриканта — хозяина фирмы.

Она проявила любезность, и мы смогли побывать на заводе этой фирмы, который у американцев, как мне сказали, не на плохом счету. Иду по цеху и вижу, что дорожку только что подморожили: видно, была выкопанная и ее недавно засыпали гравием. Говорю директору:

— Это сделано к нашему приезду?

— Да, — отвечает он.

— У нас тоже так делают, — замечаю я, — вижу, что и у вас это практикуется! (Оживление в зале. Аплодисменты).

Иду дальше, стоит должный станок. Выказывая замечание, что вот уже лет 50 прошло с тех пор, как я работал на заводе, где были такие же долбежные станки. На заводе есть и новое, есть и старое оборудование. В том же цехе мы видели простую ножовку, к которой приспособили ножовщик. И вот она пилит. Увидев ее, я сказал представителю фирмы, что еще в 1909 году, когда я был мальчишкой, вот так же пилил на заводе, а вы сейчас, через полвека, делаете это в Америке.

Повторяю, давайте пойдемте вместе на любой завод, и мы увидим немало устаревшего оборудования. Конечно, обновление оборудования зависит не только от директоров предприятий. Это зави-

сит и от того, что мы не успеваем в необходимых масштабах производить новое оборудование, чтобы заменить им старое, отжившее. Нам, видимо, надо сейчас обратить главное внимание на расширение производства более совершенного станочного оборудования, создание автоматических линий, станков-автоматов. И, конечно, следует совершенствовать инструмент, рабочие приспособления.

Над этим надо серьезно подумать Госплану, совнархозам и Госплану республик.

Товарищи! Наша партия подвела народы Советского Союза на построение коммунистического общества. Многие годы назад, когда мы только еще вышли из гражданской войны и делали первые шаги в строительстве социализма, Владимир Ильич Ленин задал нам: «...подготовить — рабочий долг — переход к коммунизму». (Согласно 33, стр. 36).

И вот этот долгий ряд лет, о которых говорил Ленин, — пройден. Целые поколения советских людей, не жалея пота и труда и самой жизни в борьбе с жестокими врагами, выполнили заветы Ленина и подготовили переход к коммунизму. Мы с вами не только добились этого, но сами уже непосредственно приступили к строительству коммунизма. (Продолжительные аплодисменты).

У нашей партии, у советского народа есть теперь новая Программа. Программа партии — это закон нашей жизни и деятельности. Главное теперь — успешно осуществлять Программу.

Партийные организации проводят большую организаторскую работу по превращению в жизнь решений XXII съезда, широко развернута пропаганда материалов съезда партии. Это хорошо. Но вместе с тем следует отметить такой существенный недостаток в нашей организаторской и пропагандистской работе.

Зачастую партийные работники, пропагандисты, агитаторы, а также органы печати в своих выступлениях о Программе партии и в освещении ее отдельных положений акцентируют внимание главным образом на том, что будет через 20 лет, каких результатов

мы достигнем к концу этого периода. Некоторые работники только и твердят: к концу которого десятилетия экономика возрастет во столько-то раз, у нас будет то-то и то-то, квартиры, мол, будут бесплатные, проезд на транспорте бесплатный и прочее и прочее. Словом, расписывают все блага коммунизма.

Повторю только одно: блага, блага, блага. У людей может создаться впечатление, что все это придет само собой. Слыша такие речи, некоторые люди могут сказать: какие же ты уговариваешь, давай скорее эти блага. Но, думаю, что будут и такие люди, которые останутся ораторами и спрыснут: вы лучше скажите — как этого достигнуть и к чему же будет заботиться о том, чтобы создавать эти блага!

Конечно, легче сказать о том, что будет через 20 лет. Почему легче? Говорить о том, что будет через 20 лет, значит говорить о более высоких показателях, чем имеем сегодня. А сказать о том, что нужно делать сегодня, — это значит говорить о том, что надо делать больше, чем делается теперь, говорить о преодолении имеющихся недостатков. Делать больше сегодня — это значит завтра иметь больше!

Некоторые ораторы идут по линии наименьшего сопротивления, становятся на самый легкий путь, обходя то, что надо делать сегодня и завтра. Это наносит ущерб нашей пропаганде, следовательно, делу нашей партии.

Нужно правильно инструктировать докладчиков, пропагандистов и агитаторов, обеспечивать их необходимыми справочными материалами, чтобы доклады, лекции, выступления были не беспредметными, а содержательными, интересными, чтобы они были связаны с теми задачами, которые нам предстоит решить.

Необходимо освещать не только конечные результаты, а больше внимания сосредоточивать на начальном этапе выполнения Программы, на том, чтобы убраться с пути все, что мешает нашему продвижению вперед.

Нельзя представлять себе строительство коммунизма так: приехал к берегу, сел на какое-то судно, переплыл на другой берег,

и вот ты уже в коммунизме. Нет, так сразу не переплывешь. В вопросах строительства коммунизма нельзя перепрыгивать с начального этапа на конечный, назначенный Программой партии. Этот путь нужно пройти по земле, в напряженном труде и борьбе.

На всем пути двадцатилетней борьбы за построение коммунизма надо упорно работать, трудиться каждый день и каждый час. Трудом и только трудом можно создать материально-техническую базу коммунизма, обеспечить создание всех средств удовлетворения материальных потребностей народа и его духовных запросов.

Товарищи В. И. Ленин, Коммунистическая партия, поднимая народ на революцию, боролись за освобождение рабочего класса от угнетателей, за лучшую, свободную жизнь трудящихся. После революции враги предприняли все, чтобы задушить Советскую власть, отнять у народа его завоевания. Рабочему классу, трудящимся массам пришлось пережить четырехлетний гражданский войну и иностранную интервенцию. Народу приходилось главным образом не создавать, а даже разрушать в войне то, что было создано трудом народа, своею кровью поливая родную землю, отстаивая ее от многочисленных врагов. Сотни тысяч людей отдали жизнь за то, чтобы отстоять в жестокой борьбе свободу трудового народа, право народа строить свою жизнь так, как это сказано в нашем марксистско-ленинском учении.

Этот труднейший этап в жизни нашего народа был с честью пройден. Те огромные трудности, которые пришлось пережить народу после Октябрьской революции, не идут ни в какое сравнение с трудностями роста, которые переживает мы теперь. Рабочий класс, трудовое крестьянство, весь советский народ, преодолев все трудности и преграды на своем пути, так перестроили свое хозяйство, что в исторически короткий срок создали из экономически отсталой России самое передовое социалистическое государство, которое занимает теперь по развитию экономики второе место в мире, а по вопросам науки и культуры — первое место в мире. (Бурные аплодисменты).

Коллектив Самаркандской прядильно-ткацкой фабрики, успешно освоив производство новой продукции — гардинного полотна, решил в этом году дать сверх плана 200 тысяч метров декоративной ткани. Постоянный вклад в успех предприятия вносит молодая работница Махбуба Накибова. Отлично освоив новую профессию вязальщицы, она ежедневно вырабатывает по 40—45 метров продукции сверх задания. На СНИМКЕ: Махбуба Накибова проверяет качество вязки гардинного полотна.

Фото В. Лейзеровича. (Фотохроника УЗТАГ).

К НОВОМУ РАСЦВЕТУ ЭКОНОМИКИ СРЕДНЕЙ АЗИИ

ФРУНЗЕ, 10 мая. (ТАСС). На состоявшемся сегодня здесь заседании Совета по координации и планированию работы совнархозов Среднеазиатского экономического района рассмотрены актуальные вопросы дальнейшего развития народного хозяйства Узбекистана, Киргизии, Таджикистана и Туркмении. Обсуждены доклады председателя Госплана Киргизской ССР В. Д. Кулакова «О некоторых вопросах топливно-энергетического баланса республик Средней Азии» и председателя Киргизского совнархоза В. Н. Чурикова «О специализации и кооперации металлообрабатывающих и машиностроительных предприятий Среднеазиатского экономического района».

Советская Средняя Азия — один из районов страны, наиболее обеспеченных топливно-энергетическими источниками. Она занимает в СССР первое место по

запасам природного газа, второе — по гидроэнергетическим ресурсам. Исходя из этого, участники заседания указывали на возможность более быстрого, чем намечалось в семилетке, развития народного хозяйства братских республик. В 1965 году почти полностью в топливном балансе займет природный газ, а выработка электроэнергии увеличится в два с лишним раза.

Более быстрыми темпами, чем предусмотрено контрольными цифрами, развивается машиностроение в Средней Азии. В последние три года его объем возрос в 1,7 раза, а за оставшиеся до конца семилетки время он еще почти удвоится. Преобладающее развитие получают сельскохозяйственное машиностроение, электротехническая промышленность и приборостроение, а также станкостроение.

На заседании утверждены заме-

стителями председателя межреспубликанского совета А. Н. Рудина, секретарем — Б. А. Десятков, а также председатели постоянных комиссий совета.

В заседании приняли участие первый секретарь ЦК Компартии Узбекистана Ш. Р. Рашидов, Председатель Совета Министров Узбекской ССР Р. Курбанов, первый секретарь ЦК Компартии Киргизии Т. Усубалиев, Председатель Совета Министров Киргизской ССР Б. Мамбетов, Председатель Президиума Верховного Совета Киргизии Т. Кулатов, первый секретарь ЦК Компартии Таджикистана Д. Расулов, Председатель Совета Министров Таджикской ССР А. Каххаров, первый секретарь ЦК Компартии Туркмении Б. Овезов, руководители госпланов, совнархозов, академий наук республик Средней Азии, представители Госплана и Госэкономсовета СССР.

УНИЧТОЖИТЬ ВОЙНЫ — ИСТОРИЧЕСКАЯ МИССИЯ КОММУНИЗМА

Горькое одобрение у всех советских людей вызвали слова новой Программы КПСС о том, что уничтожить войны, утвердить вечный мир на земле — историческая миссия коммунизма, что радикальный путь обеспечения прочного мира — всеобщее и полное разоружение при строгом международном контроле. Эти слова, отражающие жизненные интересы миллионов людей, звучали в эти дни на собраниях и митингах, проводимых в связи с созываемым в Москве Всемирным конгрессом за всеобщее разоружение и мир.

В Ташкенте состоялась конференция представителей общественности республики. Во Дворце культуры текстильщиков собрались посланцы трудящихся всех областей и районов — переводчики и новаторы промышленного и сельскохозяйственного производства, видные деятели науки и культуры, студенты, активисты Общества дружбы и культурной связи с зарубежными странами. Вместе с ними сюда пришли представители молодежи ряда зарубежных государств, обучающейся в столице Узбекистана.

Под бурные, долго не смолкающие аплодисменты участники конференции избрали почетный президиум в составе Президиума Центрального Комитета Коммунистической партии Советского Союза во главе с неугасимым борцом за мир, свободу и счастье народов Никитой Сергеевичем Хрущевым.

С докладом на конференции выступил председатель Узбекского республиканского комитета защиты мира С. Н. Нурутдинов.

Трудящиеся Узбекистана, как и все народы нашей страны, заявили о, единодушно поддерживая предложения Советского правительства о всеобщем и полном разоружении при строгом международном контроле. Гневное осуждение у трудящихся городов и сел вызывает действия руководителей США, по указке которых правительства западных держав противятся принятию этих высокотемпературных предложений, способных навсегда устранить угрозу войны, обеспечить всем народам земного шара надежные условия для процветания и мирной жизни. Вместе со всеми честными людьми трудящихся республик решительно протестуют против наглой провокации американских империали-

С РЕСПУБЛИКАНСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ ОБЩЕСТВЕННОСТИ ЗА ВСЕОБЩЕЕ РАЗОРУЖЕНИЕ И МИР

тов, проводящих сейчас испытания атомного оружия в атмосфере.

Докладчик подробно рассказал о крепнувшем из дня в день движении сторонников мира, в авангарде которого идут трудящиеся Советского Союза и всего социалистического лагеря. Активное участие в этом могучем движении принимают общественность Советского Узбекистана, чье стремление к миру и дружбе между народами выражает во всей своей деятельности Узбекский республиканский комитет защиты мира. Поддерживая и одобряя инициативу в Москве Всемирного конгресса за всеобщее разоружение и мир, трудящиеся республики высказывают твердую уверенность в том, что этот международный форум является важным шагом на пути дальнейшего сплочения народов в борьбе против сил реакции, пытающихся свергнуть мир в военную катастрофу.

Один за другим на трибуну поднимаются представители общественности республики. Выражая чувства и мысли широких масс трудящихся, они говорят о непреклонном стремлении каждого советского патриота внести достойный вклад в дело борьбы народов за мир, от всего сердца одобряют мудрую внешнюю политику Советского правительства, основанную на великих ленинских принципах мирного сосуществования государств с различными социальными системами.

— Наши цели ясны, — говорит председатель профсоюзного комитета Узбекского металлургического завода Герой Социалистического Труда Л. Ганиев. — Все свои силы, всю свою энергию мы направляем к тому, чтобы лучше, скорее претворить в жизнь грандиозные предначертания XXII съезда родной партии, создать материально-техническую базу коммунизма. Мы заняты мирным трудом и нам нужен мир, чтобы сделать нашу жизнь еще более богатой и радостной. Вот почему все мы кропно заинтересованы в упрочении мира и от души приветствуем предстоящий Всемирный конгресс людей доброй воли.

Выступает известная узбекская поэтесса Зулфия. Она рассказывает о своих задушевных беседах с видными деятелями культуры зарубежных стран. Люди различных политических взглядов и убеждений говорят об одном — о том, что на земле нужно установить прочный мир, что энергия атома — это величайшее открытие человеческого разума — должно служить интересам прогресса и счастья человечества. С одинаковой силой звучат на разных языках слова искреннего одобрения мирных предложений Советского правительства, которые наилучшим образом отвечают чаяниям народов. Важнейшая задача состоит в том, чтобы еще теснее объединить действия людей, выступающих в защиту мира. Могучее движение сторонников мира уже не раз сыграло преступные планы агрессоров. Оно способно заставить империалистов отказаться от новых военных провокаций.

На трибуне — прославленный хлопковод, трижды Герой Социалистического Труда Х. Турсункулов. Он обращается к участникам конференции с призывом множить усилия в борьбе за мир, успехами в труде крепить могущество социалистической Родины — надежного оплота мира во всем мире.

О своей поддержке целей и задач Всемирного конгресса за всеобщее разоружение и мир заявили на конференции председатели правления Узбекского общества дружбы и культурной связи с зарубежными странами Х. С. Шукуров, рыбак колхоза «Память В. И. Ленина» Каракалпакской АССР Б. Кумысбаев, первый секретарь Ташкентского обкома комсомола М. К. Курбанов, членкорrespondента Академии наук Узбекской ССР В. Ю. Закидов.

Тепло встретили участники конференции выступления зарубежных друзей — кубинца Рафаэля Кастро и представителя французских студентов Абдулла Хамаза Белери, которые заявили о своей полной солидарности с советскими сторонниками мира, сурово осудили действия реакционных сил США и других империалистических государств, стремящихся развязать новую войну.

В единогласно принятой резолюции конференция горячо одобряла предложения Советского правительства о всеобщем и полном разоружении под строгим международным контролем, а также инициативу Всемирного Совета Мира о созыве в Москве Всемирного конгресса людей доброй воли. Резолюция выражает решительный протест против провокации американских империалистов, снова начавших ядерные испытания.

Делегаты конференции направили приветственное письмо в адрес Всемирного Совета Мира.

Конференция избрала новый состав Узбекского республиканского комитета защиты мира и делегатов на Всесоюзную конференцию советской общественности за всеобщее разоружение и мир.

На состоявшемся пленуме Республиканского комитета защиты мира избран его президиум. Председателем комитета избран председатель Узсовпрофа С. Н. Нурутдинов, заместителями председатели — редактор газеты «Правда Востока» А. Д. Ивяхненко и ректор Ташкентского педагогического института иностранных языков Ф. Х. Юлдашбаев, ответственным секретарем комитета — Т. Д. Ширмухамедов.

(УЗТАГ).

ИЗ ГРУЗИИ СООБЩАЮТ...

ТБИЛИСИ, 11 мая. (Спец. корр. «Правды Востока»). Специалисты сельского хозяйства Узбекистана продолжают изучать опыт животноводов и птицеводов братской Грузии.

Посланцы нашей республики побывали в экспериментальном хозяйстве зооветеринарного института Тбилисского свиноводческого совхоза. Сангорский племенной птицеводческий, на Тбилисской птицефабрике, комбинате стройматериалов и в опытно-хозяйстве сельскохозяйственного института.

Делегацию Узбекистана принял кандидат в члены Президиума ЦК КПСС, первый секретарь ЦК КП Грузии В. П. Мжаванадзе.

К. МАДАЛИВ.

ЗАРУБЕЖНЫЕ НОВОСТИ

Возмущение растет

РАБАТ, 10 мая. (ТАСС). Арабское население Алжира выражает свое негодование в связи с продолжающимися варварскими провокациями фашистов из ОАС.

В знак протеста против преступлений оаcовцев, сообщает агентство МАП, начали забастовку алжирские торговцы в городах Сиди-Бель-Аббес и Сен-Дени-де-Сиг. Прекратили работу, протестуют против фашистских провокаций, портные рабочие в Мост-агане. Были объявлены забастовки алжирских трудящихся в департаментах Саида, Тиара и Темесна.

Американские летчики убивают жителей Южного Вьетнама

ХАНОЙ, 10 мая. (ТАСС). Как сообщает Вьетнамское информационное агентство, миссия связи верховного командования Вьетнама в Международную комиссию по наблюдению и контролю во Вьетнаме письмо, в котором обращает ее внимание на все усиливающиеся варварские налеты американско-гогиднемоиской авиации на населенные пункты в Южном Вьетнаме.

В письме сообщается, что американско-гогиднемоиской войска совершили десятки крупных налетов, в каждом из которых участвовало от тысячи до 10 тысяч человек, и сотни мелких налетов, в которых принимало участие от роты до батальона. США используют в этих налетах бомбардировщики и вертолеты, пилотируемые американскими летчиками. В результате таких налетов за последние три месяца тысячи людей были убиты и ранены, многие деревни разрушены.

Миссия связи верховного командования Вьетнамской народной армии указывает, что эти акты относятся к военным преступлениям с принципами международного права. Устава ООН и Женевским соглашениям, и призывает Международную комиссию положить конец этим террористическим актам, убраться из Южного Вьетнама всех американских солдат.

Три неудачи в один день

НЬЮ-ЙОРК, 10 мая. (ТАСС). Как сообщает американские информационные агентства, вчера США при запуске ракеты «Поларис» предприняли попытку запустить с подводной лодки ракету «Поларис», однако ракета взорвалась во время полета. Корреспондент агентства ЮПИ указывает, что это была новая модель ракеты «Поларис», более совершенная, чем та, которую Соединенные Штаты использовали 6 мая для проведения экспериментального ядерного взрыва в районе острова Рождества в Тихом океане.

Армия США произвела запуск ракет «Першинг» и «Ника-Зевс». Ракета «Першинг» отклонилась от курса и была взорвана в воздухе. Ракета «Ника-Зевс», хотя и не была уничтожена, также отклонилась от расчетанного курса в результате того, что в ее третьей ступени загорелся протекший в момент, предусмотренный графиком.

ВАЖНЕЙШИЙ АГРОТЕХНИЧЕСКИЙ ПРИЕМ

СОВЕТЫ СПЕЦИАЛИСТОВ

Многие колхозы и совхозы республики провели сев хлопчатника на хорошо разделанную почву, получили высокие урожаи и своевременно начали продольно-поперечную культивацию, сочетая их с поперечной смесью ормиминеральных удобрений. Сейчас наступил такой период, когда закладываются основы для достижения высокого уровня механизации и совершенствования технологии для обеспечения нормальной густоты стояния растений. Закладка этих основ состоит в правильном проведении бункетировки всходов (первой поперечной культивации), опрыскивания бункетов, высококачественного посева в лустые гнезда. Все эти операции необходимо выполнять в определенной последовательности. Сначала надо сделать бункетировку, затем — равнение бункетов и посев хлопчатника. С этими работами медлить нельзя.

Для высококачественного проведения первой поперечной культивации необходимо прежде всего правильно настроить пропашные агрегаты. Наряду с работой на них необходимо следить за качеством работы.

При обработке посевов по схеме 60/50 — 35 сантиметров используется культиватор в четырехрядной модификации (ширина колеи трактора

1.200 или 2.400 мм.), а при схемах 60/45 и 60/50 сантиметров — на поперечной культивации применяется культиватор в шестирядной модификации (ширина колеи трактора на поперечной культивации при схеме 60/50 — 2.000 мм., а при схеме 60/45 — 1.800 мм.).

На какой бы ни была схема посева, при первой поперечной обработке почвы надо обязательно проводить расчетом, чтобы длина бункетов (невырезанной части гнезда) составляла 15 сантиметров. Следовательно, на схеме 60/50 ширина обрабатываемой (вырезанной) полосы должна быть 45 сантиметров, на схеме 60/50 — 35 сантиметров. Однако это не означает, что при установлении бункетов расстояние между их шеями должно быть 15 сантиметров. Дело в том, что при работе культиватора происходит боковая деформация (сдвиг) почвы. Величина этой деформации бывает разная и зависит от механического состава почвы, а также от ее влажности. В период посева на легких песчаных почвах и при грубой предпосевной обработке тяжелых почв деформация должна составлять 3—4 сантиметра, тогда как при хорошей разделке средних и тяжелых почв по механическому составу почвы она не превышает 2—2,5 сантиметра. Учитывая это, расстояние между шеями бункетов для первой поперечной культивации должно быть следующим: на участках с хорошей разделкой почвы — 17—18 сантиметров, а на участках с грубой разделкой — 15—16 сантиметров.

Во всех случаях бункеты должны устанавливаться так, чтобы они работали на глубину 6—8 сантиметров, а стрелчатые лапы для обработки средних посевов по схеме 60/50 — 2,4 метра, при схеме 60/50 — 3 метра и при схеме 60/45 — 2,7 метра. Чтобы правильно установить ме-

ханизированную бункетировку рядовых посевов, первый заезд культиватора надо обязательно проводить по прямой линии, проवेशенной с помощью экипера под прямым углом и продольным рядом хлопчатника. Если участок имеет неправильную конфигурацию, линия первого заезда проवेशивается в месте наибольшей ширины поля путем установления шкел через каждые 20—30 метров. При этом опускаются сразу оба маркера, после чего, сначала обрабатывается одна половина участка, а затем другая.

Механизированная бункетировка рядовых посевов допускается только в том случае, когда на каждом погонном метре имеется не менее 25 растений, равномерно расположенных по всей длине гона. На квадратно-гнездовых посевах первую поперечную культивацию можно проводить только в том случае, когда ширина междурядий не превышает 60/45 и 60/50 сантиметров — по 3 метра.

Для обеспечения прямолинейности поперечных рядов обработку бункетов надо проводить, двигаясь не по продольным, а по поперечным рядкам. При опрыскивании бункетов с краев гнезда не оставляют наиболее здоровые в центре. Совершенно недопустимо опрыскивать бункеты с краев, так как это приводит к искривлению поперечных рядков. Соблюдение указанных требований при опрыскивании бункетов является совершенно обязательным: будет исключено изреживание посевов при последующих поперечных культивациях и обеспечен высокий уровень механизации междурядных обработок.

Опрыскивание бункетов производится делением ширины шпуры длиной 20—30 метров, на концах которого привязаны кольца с отметками для опрыскивания. Первый кольешек устанавливается с краем ряда против центра гнезда (бункета), а второй —

в поперечном ряду на расстоянии, равном длине шпуры. При опрыскивании деления шпуры делится на 10 частей. Дойдя до первого кольешка, нужно вытаскивать его, поднять шпур, перенести его вперед на всю длину, несомненно вынуть и установить так, чтобы большая часть шпуры была на одинаковом расстоянии от соседних делений шпуры. Так продолжается до окончания опрыскивания бункетов на данном ряде. Перенос шпуры с одного поперечного ряда на другой производится с помощью мерных колов.

На опрыскивание бункетов каждый хлопковод должен иметь при себе хорошо замоченные и протравленные семена, чтобы одновременно с опрыскиванием производить посев в лустые гнезда. Если изреженность значительная, то целесообразно посев проводить как самостоятельную операцию.

Правильная обработка бункетов и посев — важнейшее условие полноценности гектара. Чтобы устранить обезличенность поперечных рядов, рекомендуется выделять каждому хозяйству и рабочему совхоза участки с расчетом одно-двухдневного задания.

Бригадиры, агрономы, специалисты территориальных производственных управлений обязаны организовать выполнение бункетировки и посева на высоком агротехническом уровне.

Ф. СОКОЛОВ. Кандидат сельскохозяйственных наук.

Г. РУДАКОВ. Кандидат технических наук.

3 стр. Суббота, 12 мая 1962 г.

СЕГОДНЯ В НУРЕКЕ

ГИДРОЛОГИ БЫЛИ ПЕРВЫМИ

КОРОТКО О РАЗНОМ

БОЛГАРИЯ ЖДЕТ СОВЕТСКИХ ГОСТЕЙ

СОФИЯ, 10 мая. (ТАСС). С радостью и волнением ожидает болгарский народ прибытия в Болгарию советской партийно-правительственной делегации во главе с Н. С. Хрущевым. Болгарская печать публикует сегодня многочисленные сообщения о митингах в стране, посвященных этому событию, а также письма трудящихся, в которых они выражают искреннее желание по-братски принять у себя дорогих гостей.

От всего сердца мы приглашаем советскую партийно-правительственную делегацию и лично товарища Хрущева посетить нашу фабрику и ознакомиться с нашим производством, послушать рабочие и служащие мебельной фабрики имени Августа Попова в городе Коларовграде.

На массовом митинге рабочих и служащих текстильного комбината имени Георгия Димитрова в городе Сливене коллектив комбината решил в честь приезда советских гостей объявить дни с 9 мая и до конца пребывания партийно-правительственной делегации в Болгарии ударными днями.

Подчеркивая огромное значение предстоящего визита советской партийно-правительственной делегации, газета «Отечественный фронт» в редакционной статье пишет:

Наша страна готовится к большому всенародному празднику — празднику животворной, как солнце, братской болгаро-советской дружбы, празднику беззаветной верности ленинскому знамени, под которым мы плечом к плечу с Советским Союзом идем к коммунизму.

Ю. ГАГАРИН В ВЕНЕ

ВЕНА, 10 мая. (ТАСС). По приглашению Австро-Советского общества сегодня в Вену прибыл летчик-космонавт Ю. А. Гагарин с супругой.

На аэродроме Швехат советского космонавта встречали члены правления Австро-Советского общества во главе с председателем общества профессором Гуго Глязером, члены ЦК КПА, представители общественности, дипломатического корпуса, австрийские и иностранные журналисты.

Теплую встречу советскому космонавту устроили прибывшие на аэродром жители австрийской столицы.

НА БЕРЕГУ АНХОРА.

Фотохудож. М. Мухамеджанова.



ЮНОСТЬ

Джуманияз ДЖАББАРОВ

Юность! Быстрокрылая,
ты встала по тревоге.
Крошечными крыльями
развевались дороги.

Мчит состав за составом,
за машиной — машина.
Ты, овеяна славою,
новым подвиги совершила.

Эй, веселой вдохновенная,
солнечная юность!
Степь гремят, пробужденная,
как оркестр многострунный.

Эй, шаг твой и голос твой,
всплески песен и смеха.

Это шаг зашапел ливней!

На пути твоем аистов!

И канал пробивается

Сквозь песчаные груды.

Что мечталось — сбывается,

Что задумано — будет!

Жаркой силой богатая,

В путь великий и дерзкий

Вышла юность, крылатая,

И весна — в ее сердце!

Перевод с узбекского

Зои ТУМАНОВОЙ.

Мировые рекорды парашютистов

В Фергане спортсмены Центрального аэродрома СССР имени Чкалова Мазинкина, Турлышина, Соколова, Денигина, Власова, Семеновых в дневном групповом прыжке на высоте 2000 метров показали среднее отклонение от центра круга 11,5 метра. Это — мировой рекорд.

Затем та же группа прыгнула с высоты 1500 метров. Среднее отклонение — 5,85 метра — почти в три раза лучше мирового рекорда советских парашютистов, державшегося с 1957 года.

Еще один мировой рекорд установили спортсмены Скопина, Крутова, Мурашова, Шавырева, Гордиенко, Дроздова, Шлагина, Фасхутдинов и Сториченко. В дневном групповом прыжке на высоте 2000 метров они добились среднего отклонения от центра круга 6,5 метра.

Нужно убрать из Пули-Сангинского ущелья и дорожку. Ее выносят за десять километров в сторону, закрывают на горный хребет, закрывают жилой комплекс, подсобные предприятия, дробильно-сортировочное хозяйство, бетонный завод, ремонтный базис.

«Гидропроект» уже работает своими механизмами в гору. Начальник тоннельного отдела «Гидропроект» Валентин Иси-инов.

И. БАБАХОДЖАЕВ.

Д НОВАЯ ШКОЛА-ИНТЕРНАТ построена в Самарканде. Здесь созданы все условия для успешной учебы и культурного досуга ребят: учебная швейная фабрика, помещение для кружковой работы, спортивный и актовый залы, библиотека, комната отдыха пионерской команды.

Ч. КУНГУРОВ.

Д КОЛХОЗНЫЙ КЛУБ, крупнейший в области, построен в опытно-показательном хозяйстве «Москва» Джизаевского района. В нем имеются зрелищный зал на тысячу мест, стационарная киноустановка, радиоузел.

Л. ПОНОМАРЕНКО.

Д СОВХОЗ «КРАСНОГВАРДЕЦ» отправляет в Москву на Всесоюзную выставку достижения народного хозяйства оригинальный стенд, изготовленный местными механизаторами. Это — гидравлический механизм, сконструированный главным инженером совхоза И. Курбановым. Он произвел сборку и разборку «артемовского» «ДТ-54» за тридцать минут, тогда как раньше для этого затрачивалось не менее восьми часов. (УзТАГ).

Встреча на кубок СССР по футболу между командами «Пахтакор» (колхоз «Политотдел») и «Динамо» (Батуми) состоялась полтора на стадионах колхоза «Политотдел». Верхнекурский район. Счет — 3:3. Вера Кожидан встречалась вновь. НА СНИМКЕ: острый момент у ворот гостей.

Фото Р. Шамсутдинова.

(Фотохроника УзТАГ).

ВАХШ ПОТЯГ ЗА ЧЕЛОВЕКОМ

Нурек начался в самолете. Я обдумывал, услышав это слово, мужественное, короткое и резкое, как удар камнем. В креслах за мной сидели инженеры, летевшие в Нурек. Нет-нет да прозвучит это слово в длинных и темных коридорах душанбинской гостиницы. Люди едут в Нурек. Даже гостиничный номер мой всего час назад принадлежал московскому фотографу-корреспонденту, направляющемуся в Нурек.

Да, всякая большая стройка на-чинается уже с дороги, небесной или земной. Мысли по шоссе про-звучали с цементном, лесом, оборудо-ванием. Катят в «газиках» коман-дированные. Шагают поадаля огромные «рюмки» — опоры строи-тельной линии электропередачи для строителей. А сама дорога рисован-но петляет до холмам, взбираясь все выше и выше к перевалу Чер-мазак. На перевале в машину выныривает холодный ветер. Но сейчас — весна, и поэтому здесь, рядом с остатками снега, цветут мак.

Шоссе бросается с высоты в долину, и вот уже видны черные металлические комки бетонного завода и стайка зеленых вагоноч-ков. Это уже нурекские владения.

Мы приезжаем под вечер и поэтому очень ценим маленький фиолетовый клочок бумаги — записку к хозяйке нурекской гостиницы. Гостиница оказывается голубым вагончиком на колесах. Рядом турник. Стол для пинг-понга. Спутники всякого молодого жилища. В окно вагончика видно, как здоровенный трактор тащит еще один вагон, который трещит и кренится, словно корабль в шторм. И вот уже тянут к нему электропровода, и слышится все-таки и нетерпеливые голоса новос-тосов.

В нашем немалом прокурен-ном вагончике говорят до полуночи. О стройке говорят мало. Ей был отдан весь день. Это обычный вечерний разговор о жизни, о да-лечних краях, о прошлой войне. Разговор со множеством различ-ных историй и бесчисленными си-гаретами. Но стройка, Нурек, го-ры незримо и несильно присут-ствуют рядом. Так ежесекундно подраывает, чувствует человек присутствие чего-то большого, зна-чительного, возмущающего. Так воз-мущающе ощущать море, если зна-ешь, что оно рядом.

В ста метрах от нашего вагон-чика прохлдит шоссе. Эта дорога благоустроенная, но сама она стар-ая. Здесь шел когда-то караван-ный путь. В нескольких километрах от нас дорога эта нырнет в ущелье и остановится перед мостом через Вахш. Мост был здесь, как говорит, «всегда». Сейчас он ме-таллический, а был раньше аме-канский. Пули-Сангин. Камешный мост. Вот здесь и будет самое главное — плотина Нурекской ГЭС.

Утром в Нурек начался теп-лый проливной дождь, конца кото-рому не предвиделось. И вот мы уже мчимся на плотину в тусов-ке, аспавшая гигантские джун-гли. В Нурек цветет акация, и наш по-ефер Ятим, мурлыкающий таджик-скую песенку паренек, прикинул в кавине мокрый белый бикет.

Мы просим Ятима приторно-зиль у места будущей плотины. Вот он, Нурек. Славно потрудил-ся природа, чтобы создать здесь такое удобное место для ГЭС. Тесно сдвинула две горы, в узкую каменную клетку упритала Вахш. Место это замечено гидрострои-телями давно. Уже в 1929 году здесь работала экспедиция тажик-ского профессора И. Я. Ка-мешкова. В тридцатых годах иея Нурека была научно и техниче-ски оснащена. ГЭС мыслится мощи-стью в 1,200 тысяч киловатт. Сейчас замысел потрадиционно-е, 2,700,000 киловатт. В уготован-ном природой и расчисленном че-ловечком створе разместится зе-мельная плотина высотой в 303 ме-тра. Для плотины очень удобно. Но вот для электротехнических устройств места маловато. Их ог-нели на сто метров ниже. Вода в ГЭС пойдет глубоко под землю, по тоннелю. Под землей, вернее, под горой, пройдет и отводной канал длиной свыше километра.

Проектное задание станции вы-полняют таджикскими инжене-рами института «Саотгидро». Они не оставляют свое дело «без при-смотра», и поэтому в любой де-нь здесь можно встретить наших земляков — узбекских специа-листов.

На месте будущей плотины уже кипит работа. Стройку питает сейчас небольшая, сравнительно-дизельная электростанция. Этой энергии мало, очень мало. По-тому движется к Нуреку мощная линия электропередачи от го-ловной ГЭС.

Нужно убрать из Пули-Сангин-ского ущелья и дорожку. Ее выно-сят за десять километров в сторо-ну, закрывают на горный хреб-ет, закрывают жилой комплекс, подсобные предприятия, дробиль-но-сортировочное хозяйство, бе-тонный завод, ремонтный базис.

«Гидропроект» уже работа-ет своими механизмами в го-ру. Начальник тоннельного отдела «Гидропроект» Валентин Иси-инов.

И. БАБАХОДЖАЕВ.

Д НОВАЯ ШКОЛА-ИНТЕРНАТ построена в Самарканде. Здесь созданы все условия для успешной учебы и культурного досуга ребят: учебная швейная фабрика, помещение для кружковой работы, спортивный и актовый залы, библиотека, комната отдыха пионерской команды.

Ч. КУНГУРОВ.

Д КОЛХОЗНЫЙ КЛУБ, крупнейший в области, построен в опытно-показательном хозяйстве «Москва» Джизаевского района. В нем имеются зрелищный зал на тысячу мест, стационарная киноустановка, радиоузел.

Л. ПОНОМАРЕНКО.

Д СОВХОЗ «КРАСНОГВАРДЕЦ» отправляет в Москву на Всесоюзную выставку достижения народного хозяйства оригинальный стенд, изготовленный местными механизаторами. Это — гидравлический механизм, сконструированный главным инженером совхоза И. Курбановым. Он произвел сборку и разборку «артемовского» «ДТ-54» за тридцать минут, тогда как раньше для этого затрачивалось не менее восьми часов. (УзТАГ).

дорожники Ратин приглашает нас в свои подземные владения. Мы долго идем по горизонтальной шотинке, уступаем дорогу грома-здущему электровозу. Дождь, просочившийся сквозь гору, бара-банит по нашим защитным аска-кам. Вот, наконец, и «крест». Вправо и влево от шотинки по-идет громадный тоннель. Уже обри-совался верхний свод будущей подземной реки. Входящий венти-лятор начинает в «крест» воз-дух. Трещат в руках проходчиков перфораторы. Жарко. Давление в тоннеле — 1,5 атмосферы. Не-обыкновенно сильный, отлично-сковерный парень, работает в од-ной майке. Мы смотрели, как дви-гаются и дрожат от напряжения мускулы на руках Владимира, как дымится от жаркой работы его спина. У Владимира только вось-миклассное образование. Он будет учиться дальше. Учиться упорно, жадно. В перерыве мы видели, как он возился с электровозом, постигал новую для него машину.

А новых машин здесь скоро бу-дет много. И новых не только для Владимира, но и для опытных тоннельщиков. Уже стоит у входа в шотинку новейший самодвиж-имый агрегат. Он заменит деся-ток перфораторов. Стоит, задрав к небу штаны, похожий на ракет-ную установку. Убирать скальный грунт будут тоннельные экскавато-ры. А вывозить — «МАЗы». Впе-ред на стройке ГЭС «МАЗ» выка-тывается глубоко под землю. Ме-ста ему хватит. Ведь площадь по-перечного разреза тоннеля — 120 квадратных метров. Словом, в не-сколько раз больше, чем на про-гонных участках Московского метро.

Славные люди строят этот тон-нель. Мы познакомились с моло-дым инженером Юрием Локси-ным. Юрий работал в Ленинграде. Уехал как-то в Сибирь, на строи-тельную дорогу. Абакан — Тай-шет. В командировку на 10 дней. Да и остался там на целый год. Работал на тоннельных участках дороги. Сейчас Локсин ушел из уникального нурекского тоннеля.

У входа в шотинку размахива-ют ковшом два экскаватора. Ле-тит из ковши грунт, оседая, спус-каются к мосту тяжелые грузови-ки. Здесь работают Леонид Са-мойлов и Анатолий Шербонов — лучшие на стройке экскаватор-щики.

Начальник строительства пла-тин Николай Григорьевич Сав-ченков приехал в Нурек со строи-тельства Каракумского канала. Савченков учился в Московском институте инженеров водного хо-

зяйства. На канале начал масте-ром, а закончил главным инже-нером. А ведь ему всего тридцать лет. У Савченкова удивительно спокойный, уверенный голос. Го-ворит он мало, неторопливо. Но сразу чувствуешь, что каждое сло-во его весит.

Да, славные строители в Нуре-ке. В основном это люди новые, приезжие: Парин с Братской ГЭС, Кременчукской ГЭС, Свердлов-чане, москвичи, тапкентцы, ашха-бадцы, сибиряки. Молодые, но бы-вавшие, привыкшие к перенеме-ст, похотной, бивучайной жизни.

Много на стройке и людей, ко-торые знают эти дикой и плени-тельной красоты горы с детства, юности. К сожалению, мы не за-стали в Нурек хорошо известно-го здесь Хайрулло Файзуллаева, слесаря, депутата Верховного Со-вета СССР. Он улетел в Москву по своим депутатским делам.

Вечером в чайхане у въезда в Нурек мы долго сидим с шофером Абрамом Сайдуллаевым, слушаем опытный дождь. Сайдуллаев водит на стройке маленький голу-бой автобус. Возит строителей на стройку и обратно, школьников в Лангарскую школу. 64 конца в день. Сайдуллаев уже немолод, но необыкновенно подвижен, энерги-чен, остроумен. И как-то по-осо-бенному крепок, как может быть тверд и крепок человек, кокую-щий в своей машине по горным перевалам с 1929 года. Он любит эти проклятые солнцем, выж-женные горным морозом залегаю-щие и падающие дороги. Он знает и горные травы, пронумерован-ные на каждом километре желтых-стопами, и те старые дороги, по которым уже никто не ездит, по-рошены травой и кустарником, за-сыпанные оползнями. И поэтому, наверно, слушать его рассказы можно бесконечно. В начале три-дцатых годов Сайдуллаев на оган-но старом «АМО» убивал на до-рогу от Душанбе до Нурека не ме-нее четырех-пяти дней. Нынеш-няя «Волга» катит по новому шос-се полтора часа, Сайдуллаев про-шел войну танкистом, снег пять вражеских танков. Когда мы уез-жали из Нурека, нам снова по-встречался голубой автобус с ве-сельным усадым шофером, автобус-до, отъезда набитый рабочими и га-дкими школьниками. Счастливого пути, Абрам! Счастливого пути, дрянный и юный Нурек!

С. БЛАГОВ.
Спец. корр. «Правды Востока».

Ташкент — Душанбе — Нурек.

ВТОРАЯ СТРОФА

О ТОКТОГУЛЕ

Первой строфой о Токтогуле мы назвали первый метр доро-ги, проложенной недавно в го-рах Тянь-Шаня к будущему гигантскому Токтогульскому гидроузлу в братском Киргиз-стане, на реке Нарын.

«Правда Востока» сообщи-ла об этом 14 апреля с. г. Заметка так и называлась: «Первая строфа о Токтогуле». В ней, кстати, говорилось: «Только что туда (в район бу-дущего строительства. — Ред.) выехала первая экспедиция. Это — топографы».

Через несколько дней редак-ция получила письмо К. Г. Мартиновой — начальница ин-женерно-гидрологического от-дела № 2 Среднеазиатского отделения «Гидропроект».

«Атору заметки», — писала она, — по-видимому было не-известно, что ПЕРВЫМИ на место выехали ГИДРОЛОГИ... Отдел полевой гидрологии на-много раньше предвидел необ-ходимость проведения работ и начал их, преодолевая немало трудностей на своем пути. Ле-том 1960 года при температу-ре воздуха 36—40 градусов выше нуля гидрологи устано-вили ледовую переправу че-рез реку Нарын и построили ПЕРВЫЙ ДОМИК в районе бу-дущей ГЭС. Мы, гидрологи, считаем себя первыми...».

Нам очень понравилось это письмо. Значит, Токтогул уже живет в сердцах людей.

В сердцах и делах! Из Мо-сквы только-что сообщили: на-чинается разработка проектно-го задания на строительство Токтогульского гидроузла.

Вчера директор Среднеази-атского отделения «Гидропро-ект» Б. Я. Монсеев рассказывал нам, что в районе Токтогула, кроме гидрологов и топогра-фов, уже работают геологи. Началась схема территории для сооружения будущего по-сека и подсобных предпри-ятий стройки. На месте создан отдел рабочего проектирова-ния во главе с инженером И. И. Тертиным. Назначен главный инженер проекта строительства Токтогульского гидроузла — Л. В. Тавалов.

Итак, о Токтогуле пропе-та вторая строфа.

Г. ДИМОВ.

Объявления.Реклама

КАЗАХСКИЙ НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ИНСТИТУТ
ВОДНОГО ХОЗЯЙСТВА
МИНИСТЕРСТВА СЕЛЬСКОГО ХОЗЯЙСТВА
КАЗАХСКОЙ ССР
ОБЪЯВЛЯЕТ КОНКУРС

на замещение штатных и вакантных должностей: заведующих отделами орошения, обводнения и сельскохозяй-ственного водоснабжения, эксплуатации оросительных систем, механизации и автоматизации полей, лиманного орошения, механизации обводнительных и гидромелиоративных работ, прудового рыбо-водства, инженерной гидрологии;

старших научных сотрудников по специальностям: орошение, об-воднение и сельскохозяйственное водоснабжение, эксплуатация о-росительных систем, лиманное орошение механизации и автоматиза-ция полей, экономия водного хозяйства, инженерная гидроло-гия, мелиорация, прудовое рыбноводство, гидротехнические соору-жения, гидрогеология, автоматизация и телемеханизация ирригаци-онных и обводнительных объектов.

Срок конкурса — месяц со дня опубликования объявления.

В конкурсе могут участвовать лица, имеющие ученую степень доктора или кандидата наук, а также высококвалифицированные специалисты с большим профессиональным стажем.

Избранным по конкурсу предоставляются квартиры.

Заявления и документы, согласно положению о конкурсе, на-правлять по адресу: г. Димабул, ул. Пушкина, 26.

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ СТАДИОН «ПАХТАКОР»

13 мая в 8 ч. вечера

ФУТБОЛ

Матч на первенство СССР по клас-су «А» между командами «Торпедо» (Москва) и «Пахтакор» (Ташкент).

В объявлении «Правда Востока» от 11 мая о тирание выигрыш го-сударственного 3% внутреннего и 87-й тирани.

Александр Абас Муртузаев, прож. по ул. Першина 131 возбуд. Ликт дело о разводе с Александрой Абаевой прож. по Киркский 45. Де-ло полноты: рассмотрено в на-руде Кировского о.н.г. Ташкента.

Министерство культуры, социаль-ного обеспечения Узбекской ССР, Союз архитекторов Узбекистана с глубоким прискорбием извещает о смерти народного художника Узбекистана, лауреата Государ-ственной премии

Уста Ташпуллата

АСЛАНКУЛОВА

и выражает соболезнование семье покойного.

Президиум Академии наук Узбек-ской ССР, Отделение обществен-ных наук и дирекция Института истории и археологии извещают о смерти старшего научного со-трудника, кандидата историче-ских наук

Всеволода Даниловича

ЖУКОВА

и выражают соболезнование семье покойного.

К СВЕДЕНИЮ ГРАЖДАН!

На станциях Ташкентской железной дороги

ПРОИЗВОДИТСЯ ПРОДАЖА АБОНЕМЕННЫХ БИЛЕТОВ

на пригородные поезда и льготных абонементных месяч-ных и сезонных билетов рабочим, служащим, учащимся на проезд к месту работы, учебы и об-ратно.

Для приобретения абонементных билетов требуется предъявить фотопортрет и документ, под-тверждающий место работы, уче-бы и жительства.

Билеты оформляются на стан-циях, а по заявкам организа-ций — непосредственно по месту работы, учебы.

Льготные абонементные билеты значительно дешевле общетариф-ных.

Справки по телефону №№ 26-028, 26-040, дополнительные 33-06, 44-60.

Управление Ташкентской железной дороги.

ШКОЛА № 10

(ул. Полиграфическая, 105)

12 мая в 7 ч. вечера

ПРОВОДИТ

ТРАДИЦИОННЫЙ

ВЕЧЕР ВСТРЕЧ

с окончившими школу.

АДРЕС НАШЕЙ РЕДАКЦИИ:

ТАШКЕНТ

26

ТАШКЕНТ

ТАШКЕНТ

ТАШКЕНТ

ТАШКЕНТ

ТАШКЕНТ

ТАШКЕНТ

ТАШКЕНТ

ТАШКЕНТ

ТАШКЕНТ

ТАШКЕНТ

ТАШКЕНТ

ТАШКЕНТ