



ВЫСТУПЛЕНИЕ Н. С. ХРУЩЕВА

на открытии московского Дворца пионеров и школьников 1 июня 1962 года

Дорогие товарищи!

Мы очень внимательно ознакомились с московским Дворцом пионеров и школьников, прилегающей к нему территорией. Хорошо, очень хорошо вы все здесь сделали. Разрешите мне от имени Центрального Комитета партии и Совета Министров поздравить архитекторов, инженеров, рабочих, которые хорошо потрудились и, умело используя территорию, создали хороший дворец для пионеров и школьников, который действительно отвечает нашему времени. Просторные залы, в которых так много воздуха и света, рабочие комнаты, благоустроенная территория — все это создает хорошие условия для отдыха и труда пионеров и школьников. (Аплодисменты).

Разрешите поздравить также комсомол за его инициативу в этом добром деле, за то усердие, которое вы показали. Ведь комсомольцы не только проявили инициативу, но собрали деньги для сооружения этого дворца, своим активным трудом непосредственно участвовали в создании этого замечательного дворца! (Аплодисменты).

Мне очень понравилась выдумка архитекторов и художников, которые проектировали и оформляли ваш дворец. Умелыми архитектурно-художественными приемами они использовали рельеф местности и создали не только хорошее, красивое здание, но все это комплекс. Это сооружение я считаю хорошим примером проявления мастерства и архитектурно-художественного вкуса. (Аплодисменты).

Давая такую оценку, я, может быть, забегая вперед, потому что не знаю, как оценит это сооружение архитектурно-художественная общественность. Думаю, что в оценке таких сооружений трудно достичь единого мнения всех.

Ведь вкусы у людей бывают разные, всем не угодишь. Кому-то нравится, кому-то не нравится. Но мне нравится ваш дворец, и я высказываю вам свое мнение. (Продолжительные аплодисменты).

Хочу поздравить наш комсомол, пионерню и октябрят с тем, что сегодня они получают такой хороший дворец. Здесь многие из них будут иметь возможность проявить свои способности, так как созданы условия и для труда, и для полезного отдыха, для лучшего воспитания характера ребят. Это хороший подарок московским пионерам и школьникам, и я поздравляю вас, ребята, с этим подарком. (Аплодисменты).

Торжественное открытие Дворца пионеров и школьников Москвы Н. С. ХРУЩЕВ — почетный гость московских ребят

МОСКВА, 1. (ТАСС). Сегодня в торжественной обстановке открылся Дворец пионеров и школьников имени 40-летия Всесоюзной пионерской организации.

На открытие прибыл Первый секретарь ЦК КПСС, Председатель Совета Министров СССР Н. С. Хрущев. Никиту Сергеевича встречали секретарь ЦК КПСС, первый секретарь МГК КПСС П. И. Демичев, секретари ЦК ВЛКСМ С. П. Павлов и Л. К. Баясани, министр просвещения РСФСР Е. И. Афанасенко, председатель исполкома Моссовета Н. А. Дыгай, руководящие партийные, советские и комсомольские работники, архитекторы, строители дворца. Пионеры преподнесли Никите Сергеевичу букеты цветов.

Товарищ Н. С. Хрущев совершил поездку на автомобиле по территории парка, осмотрел аудитории, мастерские, классы дворца, побывав в зимнем саду.

Бурными аплодисментами встретили участники торжественной линейки Никиту Сергеевича Хрущева, об-

Подъем сельского хозяйства — дело всего народа

ИЗОБИЛИЕ БУДЕТ СОЗДАНО

Прочел я Обращение ЦК КПСС и Совета Министров СССР ко всему советскому народу и хочу сказать свое мнение. Я — колхозник и всю свою жизнь проработал в родном селе Днапариде овцеводом. Я и сейчас продолжаю трудиться на этом посту, вместе со своими товарищами по труду умножая колхозное богатство — отары овец.

Коммунистическая партия и Советское правительство делают все для того, чтобы максимально увеличить производство сельскохозяйственных продуктов. В частности продуктов животноводства. Но мы понимаем, что коммунистическое изобилие будет создано лишь в том случае, если будут созданы лучшие условия для организации производства, в том числе и для животноводства. Для строительства животноводческих помещений, механизации ферм требуются огромные средства. А при нынешней механизации и производительности труда в животноводстве затраты на производство мяса и молока значительно превышают те цены, по которым закупает эти продукты государство. Совершенно ясно, что при таком положении колхозники не заинтересованы увеличивать производство этих продуктов. И поэтому с такой радостью восприняли диспаридские колхозники сообщение о повышении закупочных цен на продукты животноводства.

Это создаст прекрасные возможности для роста производительности труда в колхозах, а

это, в свою очередь, резко увеличит производство продуктов животноводства.

Мы, сельские труженики, благодарим за помощь сельскому хозяйству весь советский народ и сделаем все возможное, чтобы внести весомый вклад в чашу изобилия.

В нынешнем году моя бригада получила от 650 овец 700 ягнят и полностью сохранила приплод. Обещаю умножить свои успехи.

Я одобряю решение Советского правительства. Только так, поддерживая и помогая друг другу, мы, советские люди, придем к коммунизму.

В. ТЕТВАДЗЕ,
руководитель овцеводческой бригады колхоза села Днапариде Цителкарского района.

Мы одобряем!

За последние годы наша страна достигла огромных успехов в производстве продуктов сельского хозяйства. Выросло благосостояние народа. Пройдет несколько лет, и советские люди будут полностью обеспечены всем необходимым, в том числе и продуктами животноводства. Большие перспективы роста сельского хозяйства намечает мартовский Пленум ЦК КПСС.

Шагом на пути роста сельскохозяйственного производства являются мероприятия, осуществленные Советом Министров СССР по повышению закупочных цен на скот и птицу. Эта мера безусловно поможет колхозам и совхозам резко увеличить производство мяса. Еще больше повысится материальная заинтересованность всех колхозников и специалистов в развитии общественного хозяйства, в максимальном увеличении производства сельскохозяйственных продуктов при наименьших затратах труда и средств.

В Обращении ЦК КПСС и Совета Министров СССР к народу говорится: «Постоянный рост народного благосостояния — закон социалистического общества, предмет главных забот Коммунистической партии и Советского правительства». Нет сомнения, что очень скоро мы добьемся настоящего расцвета всех отраслей сельского хозяйства и в том числе животноводства. И тогда благосостояние нашего народа достигнет самого высокого уровня. Мы верим, что так оно и будет.

Колхозники нашей артели, как и весь народ, приветствуют мудрое решение Советского правительства. Животноводы колхоза общаются трудиться еще лучше. Наша задача — вырастить больше коров, свиней, птицы. Это будет нашим вкладом в общее дело создания изобилия продуктов сельского хозяйства. А от этого выиграет весь советский народ.

Б. ДАТУНАШВИЛИ,
работник свиноводческой бригады колхоза Вазисубани Гурджаанского района.

У НАС ОДНА ЦЕЛЬ

С большим вниманием наша бригада ознакомилась с Обращением ЦК КПСС и Совета Министров СССР ко всему советскому народу.

Это Обращение — по-настоящему открытый разговор с нами о тех трудностях, которые возникают пока что в обеспечении города мясными продуктами, и о том, как эти трудности в ближайшее время преодолеть.

За прошедшие годы было многое сделано, чтобы повысить производство сельскохозяйственных продуктов. Но спрос населения на них возрос еще больше и потому не удовлетворяется в полной мере.

Именно поэтому Коммунистическая партия и Советское правительство решили повысить закупочные цены, по которым колхозы и совхозы продают государству мясо и птицу.

Это мероприятие послужит трудящимся села большим стимулом для повышения роста производства продуктов животноводства.

Мы не сомневаемся в том, что

производство мяса скоро значительно возрастет. И когда продуктов станет много, когда на их производство будут снижены затраты труда, тогда можно будет уменьшить закупочные цены и снизить розничные цены.

Рабочий класс отлично сознает, что подъем сельскохозяйственного производства — кровное дело всего нашего народа. Поэтому мы одобряем мероприятия партии и правительства, зная, что труженики села используют материальную помощь государства для того, чтобы производить все больше и больше продуктов в количестве, которое полностью обеспечивало бы население.

Мы готовы всегда и во всем помогать колхозникам — ведь у всех нас одна цель — коммунизм.

Я. ДЗИДИКАШВИЛИ,
руководитель бригады коммунистического труда тбилисского завода «Электросварка».

ДЛЯ ОБЩЕГО БЛАГА

Наше село Цинагари находится в Ленинском районе, где животноводство является ведущей отраслью хозяйства. Поэтому для нас особенно важно решение Советского правительства о повышении закупочных цен, это создает материальный стимул для развития животноводства.

Я слушала по радио Обращение ЦК КПСС и Совета Министров СССР ко всему советскому народу. Мне кажется, что не может быть в нашей стране человека, который бы не понял необходимость принятого решения и не одобрил политику Советского правительства. Ведь все его усилия, все его действия направлены на дальнейшее укрепление могущества нашей Родины.

Е. ХУГУЛУРИ,
колхозница села Цинагари.

ЖАТВА НАЧАЛАСЬ

В правлении колхоза села Сакобо мы застали председателя артели Исака Моисеевича Дзанашиви и инспектора-организатора Сигнахского производственного колхоза и о совхозного управления Илью Георгиевича Шустакташвили. Они спешили на полевой стан, где шла уборка хлебов. Исаак Моисеевич предложил нам поехать в поле вместе с ними.

«Машина «ГАЗ-69-А», управляемая председателем, с ходу помчалась через село и вскоре, свернув влево, выскочила на прямую, как струна, дорогу. На протяжении восьми километров по обеим сторонам дороги тянутся артельные виноградники, занимающие сто тридцать четыре гектара, кукурузные поля и уже пожелтевшие почти на двух тысячах гектарах.

Я обратил внимание на отличное состояние виноградников.

«Если град не побиет», — сказал Исаак Моисеевич, — мы получим невиданный у нас урожай ягод.

Да, наши ученые все еще в большом долгу у виноградарей, полеводов! Ведь традобиные до сих пор — бич сельского хозяйства.

...Мы на правом берегу Алазани. Шестидеся-

гектарный участок «Калооби» напоминает большой желтый прямоугольник. Одной стороной он упирается в берег реки, а противоположной, кажется, подхватывает влотию подножья Цингоборских гор.

Комбайнер Пируз Сеситашвили своим самодельным комбайном «С-4» заране обкосил «Калооби». Он как бы проложил путь к посевам для двух прицепных комбайнов «С-6», которые плавно двинулись в нашу сторону. Сегодня здесь убирают озимый ячмень, самые опытные комбайны и ермы.

Первым уборочным агрегатом руководит Како Мосашвили. Четко работает коллектив его «стеного корабля» — трактор и ст. Владимир. Держась в штурвальный Иосиф Дзанашиви и два колхозника из второй полеводческой бригады, руководимой Поре Хандолашвили. Ровный гул мотора с приближением машины усиливается...

Вот первый агрегат проходит уже так близко, что видно, как быстро вращающееся мотовило пригибает стебли с колосьями к режущему аппарату. И молниеносно срезанная острими ножами шестиметровая лента хлебов падает в приемную камеру комбайна и как будто проглатывается огромной пастью...

Рядом с уборочным агрегатом движется грузовая автомашина, в кузов которой из бункера комбайна выгружается обмолоченное зерно. Как только кузов наполнится, выгружной шнек комбайна выключают; зерно высыпается в бункер. Водитель автомашины Иван Курхашвили отвозит зерно на недалеком расположенном колхозном сушильном ток и быстро возвращает его к уборочному агрегату.

Года два назад, — сказал Исаак Моисеевич, — мы поступали иначе. Когда бункер наполнялся зерном, агрегат останавливали. Звук сирены комбайна оповещал об этом водителя автомашины, который подъезжал к бункеру и забирал зерно.

Разгрузка зерна на ходу дает возможность каждому комбайнеру сэкономить в день по два часа. Подсчеты показывают, что это дает возможность закончить жатву в колхозе на два дня раньше, то есть за десять рабочих дней...

...Вот и второй уборочный агрегат, руководимый Партемом Якобашвили, проходит мимо нас. Его коллектив — тракторист Ило Инашвили, штурвальный молодой парнишка Жюли Сеситашвили — ни в чем не хотят уступить вперед идущим...

В первый день жатвы здесь собралось много лю-

С МЫСЛЯМИ О БУДУЩЕМ

Ознакомившись с Обращением ЦК КПСС и Совета Министров СССР, мы, рабочие, одобряем, принимаем партия и правительство по повышению закупочных цен на продукты животноводства и повышению розничных цен на мясо, мясные продукты и масло животное. Понятно, что это — меры временные. Но необходимость их проведения вполне очевидна. Это позволит в перспективе значительно увеличить производство продуктов животноводства и лучше удовлетворить потребности населения в них.

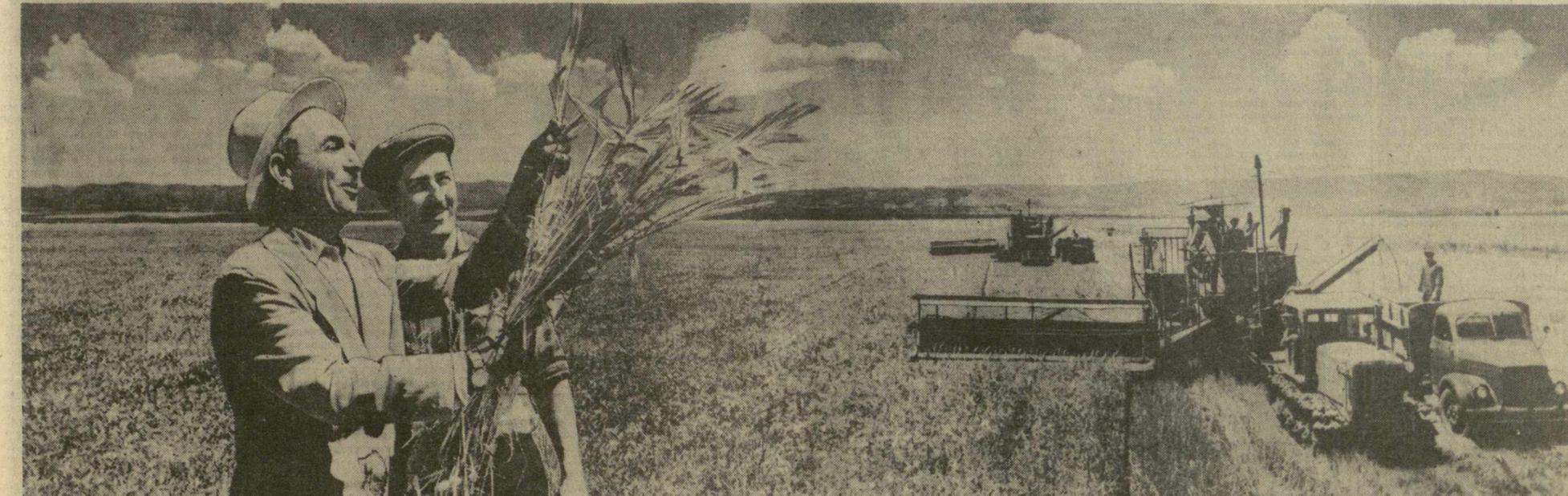
Сознавая свой долг перед Родиной, мы поддерживаем проводимые партией и правительством мероприятия и сделаем все, чтобы быстрее превратить в жизнь великие планы коммунистического строительства.

В. ЕЛИЗАРШВИЛИ,
руководитель бригады пресовщиков электромашинного цеха Тбилисского электровозостроительного завода имени В. И. Ленина.

ТРУДОВАЯ ПОБЕДА

Новую трудовую победу одержали рабочие, инженерно-технические работники и служащие Тбилисского электровозостроительного завода имени В. И. Ленина. Они досрочно реализовали пятимесячную, производственную программу четвертого года семилетия. Выпуск магистральных электровозов против соответствующего периода прошлого года увеличился в 1,5 раза. (Трунтаг).

Н. ЯРОВ.
(Спец. корр. «Заря Востока»).



Уборка хлебов в колхозе села Сакобо Сигнахского района; слева — председатель колхоза И. Дзанашиви и инспектор-организатор Сигнахского производственного колхозно-совхозного управления И. Шустакташвили. Фото М. Квирикашвили.

Железнодорожники Закавказской магистрали перед новыми рубежами

На собрании партийно-хозяйственного актива Закавказской железной дороги

Высокая оценка работы тружеников стальных магистралей на Всесоюзном совещании работников железнодорожного транспорта, яркая речь Н. С. Хрущева на этом совещании вызвали среди всех железнодорожников новый трудовой и политический подъем. Об успехах, достигнутых многотысячным коллективом Закавказской дороги в борьбе за претворение в жизнь исторических решений XXII съезда КПСС, за осуществление разработанного партийной после ее XX съезда генерального плана технической реконструкции железных дорог говорил в своем докладе на собрании партийно-хозяйственного актива Закавказской дороги начальник дороги Г. И. Кадагидзе.

За период с 1955 года грузооборот дороги возрос более чем на 30 процентов. По уровню грузооборота и росту производительности труда Закавказская дорога опережает контрольные цифры семилетнего плана на год, а по некоторым другим показателям, в частности по среднесуточному пробегу электровозов, уже превзошла семилетнее задание. За 4 месяца четвертого года семилетки на Закавказской дороге погружено сверх плана 240 тысяч тонн народнохозяйственных грузов — на 12,8 процента больше, чем за соответствующий период прошлого года. Перевыполняется также план пассажирских перевозок.

Закавказская магистраль является одной из наиболее электрифицированных среди железных дорог страны. 85 процентов всех перевозок по ее стальным путям обеспечиваются электротягой.

На различных участках Закавказской дороги, обслуживающей две братские республики — Грузинскую ССР и Армянскую ССР, самоотверженно трудятся тысячи передовых людей, новаторов производства.

Более 23 тысяч железнодорожников Закавказской дороги соревнуются за звание бригад и ударников коммунистического труда, а 7.830 уже удостоены этого почетного звания. Заслуживает широкого распространения почин коллектива Самтредского отделения, решившего бороться за звание отделения коммунистического труда.

Коллектив дороги уже приближается к выполнению ранее принятого социалистического обязательства на 1962 год. Это позволяет ему в ответ на Обращение Всесоюзного совещания железнодорожников взять на себя новые, повышенные обязательства.

Однако, как отметил докладчик, поток грузов, предъявляемых дорогам быстро развивающимся народным хозяйством, требования к пассажирским перевозкам и техническому состоянию транспорта с каждым днем растут. Это обязывает сосредоточить главное внимание на вскрытии недостатков и выявлении неиспользованных резервов, наметить новые рубежи, которыми предстоит в ближайшее время овладеть труженикам Закавказской магистрали на различных участках железнодорожного колейника.

Девизом собрания актива явились слова Н. С. Хрущева: «Делать больше сегодня — это значит завтра иметь больше!»

В своем докладе на Всесоюзном совещании железнодорожников министр путей сообщения тов. Бешев отметил, что Закавказская дорога является одной из отстающих по такому важнейшему показателю, как оборот вагонов. Большая простоя и замедление оборота вагонов допускают два отделения — Тбилисское и Ереванское. В первом квартале текущего года 11 решающих и 78 промежуточных станций не выполнили нормы простоя вагонов. Среди них такие станции, как Тбилиси-грузовая, Навтлуги-вторая, Сухуми, Потн, Ереван, Ленинкан и др. Как отметил докладчик, ряд руководителей отделений и других участков дороги смирился с этим серьезным недостатком, не чувствует тревоги за то, что подвижной состав плохо используется.

Весьма отрицательное влияние на оборот вагонов оказывает задержка их под погрузку и выгрузку на подъездных путях предприятий и организаций, за что им нередко приходится платить крупные штрафы. Но штрафы — не выход из положения. Их можно было бы избежать при дружной и организованной совместной работе руководителей промышленных предприятий и железнодорожников, заботе тех и других прежде всего об интересах государства.

Докладчик вносит предложение передать подъездные пути предприятий, не имеющие для них технологического значения, дороге, с тем чтобы возложить их содержание на железнодорожников, имеющих больше опыта и возможности в этом деле.

Важной народнохозяйственной задачей является более рациональное комплексное использование железных дорог и автотранспорта. Это позволяет сконцентрировать грузовые операции на меньшем числе станций, централизовать заводы и вывозы большинства грузов, механизировать их обработку.

Докладчик говорит о том, что электрификация, охватывая три четверти всей протяженности Закавказской дороги, разнаивается комплексно с другими видами хозяйства, что мешает полному использованию преимуществ электротяги. В течение длительного времени решающие станции дороги не разнаивались, а технологические процессы на них не совершенствовались.

До последнего времени не было даже станций с полугорными. Сортировочная работа распылена. Поезда почти на каждой участковой станции перерабатываются, что резко замедляет продвижение грузов и удорожает себестоимость перевозок.

Сейчас на Закавказской дороге удлиняются станционные пути и усиливается энергоснабжение на лимитируемых участках. После этого будет приступить к замене электровозов «ВЛ-22» на более мощные — восьмьюсные. Внедрение этих мощных локомотивов на всем Главном ходу позволит увеличить и унифицировать вес грузовых поездов, поднять скорости движения, удлинить тяговые плечи и вместе с ростом провозной способности обеспечить улучшение использования электровозов.

Одновременно приступлено к осуществлению мероприятий, связанных с увеличением перерабатывающей способности основных станций.

На дороге есть немало прекрасных образцов использования механизмов. Но это дело, и в особенности механизация погрузочно-разгрузочных работ, поставлено еще неудовлетворительно. Необходимо увеличение парка механизмов за счет лучших и наиболее производительных машин, выпускаемых нашей промышленностью. Мы надеемся, говорит докладчик, что Министерство путей сообщения окажет нам в этом необходимую помощь.

Много внимания было уделено в докладе улучшению пассажирских перевозок. Тов. Кадагидзе напомнил слова Н. С. Хрущева: «Поезда в поезде должны быть для людей своего рода отдыхом, чтобы человек сходил с поезда с хорошим настроением».

Дорога обслуживает Черноморское побережье, привлекающее огромные массы туристов и отдыхающих, замечательные здравницы с мировой славой — Цхалтубо, Боржоми и другие. Это еще более повышает ответственность наших железнодорожников, говорит докладчик, за улучшение пассажирских перевозок, за образцовую чистоту на вокзалах, за вежливое и культурное обращение с пассажирами.

Новая Программа КПСС требует от железнодорожников значительно повысить скорости движения поездов. Речь идет о скоростях порядка 80—100 км в час, а для пассажирских поездов — даже 160 км.

Новые, более мощные электровозы будут работать на нашей дороге на удлиненных тяговых плечах в 500—600 километров, без захода в депо.

Удлинение плеч при сменном обслуживании локомотивов бригадами потребует повышения качества профилактического ремонта электровозов, подлинно коммунистического отношения к труду со стороны локомотивных бригад и ремонтников.

Серьезным испытанием явятся повышенные скорости движения и для работников вагонного хозяйства. Они должны гарантировать пробег подвижного состава без осмотра на расстоянии до 300 километров, а в дальнейшем и до 500—600 километров.

За последнее время на Закавказской магистрали ликвидирована профессия поездных вагонных мастеров. Это высвободило до 400 человек и позволило усилить пункты технического осмотра вагонов на крупных станциях. При всем этом качество осмотра поездов пока еще не находится на должной высоте. По вине вагонников допускаются отцепки вагонов в пути и нарушения графика движения поездов.

Далее докладчик говорит о том, какие новые, высокие требования предъявляет повышение скорости в работниках пути и движения поездов. На днях, говорит он, вошел в действие летний график движения поездов, в котором повышены скорости, сокращены стоянки, предусмотрено сокращение времени оборота локомотивов. Выполнение этого графика поднимет эксплуатационную работу на более высокий уровень. За первые дни работы по новому графику он выполнен на Закавказской железной дороге на 100 процентов.

Докладчик называет много тружеников Закавказской магистрали, показывающих образцы умелого владения тяжеловесными поездами, образцово проведения ремонтных работ, четкой организации движения. Среди них знатные машинисты — Читашвили из Тбилиси, Меладзе из Сухуми, Геленшили из Самтредиа, Сафарян из Ленинкана, дорожные мастера и бригадиры пути — Гамкрелидзе, Навили, Осадзе, Атоян, Меликян, слесари-ремонтники Тбилиского депо — Мосемгладзидзе, Хашурский депо — Давитадзе, Самтредского — Ловенц, дежурные по отделениям Геленшили, Ваханидзе, Мюлян, поездные диспетчеры Кавинадзе, Недельская, Сурмава, Минасян и многие другие. Тов. Кадагидзе призывает изучать и широко распространять опыт новаторов, внедрять его на всех участках большого и многогранного хозяйства дороги.

Докладчик остановился на вопросе об обеспечении безопасности движения. Он отметил, что работники Закавказской дороги следят за безопасностью движения поездов, в которой была подержана работа в этом отношении на XXI съезде Компартии Грузии. Свыше двух тысяч передовых людей магистрали, в том числе лейтенанты, являются общественными ревизорами по безопасности движения.

Однако, несмотря на принятые меры, мы, говорит докладчик, пока еще полностью не достигли желаемых результатов, особенно на Тбилисском отделении, где еще допускаются много случаев нарушений правил технической эксплуатации и брака в работе. Интересы дела требуют дальнейшего расширения участия общественности в этой работе, и сейчас мы ставим вопрос, чтобы борьбу за обеспечение безопасности движения проводить под лозунгом «Каждый железнодорожник в свое свободное время — общественный ревизор».

Докладчик анализирует ход капитального строительства. В этом году объем капиталовложений на дороге возрос на 10 процентов. Строительные организации улучшили работу и освоили выделяемые средства. Все их деятельность направлена к тому, чтобы усилить техническую вооруженность дороги, облегчить труд железнодорожников, улучшить их быт. Но все еще допускаются нарушения сроков строительства и задержка ввода объектов в эксплуатацию, сдача их с недостатками.

Все более полно и широко проявляется забота партии и правитель

ства об улучшении условий труда и быта железнодорожников. Успешно ведется борьба за сокращение себестоимости перевозок без существенного увеличения локомотивного парка. По сравнению с 1955 годом средний вес поезда возрос в 1962 году на 26 процентов. Это результат, прежде всего, широкого распространения среди локомотивных бригад, работников станций и диспетчеров опыта формирования и ведения тяжеловесных поездов.

Наряду с успехами коллектив Тбилисского отделения дороги имеет существенные недостатки. Из-за низкого уровня осуществления графика движения поездов не выполняются задания по среднесуточному пробегу локомотивов, по скорости движения поездов, по обороту вагонов.

Машинист Ленинканского электровозного депо С. Х. Матициани рассказал участникам партийно-хозяйственного актива об успехах коллектива депо в ведении тяжеловесных поездов. Здесь подготовлены квалифицированные кадры машинистов и помощников машинистов. Оратор отмечает, что локомотивный парк Ленинканского электровозного депо используется недостаточно. Необходимо, говорит он, ускорить электрификацию железнодорожной линии Ленинкан — Ереван.

Коллектив Сухумского кондукторского резерва, сказал главный кондуктор резерва Ф. В. Ежак, — соревнуется с Самтредским, Туапсинским и Ленинканским кондукторскими резервами за получение почетного звания коллектива коммунистического труда. Для повышения технического и экономического уровня железнодорожников в кондукторском резерве успешно работают семинары по изучению конкретной экономики производства, кружки технического минимума, изучается и обобщается опыт новаторов транспорта. Это помогает нам успешно выполнять и перевыполнять плановые задания.

Министр автомобильного транспорта Грузинской ССР Т. Н. Давитадзе посетил свое выступление в развитии автомобильного транспорта и росту перевозок грузов и пассажиров в республике. Перевозки грузов автотранспортом в 1961 году увеличились по сравнению с 1959 годом в четыре раза, а централизованные перевозки — в шесть раз. Последние дают особенно большой экономический эффект. Однако руководители некоторых хозяйственных организаций эти недостатки не замечают. Так, например, из-за плохой организации работы по погрузке на Тбилисской металлургической заводе по четыре и более часов простаивают 100—150 грузовых автомобилей.

Тов. Давитадзе отмечает, что железная дорога производит много нерентабельных перевозок на близкие расстояния. Эти работы можно успешно и дешевле выполнять автотранспортом. Мы можем, говорит он, полностью обеспечить перевозку для строит в Рустави в Тбилиси цемента и из Метехи в Тбилиси кирпича. На многих предприятиях и стройках неэффективно используются погрузочные ме-

ханизмы. Оратор предлагает часть из них передать для эксплуатации Министерству автотранспорта. Он ставит также вопрос об использовании некоторых железнодорожных вокзалов и станций одновременно и для автомобильных перевозок.

На трибуне знатный машинист Самтредского локомотивного депо, депутат Верховного Совета СССР З. А. Геленшили. Коллектив депо, заявил он, успешно выполняет свои технико-экономические показатели. Перевыполнены задания по скорости движения и обороту электровозов, улучшено качество ремонта локомотивов. Все машинисты депо овладели мастерством ведения тяжеловесных поездов.

В депо широко развернулось соревнование за звание предприятия коммунистического труда. 27 бригад машинистов и ремонтников и коллективам четырех цехов это почетное звание уже присвоено.

Начальник Ереванского отделения Закавказской железной дороги Г. С. Степанян поделился опы-

том работы коллективов предприятий отделения в деле выявления и использования внутренних резервов. Паровозники Ереванского депо решили удвоить пробег паровозов между подъездными ремонтами, ликвидировать пережог топлива и добиваться, чтобы все локомотивные бригады дали экономно.

«Радионаблюдатели и изобретатели отделения взяли обязательство внести в Фонд семилетки 500 тысяч рублей. Выступающий от имени коллектива отделения обязался устранить имеющиеся недостатки в работе.

Коллектив станции Батуми, говорит начальник станции Ш. Ф. Барамия, значительно перевыполнил план погрузки и выгрузки вагонов за четыре месяца текущего года. При этом простой вагонов снижен на 1,3 часа и 94 процента всех грузовых поездов отправлены тяжеловесными. Тов. Барамия ставит вопрос об удлинении путей станции Батуми и оснащении станций новейшими техническими средствами. Он предлагает, чтобы портови Батуми, по примеру других портов страны, организовали погрузку перевалочных грузов без участия представителей железной дороги.

Вопросам строительства новых железнодорожных линий, предприятий, культурно-бытовых зданий и жилищ и применения при их сооружении индустриальных методов посвятил свое выступление начальник треста «Зактранстрой» А. Т. Цатуров. Он сказал, что уже в ближайшие годы Закавказская железная дорога будет дорожить сплошной электрификацией.

Однако, наряду с успехами, в деятельности треста еще имеются существенные недостатки: неритмичность сдачи объектов в эксплуатацию, неполное использование машин и механизмов. В ряде случаев на стройках недостаточно организовано труд. Тов. Цатуров критикует проектные организации, которые несвоевременно с большим опозданием сдают тресту техническую документацию и рабочие чертежи.

Коллектив нашего завода, — говорит руководитель бригады коммунистического труда Тбилисского паровозо-вагоноремонтного завода В. Д. Панаху, — с начала года взял высокие темпы и добился хороших технико-экономических показателей. Улучшению работы длительное время отстававшего предприятия способствовали не только организационно-технические мероприятия, но и широко развернувшееся социалистическое соревнование за досрочное выполнение плана 1962 года. Почетное звание коллектива коммунистического труда уже носит 27 бригад, 2 отделения и один цех. За право именоваться ударниками коммунистического труда соревнуются 780 производственных.

Начальник Кировоканской станции пути А. П. Бежания говорил об улучшении путевого хозяйства. Необходимо механизировать основные трудоемкие работы по ремонту путей, с полной нагрузкой использовать имеющиеся механизмы, организовать изготовление запасных частей к механизмам для путевого хозяйства.

Внедрение передовых методов труда — это громадный резерв улучшения работы дороги, — заявил председатель Закавказского дорожного комитета профессор рабочих железнодорожного транспорта Г. И. Жоржладзе. — Однако борьба за внедрение передовых методов труда пока еще не стала на предприятиях Закавказской железной дороги законом, таким же обязательным для руководителей, как борьба за выполнение государственного плана.

Необходимо широко внедрять на дороге метод скоростного формирования и расформирования поездов, лучшего использования подвижного состава, поточно-кольцевой метода текущего содержания пути, агрегатного метода ремонта электровозов. Надо всемерно улучшать работу постоянно действующих производственных совещаний.

Председатель Совнархоза Грузинской ССР Г. И. Чоговадзе остановился на вопросах взаимосодействия Совнархоза республики с Закавказской железной дорогой. Из года в год растет грузооборот по Грузинскому экономическому району. Только в 1961 году железнодорожные перевозки возросли по сравнению с 1960 годом на 7,3 процента. При столь значительном росте грузооборота техническая оснащение железнодорожных цехов промышленных предприятий за последние 4 года осталась почти на прежнем уровне.

Благодаря установлению тесного делового контакта между совнархозом и Закавказской железной дорогой стало более реальным планирование перевозок. Повысилась эффективность использования подвижного состава.

Совнархоз наметил конкретные мероприятия по улучшению работы транспортных цехов промышленных предприятий, особенно по механизации погрузочно-разгрузочных работ, увеличению фронтов погрузки, выгрузки и слива. Осуществление их значительно сократит простой железнодорожных вагонов при погрузке и разгрузке промышленными предприятиями.

О постановке партийно-массовой работы среди локомотивных бригад говорил секретарь партбюро Сухумского локомотивного депо С. И. Левеншили. Партийная организация заботится о развитии общественных начал. Хорошо работают комиссии партийного контроля по ремонту электроподвижного состава, по локомотивным бригадам. Комиссии помогают совершенствовать организацию производства и строго соблюдать технологический процесс. Партбюро широко использует уставное право контроля деятельности администрации, добиваясь сплоченности коллектива и успешного претворения в жизнь поставленных задач.

Железнодорожники Самтредского отделения первыми на Закавказской железной дороге развернули соревнование за получение почетного звания отделения коммунистического труда, — говорит начальник Самтредского отделения дороги Л. Г. Вардосанидзе. — Прделана большая работа по увеличению грузовых перевозок, по улучшению обслуживания пассажиров. За достигнутые успехи в первом квартале 1962 года коллективу отделения присуждено переходящее Красное знамя Управления дороги и Дорпрофсоюз и первая премия, а во всесоюзном социалистическом соревновании железнодорожников — третья денежная премия.

Эти успехи были бы еще больше, если бы руководители треста «Ткибулгудль» проявили инициативу и сократили простой вагонов. Предприятия этого треста по субботам и воскресеньям резко сокращают, а ночью и вообще редко производят разгрузку и погрузку вагонов. Этого нельзя сказать о предприятиях треста «Читурмарганец», где погрузочно-разгрузочные работы ведутся бесперебойно.

Вопросам внедрения передовых методов труда, действительности социалистического соревнования, механизации погрузочно-разгрузочных работ посвятили свои выступления секретарь парторганизации станции Ереван А. А. Герокиан и председатель месткома станции Самтредиа Б. С. Цанава. Начальник железнодорожного отдела транспортного управления Совнархоза Армянской ССР Е. Л. Абрамян остановился на вопросе о более эффективном использовании внутризаводских железнодорожных путей и подвижного состава.

Всесоюзное совещание работников железнодорожного транспорта войдет в историю развития железных дорог СССР новой замечательной страницей, — сказал в своем выступлении заместитель министра путей сообщения СССР В. С. Гагаринов. — Мы с огромным волнением слушали проникновенную отеческую заботу о тружениках транспорта речь товарища Н. С. Хрущева, в которой он, наряду с высокой оценкой скромного труда железнодорожников, глубоко раскрыл роль и значение транспорта в обеспечении быстрого расцвета экономики нашей страны, прокладывая путь к коммунизму.

Вся неиссякаемая энергия железнодорожников, творческая инициатива и активность должны быть направлены на то, чтобы каждый на своем участке выполнял и перевыполнял производственные планы, ибо только повседневный и упорный труд — залог успешного осуществления великих предначертаний нашей славной Коммунистической партии.

Недавно коллектив коммунистического труда Москва-Сортировочная при обсуждении Обращения участников Всесоюзного совещания железнодорожников в Кремле горячо поддержал и подхватил призыв Н. С. Хрущева, выдвинутый им в речи на Всесоюзном совеща-

нии работников железнодорожного транспорта. Делать больше сегодня — это значит завтра иметь больше. Коллектив предприятия железнодорожного транспорта страны, в том числе и Закавказской железной дороги, сделал инициативу коллектива депо Москва-Сортировочная знаменем нового трудового подъема. Можно не сомневаться в том, что это только начало могучего соревнования, которое с новой силой развернется во всех отделениях Закавказской магистрали, аналогично тому, как это происходит сейчас на всех железных дорогах нашей великой Родины, — соревнования за успешное претворение в жизнь исторических решений XXII съезда КПСС и Программы партии.

Наряду с успехами в производственно-финансовой деятельности дороги имеются существенные недостатки. В текущем году не выполняются нормы оборота вагонов, неудовлетворительны организации работ на грузовых станциях, не выполняются полностью трафик движения поездов. Неудовлетворительно реализуется план капитального строительства. Так, план за четыре месяца этого года выполнен лишь на 29 процентов. Не выполняются достаточно работы по содержанию инженерных сооружений. Все эти недостатки коллектив Закавказской железной дороги может и должен устранить в ряде самых передовых дорог страны.

У железнодорожников Закавказской магистрали большие производственные резервы. Их надо использовать для успешного выполнения государственных планов. Надо улучшить использование возможностей, чтобы они как можно больше находились в движении и вели полностью в полную производственную. В этом деле необходимо применять ценный опыт работы Восточно-Сибирской магистрали.

Огромным резервом является дальнейшее ускорение оборота вагонов. Этого надо достичь улучшением ритма грузовой работы, кооперированием и комплексным использованием технических средств железной дороги и кинематры. Больше возможности заложены в более правильной организации планирования перевозок, лучшей координации работы всех видов транспорта.

Необходимо обеспечить согласованную работу основных видов транспорта нашей страны, с тем чтобы наиболее полно удовлетворить потребности в перевозках с наименьшими транспортными издержками.

В целом Закавказская железная дорога работает рентабельно, но, наряду с передовыми предприятиями, 18 предприятий являются нерентабельными. Надо глубоко изучить положение каждого из них, помочь им улучшить свою работу стать рентабельными. Для этого имеются все возможности.

Остановившись на работе Закавказской железной дороги, тов. Гагаринов говорит, что партия и правительство оказывают большую помощь в техническом перевооружении Закавказской магистрали, которая уже ряд лет в основном работает на электрической тяге. Многие участки оснащены электрической тягой, станций оборудованы электроприводами. Дороге предстоит проделать большие работы по строительству новых путей, электрификации и автоматизации производства, развитию станций и узлов.

Лучшему использованию технических средств транспорта, а также увеличению пропускных и провозных способностей дороги будет способствовать проводимое на железных дорогах повышение скорости поездов, движение поездов на целых направлениях.

Всесоюзное совещание железнодорожников, — говорит в заключение оратор, — послужит мощным стимулом дальнейшего подъема работы транспорта, вызовет у всех железнодорожников новый прилив сил и энергии, стремление ответить на заботу партии и правительства самоотверженным трудом.

Выступающие здесь поделились своим опытом работы, внесли ряд предложений по организационным и хозяйственным вопросам, по улучшению деятельности различных звеньев транспорта, высказали критические замечания по работе хозяйств, отделений и служб. Руководство дороги и Министерства путей сообщения самым внимательным образом рассмотрят все эти предложения и замечания и примут необходимые меры в том, чтобы все передовое и прогрессивное получило широкое распространение на дороге.

Нет сомнений в том, что коллектив Закавказской дороги приложит все свои силы к тому, чтобы оправдать высокое доверие и с честью справиться с новыми большими задачами по перевозкам грузов и пассажиров. Порукой тому — воспитанные Коммунистической партией, беспредельно преданные делу коммунизма наши славные кадры железнодорожников Закавказской магистрали, которые готовы выполнять, как и все советские железнодорожники, любое задание нашей родной партии и Советского правительства.

На партийно-хозяйственном активе с речью выступил кандидат в члены Президиума ЦК КПСС, первый секретарь ЦК Компартии Грузии В. П. Мжаванадзе.

Собрание партийно-хозяйственного актива приняло по обсужденному вопросу решение, в котором определены новые, повышенные социалистические обязательства железнодорожников Закавказской магистрали на четвертый год семилетки.

С большим воодушевлением приняли участники собрания приветственную телеграмму на имя Центрального Комитета КПСС и Совета Министров Союза ССР.



На снимке: участники собрания партийно-хозяйственного актива Закавказской железной дороги — знатные машинисты (слева направо) депо А. Черноморья, Герой Социалистического Труда, машинист-инструктор Тбилисского электровозного депо С. Микаелян, депутат мтредиа З. Геленшили.

Речь товарища В. П. Мжаванадзе

на собрании партийно-хозяйственного актива Закавказской железной дороги 30 мая 1962 года

Первым делом позвольте мне от имени Центрального Комитета Компартии Грузии и Совета Министров республики передать вам и в вашем лице всему замечательному коллективу Закавказской железной дороги сердечный привет и пожелать вам самых лучших успехов в вашей работе по выполнению задач, поставленных перед вами страной и Коммунистической партией Советского Союза.

Партийные и профсоюзные организации дороги, хозяйственные руководители, весь многотысячный коллектив Закавказской магистрали, магистрали двух братских республик — Грузии и Армении — неслыхно начали четвертый год семилетки и первые пять месяцев идут с опережением по выполнению всех основных эксплуатационных измерителей.

Мы считаем, что сегодняшняя активность работников Закавказской дороги была организована хорошо и прошла на высоком уровне. Участники активно понимают задачи, стоящие перед транспортом. В докладе тов. Кадагидзе и в выступлениях товарищей были вскрыты недостатки, критически освещена работа дороги и намечены пути для решения тех больших задач, которые поставлены перед железнодорожным транспортом.

Три недели отделяют нас от Всесоюзного совещания железнодорожников в Кремле. За это время мы еще позднее осознали историческое значение этого совещания, призванного положить начало новому подъему в развитии железнодорожного транспорта в период развернутого строительства коммунистического общества.

Решения XXII съезда, Программа нашей партии вызвали небывалый подъем, привил творческой активности и трудового энтузиазма. На огромных просторах нашей Родины идет активная, созидательная работа по дальнейшему увеличению выпуска промышленной продукции и производства сельскохозяйственных продуктов. Это, в свою очередь, вызывает неуклонное и все возрастающее увеличение перевозок грузов.

Железнодорожный транспорт Советского Союза уже сейчас выполняет грузооборот, который в два раза больше грузооборота железных дорог Соединенных Штатов Америки, и превышает грузооборот всех капиталистических стран, вместе взятых.

Если наши железные дороги сегодня успешно справляются с такой нагрузкой, то здесь помимо организованного и сознательного труда миллионов железнодорожников решающую роль играет то, что деннически Центральный Комитет КПСС и лично Н. С. Хрущев проявили прозрачность и большую государственную мудрость в осуществлении на транспорте смелой технической реконструкции на базе электрификации, внедрения новых видов техники — прогрессивных видов тяги, автоматики и механизации.

Широкий размах работ в этой области, осуществленный по директивам XX съезда партии, выдвинул наш транспорт на первое место в мире по темпам электрификации и протяженности электрифицированных линий. Нам приятно отметить, что Закавказская железная дорога является пионером в деле электрификации магистрального транспорта Советского Союза и вместе с другими передовыми дорогами настойчиво добивается полного перевода движения поездов на электротягу.

Летом этого года мы будем отмечать 30-летие с начала электрификации на Закавказской дороге, когда через Сурамский перевал были пущены первые электровозы. Это были электровозы иностранной марки — итальянские и американские, а сейчас промышленность нашей страны, в том числе и Грузии, производит более мощные электровозы и снабжает ими в растущих размерах весь железнодорожный транспорт Советского Союза.

Однако не мешало бы напомнить, что электрификация в прошлом не получила нужного размаха. Руководивший транспортом Каганович не понимал значения электрификации, цеплялся за паровоз и сдерживал реконструкцию железных дорог. Он считал себя знатоком этого дела, а по существу в нем не разбирался. В результате дело электрификации, начатое по ленинскому указанию, затонуло на много лет, и сейчас нам приходится наверстывать упущенное.

За последнее время под руководством Центрального Комитета КПСС сделано очень много для того, чтобы продвигнуть вперед этот важный участок нашего многообразного транспортного хозяйства.

В яркой и содержательной речи тов. Н. С. Хрущева на Всесоюзном совещании железнодорожников было сказано: «Работники транспорта достигли больших успехов. Они доблестно выполняют стоящие перед ними задачи и много делают для развития нашей Родины. Мы все

радуемся этому и желаем работникам транспорта новых успехов».

Эта высокая оценка работы транспорта возбудила железнодорожников к борьбе с имеющимися недостатками, за выполнение поставленных перед ними задач. В своей речи товарищ Н. С. Хрущев выдвинул много больших и актуальных задач, осуществление которых будет способствовать дальнейшему улучшению работы транспорта. В решении этих задач большую роль играют такие могучие рычаги, как массовое использование скрытых неисчерпаемых резервов производства, обеспечение технического прогресса и дальнейшее повышение производительности труда.

Вы знаете, что борьба за всемерное повышение производительности труда — один из важнейших заветов, оставленных В. И. Лениным.

С ростом производительности труда неразрывно связано настойчивое внедрение новой техники — комплексной механизации и автоматизации производства, облегчение труда наших рабочих, в том числе и железнодорожников. Поэтому на специально в своем выступлении на Всесоюзном совещании железнодорожников Н. С. Хрущев особенное внимание уделил именно этим вопросам. Надо прямо сказать, что критика недостатков в этой области, высказанная на Всесоюзном совещании, касалась не только железнодорожников, но и других работников народного хозяйства.

Можно привести немало примеров и по нашей республике, когда отсталые хозяйственные руководители на словах ратуют за внедрение новой техники, передового опыта, хороших рационализаторских предложений, а фактически, по существу, мало заботятся о том, а по какой мере тормозят его. Мы знаем много предприятий с высоким оснащением техникой, где наряду с механизацией и автоматизацией механизация ручного труда, кустарщина. Примером такого предприятия, говорит тов. Мжаванадзе, может служить Руставский азототуковый завод. Здесь процессами производства управляют квалифицированные рабочие, которые с помощью приборов у своих пультов лишь контролируют работу аппаратов. Но как только продукция дойдет до склада (до этого все хорошо), рабочие вручную перекладывают почти 50-килограммовые мешки и укладывают их в вагоны.

Н. С. Хрущев правильно подметил: «Неужели мы, преодолевшие благодаря творческому труду наших ученых, инженеров и рабочих первые трудности в космос, ничего не можем придумать, чтобы всемерно облегчить труд рабочего? Конечно, можно. Но для этого надо не формально, а вплотную заняться этим вопросом. Если бы на азототуковом заводе по-деловому, со всей серьезностью отнеслись к механизации погрузочных работ, этот вопрос здесь сегодня не был бы поставлен. В решении таких дел должна быть заинтересованная партийная организация. Видно, и она не придает им значения и не уделяет должного внимания».

Аналогичные примеры можно привести и по горной, лесозаготовительной и другим отраслям промышленности республики. А разве мало таких примеров у железнодорожников? Наш железнодорожный транспорт оснащен высокой техникой и наряду с этим во многих трудовых процессах парит-ручной труд.

Взять хотя бы стрелочное хозяйство. Ведь на большинстве станций перевод стрелок осуществляется вручную. Это значит, что стрелочник много раз за смену должен переключить тяжелый противовес стрелочного перевода. А ведь есть дороги, где почти полностью обеспечена автоматизация этого процесса. Скажут, что не все в один день. Но есть очень много участков, которые можно автоматизировать, не откладывая на завтра.

Среди рвущихся станций Закавказской железной дороги всего лишь три — Самтредиа, Зестафони, Рибини — переведены на современный способ обслуживания — электрическую централизацию. Стрелочное хозяйство наиболее крупных станций — Тбилиси-грузовая, Тбилиси-пассажирская и Навтуги — до сих пор обслуживается вручную.

Не стоит тратить времени и разлагать вам, железнодорожникам, преимуществ электрической централизации. Вы хорошо знаете, что она дает в смысле сокращения трудовых затрат и обеспечения безопасности движения поездов. К сожалению, надо сказать, это прогрессивное дело продвигается вперед пока что очень медленно. Надо крепко взяться за него и перенести стрелочное хозяйство на всех станциях, и в первую очередь рвущихся, на электрическую централизацию.

Наиболее трудоемкими на железных дорогах считаются путевые работы. На этом участке все еще применяются женский труд. О недопустимости такого положения резко го-

ворил на совещании железнодорожников товарищ Н. С. Хрущев. Выход из положения надо искать в максимальной механизации путевых работ. Наука и промышленность дали в руки путевцев немало прекрасных механизмов — путеукладчики, балластеры, шпалоукладчики, цебенежисты. Они имеются и на Закавказской железной дороге. Однако используются эти механизмы в нас крайне неудовлетворительно.

Говоря о путевом хозяйстве, мне хотелось бы в порядке постановки вопроса сказать о применении железобетонных шпал. Правда, у нас это дело сравнительно новое, но, по мнению путевцев, оно находит все более широкое применение. В условиях трудного профиля нашей дороги внедрение железобетонных шпал даст большой эффект не только экономического порядка, но и позволит улучшить состояние безопасности движения поездов. Поэтому этот вопрос нужно как можно скорее изучить и посмотреть, нельзя ли эти шпалы изготавливать на имеющихся и строящихся организациях нашей республики полигонах обычного типа.

Мы и раньше отмечали отставание темпов механизации погрузочно-разгрузочных работ на дороге. После критики Управление и отдельные дорожные предприятия приняли некоторые меры, но явно недостаточные. Уровень механизации едва достигает 60 процентов. Надо выявить конкретные причины, которые мешают этому делу, ускорить их и дать простор механизации погрузочно-разгрузочных работ на железнодорожных станциях.

Пора по-настоящему взяться за это дело.

Партийные организации на местах должны почувствовать ответственность и последовательно заниматься вопросами механизации и автоматизации производства, внедрением передовых методов труда и ценных рационализаторских предложений. Надо всегда помнить, что это является важным государственным делом.

В тесной связи с механизацией погрузочно-разгрузочных работ, улучшением использования подвижного состава железнодорожного транспорта находится решение задачи всемерного развития экспедиционного дела и централизованной перевозки грузов.

При такой организации перевозки отправителей и получателей не надо будет являться на станции: груз будет доставляться непосредственно со склада предприятия, совхоза, колхоза. Оформление перевозочных документов и другие процедуры на станции за отправителя будет осуществлять транспортная организация.

Этот передовой метод обслуживания народного хозяйства слабо развит не только у нас, но и по всей стране. Управление дороги и Министерство автотранспорта не могут договориться между собой — кто и какую часть работы должен выполнять. Надо добиться согласования работы железной дороги и автотомобильного транспорта. Здесь, по-видимому, большая роль в планировании согласованной работы этих двух видов транспорта принадлежит Госплану.

Пора подумать об организации на основе централизации смешанных автомобильно-железнодорожных перевозок, перевозок грузов по одному транспортному документу для обслуживания глубинных районов республики, не примыкающих непосредственно к линии железной дороги, например, Дукудзевского, Гегечкорского, Ленинградского и других. Вы представляете себе, какие удобства создаст для населения и организации этих районов такая система перевозок?

Тов. Мжаванадзе говорит о большом распространении параллельных перевозок. Нужно думать, подчеркивает он, об удобствах населения. Автомобили должны направляться преимущественно туда, куда не может пройти и где не может быть эффективно использован железнодорожный транспорт.

Железнодорожникам и автомобилистам необходимо проявить совместную инициативу и в возможно короткий срок наладить централизованный завоз, вывоз и экспедиционный обслуживание народного хозяйства, исходя из конкретных условий отдельных городов и станций.

Я считаю, отмечает тов. Мжаванадзе, что не лишена основной мысль, высказанная тов. Давиташвили в отношении использования некоторых железнодорожных вокзалов и станций одновременно и для автомобильных перевозок. Это надо изучать. Например, организовать это в Тбилиси или в Сухуми, может быть, было бы неправильно, но есть такие вокзалы, где это можно сделать, и об этом надо подумать. Это экономит средства, и мы будем

иметь также благоустроенные вокзалы для автомобильного транспорта.

В докладе т. Кадагидзе правильно подчеркнута необходимость привести в должный порядок подъездные пути. Существующая система организации работы промышленных предприятий устарела и сдерживает улучшение использования перевозочных средств транспорта в условиях непрерывного роста грузооборота.

Неудовлетворительное положение на этом участке видно из следующих данных: в 1961 году сверхнормативной простой вагонов на подъездных путях предприятий республики составил 1.409 тысяч вагоно-часов. Такие значительные потери времени замедляют оборот вагонов и уменьшают перевозочные ресурсы дороги.

Тов. Мжаванадзе говорит о том, что «Экономическая газета» недавно критиковала работу Закавказской дороги именно за замедление оборота вагонов. Ускорение оборота вагонов только на один процент дает возможность перевезти дополнительно в течение года полмиллиона тонн груза.

Нельзя спокойно относиться к тому, что на большинстве подъездных путей не организована ночная работа по погрузке и выгрузке вагонов. На железной дороге колеса крутятся от зари до зари, перевозят грузы, но как только вагоны попадают на подъездной путь, их, как правило, заставляют «ночевать» и проставать. К выгрузке приступают только с полудня дня.

Ночи не работает в ночное время и автотранспорт, хотя на этот счет имеется специальное постановление Совета Министров республики. Это ухудшает показатели использования автомашин и вызывает перегрузку городских улиц в дневное время.

Недавно Институт комплексных транспортных проблем проводил специальное исследование и установил интересные данные. Ежегодно на железнодорожном транспорте находится в процессе перевозки материальные ценности стоимостью в 5 миллиардов рублей. Оказывается, из этой массы грузов только незначительная часть находится в движении, остальные грузы стои-

мостью в 4 миллиарда застревают в вагонах в ожидании выгрузки, на складах и в грузовых дворах — в ожидании вывоза или погрузки и т. п. Из этого можно сделать вывод, что, если мы сумеем хотя бы несколько ускорить обработку грузов на подъездных путях и в грузовых дворах и сократить срок их доставки потребителям, высвободится для народного хозяйства материальные ресурсы на многие сотни миллионов рублей.

Видите, товарищи, какими громадными резервами мы располагаем! Сегодня в газете «Железнодорожник Закавказья» я прочитал, говорит тов. Мжаванадзе, что коллектив станции Иойли перевыполнил 4-месячный план погрузки и выгрузки. Снижен также простой вагонов.

На днях во время работы смены дежурного по станции А. Байрамова в Иойли прибыл поезд в составе 80 вагонов. Смена А. Байрамова выгрузила его за 3 с половиной часа, сократив время выгрузки на 11 часов. Это прекрасное дело. Замечательное! Мы пишем в газетах о таких успехах в составах, о том, как машина ведут эти составы, вкладывают все свои знания, все свое умение, чтобы доставить их к месту. А вот пришел состав и стоит. Так какая же цена такому вождению? Ведь груз-то остается в вагонах, а труд машинистов-тяжеловесов пропадает даром.

Здесь уместно вспомнить о замечательной инициативе комсомольцев в борьбе с простоем вагонов и несовременными вывозом грузов. Комсомольскими организациями городов Тбилиси, Поти, Чхатаура и других было создано 12 комсомольских штабов и 69 рейдовых бригад, которые контролировали своевременную подачу и уборку вагонов, ход погрузочно-разгрузочных работ.

К сожалению, это хорошее дело за последнее время пошло на спад. На Всесоюзном совещании железнодорожников комсомольцы справедливо критиковали Министерство путей сообщения и управления дорог за недостаточную поддержку этого движения.

Комсомольцы могут и должны принести большую пользу делу ускорения оборота вагонов и лучшего использования перевозочных средств. Центральному Комитету комсомола Грузии и Управлению Закавказской дороги надо совместно принять необходимые меры для широкого распространения инициативы передовых комсомольцев.

Я не знаю, из каких расчетов, говорит тов. Мжаванадзе, выходят при установлении штрафов за задержку погрузки и выгрузки вагонов, но во всяком случае этот расчет можно пересмотреть. Мне кажется, что необходимо установить персональную ответственность за нарушение нормы времени простой вагонов. Когда рассматривается работа должностных лиц, выплачивающих штрафы, то должен быть соответственно рассмотрен вопрос и принят во внимание тот ущерб, который он нанес своей работой (с места — Правильно!). На основании этого надо делать соответствующие выводы.

Вам всем известно, как умело и настойчиво партия добивается подвига социалистического сельского хозяйства. Вскрывается и приподнимается в действие новые крупные резервы сельскохозяйственного производства. Долг каждого коммуниста, каждого советского человека — оказать стране максимально возможную помощь и осуществлению этой большой и важной задачи.

Помимо удовлетворения нужд сельского хозяйства в деле завоза материалов и быстрого, без потерь, вывоза урожая Управлением дороги и Министерством автотранспорта надо продумать вопрос об оказании помощи территориальным управлениям по производству и заготовкам сельскохозяйственных продуктов в создании межколхозных транспортных баз, организации погрузочно-разгрузочных работ и перевозок грузов в централизованном порядке.

Рациональное использование и эффективное применение средств во многом зависит от правильного сочетания и взаимодействия в перевозочном процессе отдельных видов транспорта, например, железнодорожного и автомобильного.

Однако некоторые грузоотправители зачастую выбирают для перевозки грузов тот или иной транспорт, исходя из своих удобств, а не из общегосударственных интересов. Несмотря на явную выгоду перевозки грузов на короткие расстояния автотранспортом, о чем говорил тов. Н. С. Хрущев, многие предприятия загружают железную дорогу короткопробежными перевозками.

Так, например, Тбилисская макаронная фабрика перевозит свою продукцию из Навтуги в Устали на расстоянии 25 километров в вагонах. Литье из «Центрлита» на Тбилисский электровозостроительный завод имени Ленина также перевозится в вагонах, хотя оба предприятия находятся в районе одной и той же станции Агвала. Эти примеры можно умножить.

Нельзя допускать и встречных перевозок. По данным дороги, совхозов, например, вывозит двойной лес из Гантуди в Мхета, из Боржоми в Кахетию, а на встречном потоке завозится лес из Навтуги в Боржоми, Квезиси и Гагра.

Вирши с Аджарского завода завозятся в Тбилиси, в то время как тот же кирпич отправляется с Метехского завода в Зестафони. (Смех).

Такие примеры у нас не единичны, и они, как говорится, комментируются не требуют. Они лишней раз говорят о том, что мы еще недостаточно умеем считать государственные рубли.

Дети — это будущее народов, завтрашний день земли. Это будущее народов, завтрашний день земли. Поэтому вся прогрессивная общественность мира отмечает Международный день защиты детей. Простые люди многих стран и континентов объединяют свои усилия в борьбе за сохранение мира, за то, чтобы детство всегда было безоблачным.

1 июня в концертном зале имени Руставели состоялось собрание представителей общественности города Тбилиси, посвященное Международному дню защиты детей. За столом президиума — первый секретарь ТК КП Грузии П. Прундзе, заместитель Председателя Совета Министров Грузинской ССР Э. Квандадзе, секретарь ЦК ЛКСМ Грузии Н. Гургендзе, первый секретарь Тбилисского Комитета ЛКСМ Грузии А. Чиквадзе, представительницы общественности города.

Собрание открыла секретарь ТК КП Грузии Э. Салуквадзе. Она представляет слово руководителю бригады коммунистического труда Тбилисского камвольного-сукожного комбината «Советская Грузия», депутату Верховного Совета СССР А. Чиковани.

Собрание открыла секретарь ТК КП Грузии Э. Салуквадзе. Она представляет слово руководителю бригады коммунистического труда Тбилисского камвольного-сукожного комбината «Советская Грузия», депутату Верховного Совета СССР А. Чиковани.

Собрание открыла секретарь ТК КП Грузии Э. Салуквадзе. Она представляет слово руководителю бригады коммунистического труда Тбилисского камвольного-сукожного комбината «Советская Грузия», депутату Верховного Совета СССР А. Чиковани.

Собрание открыла секретарь ТК КП Грузии Э. Салуквадзе. Она представляет слово руководителю бригады коммунистического труда Тбилисского камвольного-сукожного комбината «Советская Грузия», депутату Верховного Совета СССР А. Чиковани.

Собрание открыла секретарь ТК КП Грузии Э. Салуквадзе. Она представляет слово руководителю бригады коммунистического труда Тбилисского камвольного-сукожного комбината «Советская Грузия», депутату Верховного Совета СССР А. Чиковани.

Рационализация перевозок имеет большое экономическое значение для государства, и мы должны уделять решению этого вопроса должное внимание.

Госплан и совхозхоз, совместно с Управлением дороги и Министерством автотранспорта, должны настойчиво выявлять нерациональные перевозки грузов (встречные, чрезмерно дальние, короткопробежные) и принимать решительные меры к их устранению. Сделало бы изучит целесообразность создания комиссии по координации работы транспорта при Совете Министров республики и наши предложения, представить союзному правительству.

Товарищи! Замечательная природа нашего края, широкая сеть санаториев, домов отдыха и туристических баз привлекают к себе сотни тысяч трудящихся. Подавляющая часть их прибывает к нам по железной дороге. Эти пассажиры, а вместе с ними и те, которые перевозят внутри республики в местных и пригородных поездах, имеют право требовать к себе чуткого и культурного отношения со стороны железнодорожников.

Пассажирские перевозки имеют особое значение, так как они обуславливают непосредственно население нашей страны. Я не хочу сказать, что в этом отношении мы не имеем улучшения. Улучшение, бесспорно, имеется. Но все еще есть среди железнодорожников отдельные лица, которые плохо выполняют свои должностные обязанности, не проявляют чуткого отношения к пассажирам, грубят, занимают вымогательством и т. п. И железнодорожники, работающий, скажем, проводником, и пассажиры — это люди из одной и той же нации. Если мы требуем чуткого отношения к себе, то эта чуткость и культурное отношение должны быть взаимными. Если будет так, тогда всем будет хорошо.

Работники Закавказской дороги должны ликвидировать имеющиеся недостатки в организации пассажирских перевозок и проявить максимум заботы о пассажирах.

Недостатки работы дороги в деле обеспечения безопасности движения подвержены суровой, но справедливой критике на XX съезде Коммунистической партии Грузии. Считаю нужным отметить, что вы сделали правильные выводы из этой критики. Положение несколько улучшилось, но успокаиваться пока рано. Как-то Л. И. Толстой, когда его спросили, как он себя чувствует, сказал, что он отец, беспокоей, и хорошо, что это так, потому что, если человек не беспокоится, не трудится, всем своим существом не отдается делу, этот человек негодный для общества. Это справедливые слова. Железнодорожникам и всем нам на своих постах успокаиваться никогда не следует, и чем больше беспокоейства, тем лучше. И я имею в виду, конечно, не истерику, а беспокойство за дело, за честь, за славу своего предприятия, участка, за повышение производительности труда, беспокойство за свое село, за свой район, за свой коллектив.

На Закавказской дороге все еще имеют место аварии поездов, много

допускается нарушений правил движения поездов, и мы должны уделять решению этого вопроса должное внимание.

Все самое лучшее отдавать детям, — говорит он. — Это стало законом жизни Советского государства с самого начала его существования.

Страстный призыв — сделать все, чтобы сохранить мир на земле, чтобы дети не знали горя, чтобы у них было радостное и счастливое детство, провучал в выступлениях директора Научно-исследовательского института языкознания Академии наук Грузии, профессора К. Ломатидзе, директора 41-й тбилисской средней школы А. Алексеева, студента первого курса Тбилисского Государственного университета Н. Буадзе, народной артистки Грузинской ССР, лауреата Государственной премии М. Чахави. С проинформированным стихотворением, посвященным детям, выступила писательница М. Мрелишвили.

На трибуне ученик 5-го класса первой тбилисской средней школы Гурам Схиртладзе. Он заверил партию и правительство, что дети страны Советов будут достойными строителями и гражданами коммунистического общества.

Для участников собрания был дан концерт. (ГруТАП).

УКАЗ ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВОГО СОВЕТА ГРУЗИНСКОЙ ССР

О ПРИСВОЕНИИ ПОЧЕТНОГО ЗВАНИЯ ЗАСЛУЖЕННОГО БИБЛИОТЕКАРЯ ГРУЗИНСКОЙ ССР ЗУЛИ-КУРИДЗЕ А. К.

За долготелую и плодотворную работу в библиотечном деле присвоить почетное звание заслуженного библиотекаря Грузинской ССР писателю Зули-Куридзе Александру Кишваровичу — бывшему директору Грузинской государственной республиканской библиотеки им. К. Маркса.

Председатель Президиума Верховного Совета Грузинской ССР Г. ДЗОЦНИДЗЕ
Секретарь Президиума Верховного Совета Грузинской ССР З. ГЕЛДИАШВИЛИ
г. Тбилиси, 1 июня 1962 г.

допускается нарушение правил движения поездов, и мы должны уделять решению этого вопроса должное внимание.

Госплан и совхозхоз, совместно с Управлением дороги и Министерством автотранспорта, должны настойчиво выявлять нерациональные перевозки грузов (встречные, чрезмерно дальние, короткопробежные) и принимать решительные меры к их устранению.

Товарищи! Замечательная природа нашего края, широкая сеть санаториев, домов отдыха и туристических баз привлекают к себе сотни тысяч трудящихся. Подавляющая часть их прибывает к нам по железной дороге. Эти пассажиры, а вместе с ними и те, которые перевозят внутри республики в местных и пригородных поездах, имеют право требовать к себе чуткого и культурного отношения со стороны железнодорожников.

Пассажирские перевозки имеют особое значение, так как они обуславливают непосредственно население нашей страны. Я не хочу сказать, что в этом отношении мы не имеем улучшения. Улучшение, бесспорно, имеется. Но все еще есть среди железнодорожников отдельные лица, которые плохо выполняют свои должностные обязанности, не проявляют чуткого отношения к пассажирам, грубят, занимают вымогательством и т. п. И железнодорожники, работающий, скажем, проводником, и пассажиры — это люди из одной и той же нации. Если мы требуем чуткого отношения к себе, то эта чуткость и культурное отношение должны быть взаимными. Если будет так, тогда всем будет хорошо.

Работники Закавказской дороги должны ликвидировать имеющиеся недостатки в организации пассажирских перевозок и проявить максимум заботы о пассажирах.

Недостатки работы дороги в деле обеспечения безопасности движения подвержены суровой, но справедливой критике на XX съезде Коммунистической партии Грузии. Считаю нужным отметить, что вы сделали правильные выводы из этой критики. Положение несколько улучшилось, но успокаиваться пока рано. Как-то Л. И. Толстой, когда его спросили, как он себя чувствует, сказал, что он отец, беспокоей, и хорошо, что это так, потому что, если человек не беспокоится, не трудится, всем своим существом не отдается делу, этот человек негодный для общества. Это справедливые слова. Железнодорожникам и всем нам на своих постах успокаиваться никогда не следует, и чем больше беспокоейства, тем лучше. И я имею в виду, конечно, не истерику, а беспокойство за дело, за честь, за славу своего предприятия, участка, за повышение производительности труда, беспокойство за свое село, за свой район, за свой коллектив.

На Закавказской дороге все еще имеют место аварии поездов, много

допускается нарушений правил движения поездов, и мы должны уделять решению этого вопроса должное внимание.

Все самое лучшее отдавать детям, — говорит он. — Это стало законом жизни Советского государства с самого начала его существования.

Страстный призыв — сделать все, чтобы сохранить мир на земле, чтобы дети не знали горя, чтобы у них было радостное и счастливое детство, провучал в выступлениях директора Научно-исследовательского института языкознания Академии наук Грузии, профессора К. Ломатидзе, директора 41-й тбилисской средней школы А. Алексеева, студента первого курса Тбилисского Государственного университета Н. Буадзе, народной артистки Грузинской ССР, лауреата Государственной премии М. Чахави. С проинформированным стихотворением, посвященным детям, выступила писательница М. Мрелишвили.

На трибуне ученик 5-го класса первой тбилисской средней школы Гурам Схиртладзе. Он заверил партию и правительство, что дети страны Советов будут достойными строителями и гражданами коммунистического общества.

Для участников собрания был дан концерт. (ГруТАП).

УКАЗ ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВОГО СОВЕТА ГРУЗИНСКОЙ ССР

О ПРИСВОЕНИИ ПОЧЕТНОГО ЗВАНИЯ ЗАСЛУЖЕННОГО БИБЛИОТЕКАРЯ ГРУЗИНСКОЙ ССР ЗУЛИ-КУРИДЗЕ А. К.

За долготелую и плодотворную работу в библиотечном деле присвоить почетное звание заслуженного библиотекаря Грузинской ССР писателю Зули-Куридзе Александру Кишваровичу — бывшему директору Грузинской государственной республиканской библиотеки им. К. Маркса.

Председатель Президиума Верховного Совета Грузинской ССР Г. ДЗОЦНИДЗЕ
Секретарь Президиума Верховного Совета Грузинской ССР З. ГЕЛДИАШВИЛИ
г. Тбилиси, 1 июня 1962 г.

Вечер памяти Котэ Марджанишвили

МОСКВА, 1. (Корр. «Зари Востока»). Большую часть своей творческой жизни выдающийся грузинский режиссер и театральный деятель Котэ Марджанишвили провел в России.

Память о Константине Александровиче Марджанише, так его называли в России, с годами не померкла. О своей любви и благодарности к этому выдающемуся человеку взволнованно говорил вчера его ученики и соратники, пришедшие в зал Всесоюзного театрального общества на вечер, посвященный памяти К. Марджанишвили.

Вечер открыл выступлением славом народный артист РСФСР, режиссер И. Петров. Он поделился своими воспоминаниями о незабываемых спектаклях, поставленных Константином Александровичем, о его работе в МХАТе.

Народный артист республики И. Свешников говорил о первых постановках Котэ Марджанишвили. «Я их помню так, как будто только что вернулся со спектакля».

О работе Котэ Марджанишвили в музыкальном театре рассказали Г. К. Крыжников и народный артист республики Г. М. Ярон.

С захватывающим интересом слушали собрание воспоминания народной артистки СССР В. Анджапаридзе о создателе нового грузинского театра. О последней работе Котэ Марджанишвили в Малом театре («Дон-Карлос Ф. Шиллера») и о последних днях режиссерская рассказала народная артистка республики Е. Гоголева.

Два гола надежды



Начало трудной победе над югославской сборной положил Валентин Иванов, главный дирижер нападения советской команды.
На снимке: Валентин Иванов (на переднем плане, слева) забивает первый гол в ворота соперников.

Фото АПН — АП.

ВОКРУГ ЧЕМПИОНАТА

Специалисты футбола и болельщики были удивлены, не увидев в составе команды Испании, вышедшей на игру с чехословацкими футболистами, знаменитого форварда Ди Стефано.

Новая травма, полученная Ди Стефано? «Военная хитрость» тренера? — раздвигались вопросы.

В этот же день местные газеты сообщили, что Ди Стефано цел и невредим, что тренер «приберегает» его для поединка с Бразилией.

Как известно, в первом матче испанцы потерпели поражение, зато «главный козырь» — Ди Стефано остался у них припрятанным. Вот только будет ли в этом смысл? Ведь до команды Бразилии испанцам придется встретиться еще и со сборной Мексики. (АПН).

1 группа

№	Команды	1	2	3	4	о	м
1	Уругвай	2:1					
2	Колумбия	1:2					
3	СССР			2:0			
4	Югославия			0:2			

2 группа

№	Команды	1	2	3	4	о	м
1	Чили	3:1					
2	Швейцария	1:3					
3	ФРГ			0:0			
4	Италия			0:0			

3 группа

№	Команды	1	2	3	4	о	м
1	Бразилия	2:0					
2	Мексика	0:2					
3	Испания			0:1			
4	Чехословакия			1:0			

4 группа

№	Команды	1	2	3	4	о	м
1	Аргентина	1:0					
2	Болгария	0:1					
3	Венгрия			2:1			
4	Англия			1:2			



АРИКА, 31 мая. Спец. корр. АПН телеграфирует с чемпионата мира по футболу.

Результат матча известен: со счетом 2:0 футболисты сборной СССР победили команду Югославии.

С первой минуты матча советские футболисты стремятся захватить инициативу. Острая атака. По трибунам прокатывается взволнованный гул. Удар! Но мяч проходит выше ворот, и югославский вратарь Шошкин облебенно вздыхает. Это был Мехси. Он хорошо принял передачу, но из трудного положения не удалось послать неотразимый и точный мяч.

Снова наступают советские футболисты. И опять не везет Мехси: мяч ударяется в крестовину ворот. На 30-й минуте серьезная угроза возникает у ворот Льва Яшина. Однако наш замечательный вратарь — на высоте положения. Он смело включается в игру, перехватывает мяч и прерывает атаки сборной команды Югославии.

Матч проходит в исключительно напряженной борьбе, и по общему мнению футбольных обозревателей, расположившихся в ложе прессы, напоминает кубковую встречу.

Жестко, очень жестко играют югославы! Вот Дуркович грубо и опасно вступает в единоборство с Понедельником. Советский нападающий получает травму и вынужден даже на несколько минут покинуть поле. Судья Душ один за другим назначает штрафные.

Второй тайм проходил при очевидном превосходстве советской команды.

На 52-й минуте Понедельник, который отлично проявил себя в этом матче, реализует штрафной удар, пробив метров с тридцати в штангу. Мяч отскочил к Иванову, и тот головой послал его в ворота. 1:0 ведут советские футболисты.

Теперь ветер благоприятствует советской команде. И длинными передачами полузащитники выводят вперед наших форвардов. На 72-й минуте Метревели получает реальную возможность увеличить счет. Жаль: мяч попадает в перекладину.

Почти тотчас упускает случай выравнять игру Милан Галич. Он один на один с нашим вратарем, но удар легкого полусреднего югославской сборной очень неточен.

Атакуют югославы. Галич бьет штрафной, но защита советской команды самоотверженной игрой срывает и эту атаку. Неудача раздражает югославских нападающих. Они все чаще пытаются компенсировать недостаток мастерства открывной и грубостью. Серьезную травму получает Эдуард Дубинский: с переломом правой ноги его уносят с поля.

Атакуют советские футболисты, и на 85-й минуте Виктор Понедельник сильным ударом с тридцати метров посылает мяч в сетку ворот команды Югославии.

Со счетом 2:0 победили футболисты сборной Советского Союза. Гремят аплодисменты, Арика рукоплещет советским спортсменам.

Мы покидаем стадион. Ко мне подходит один из разгоряченных игрой болельщиков и, улыбаясь, говорит: — Вас можно поздравить. Два гола надежды!

Да, начало положено: выигран первый матч. И как хорошо сказала Руиша Венегас — так зовут этого болельщика — забиты два гола надежды!

Чемпионат мира продолжается. 3 июня сборная СССР встречается со сборной командой Колумбии.

Олег ИГНАТЬЕВ, спец. корреспондент АПН.

«Огромный успех восточноевропейской команды» — такими словами газета «Ультима ора» начала отчет о втором дне чемпионата мира по фут-

болу. И это действительно так. Футболисты СССР, Чехословакии и Венгрии нанесли поражение командам, которые до начала чемпионата считались признанными фаворитами.

«Одинадцать игроков, и каждый — ураган» — так охарактеризовала местная пресса сборную СССР. Высокие физические качества, скорость и воля к победе принесли ей успех в матче с командой Югославии.

Газета «Ультима ора» отмечает, что, несмотря на высокую физическую подготовленность обеих команд, советские футболисты превосходили своих соперников в тактике — более рациональной и целенаправленной. Играя последние минуты вдесятером (поле покинул из-за травмы Эдуард Дубинский), пишет газета, русские не переставали нападать.

Газета «Ла терсера» пишет, что нападение советской команды во втором тайме совершенно измотало югославских футболистов; особенно красивой была игра Метревели и Мехси. (ТАСС).



Момент встречи между сборными командами Бразилии и Мексики, бразилец Пеле забивает второй гол в ворота соперников.
Фото АПН — АП.

БЕЗ „ЗВЕЗД“, БЕЗ СТАТИСТОВ

САНТ-ЯГО, 31 мая. (Спец. корр. АПН).

Так уже получилось, что на второй день чемпионата мира по футболу в южноамериканские команды отъехали футболисты Старого света вели спор между собой.

Команды Чехословакии местные газеты именовали не иначе, как «кочевники». Утром перед игрой с испанской сборной они беспечно прогуливались в экзотическом экваториальном лесу, знакомясь с Тихим океаном.

Их соперники относились к игре с большим почтением. Они всей командой отправились в церковь и только после богослужения почувствовали себя вполне готовыми к битве.

Забегая вперед, скажем, что испанцам не помог всевышний. Сильный дождь, обрушившийся в Винья-дель-Мар, не помешал нападающим сборной Чехословакии сразу же организовать опасные атаки. Попробовали перехватить инициативу, испанцы под дружный свист трибуны начали грубить. Несколько минут не мог оправиться от удара ногой в живот вратарь чехословацкой команды Шройф. Очень резко играл Суарес. Вскоре игра выровнялась, а незадолго до конца первого тайма Шройф чуть было не попутался за небрежность.

Он вынул из рук мяч, пробитый издалека Хенто, и лишь в отчаянном повторном броске «лег на ногу» набегающего Дель Соля.

Развязка наступила на 79-й минуте. Правда, крайний нападающий чехословацкой команды Штибрани, подув мяч в центре поля, на большой скорости обвел нескольких защитников, слишком далеко вышедших вперед, и сильно пробил в левый угол ворот — 1:0.

— Кот вылез из мешка и поживился мячом, — заметил по этому поводу чехословацкий спортивный обозреватель.

Сборная Чехословакии одержала

почетную победу. В команде выделялись: вратарь Шройф, защитники Полахар и Паускал, перед которыми сплосховали знаменитые испанские (в большинстве своем экспортированные) «звезды».

Пять тысяч зрителей пришло на стадион в Ранкагуа, где встречались сборные команды Венгрии и Англии.

Открыв счет, венгры стали держать мяч при помощи попеременных передач. И так до перерыва. А во втором тайме началась отчаянная атака англичан. Венгерская защита растерялась. Расплата наступила на 60-й минуте. Выходя на мяч, посланный с углового удара, вратарь венгров Грошич столкнулся с англичанином Хитченсом. Защитнику Месе пришлось выбить мяч из «осиротевших» ворот руками. Пенальти, назначенный голландским судьей Хорном, четко пробил Флауэрс.

Пропущенный гол словно подхлестнул венгров. Активность перешла в их руки. На 72-й минуте Альберт обыграл Армфельда и вынес один на один с вратарем английн Сприндлеттом. Остальное было, как говорится, делом техники. Со счетом 2:1 венгры одержали победу.

После игры журналисты попросили тренера английской команды Уинтерботта прокомментировать матч. Разговор происходил в раздевалке. Уинтерботт выглядел очень уставшим, может быть, поэтому он был очень краток. «Венгры играли блестяще, они сумели навязать нам такую темп, какой им хотелось. Наша команда была слаба. Она в лучшем случае могла рассчитывать на ничью».

Итак, 31 мая снова подтвердилось уже установившееся мнение, что в Чили собрались примерно равные по силе команды. Среди них нет ни «звезд первой величины», ни безмолвных статистов — поставщиков очков. Каждый может покорить гордое сердце богини Ники.

В Мадриде испанцы взяли реванш, победив с преимуществом в 16 очков (69:53). «Реал» вышел в финал розыгрыша. Испанские баскетболисты встретятся с победителем матча советских команд ЦСКА («Динамо» (Тбилиси)). Как известно, после первого тура преимущество на стороне тбилисцев, которые выиграли встречу в Москве со счетом 75:71.

СОПЕРНИК ИЗВЕСТЕН

В Мадриде состоялся второй полуфинальный матч на Кубок европейского чемпионов по баскетболу. Чехословацкая команда «Реал» встретилась с югославскими баскетболистами команды «Олимпия» (Любляна).

Первый матч между этими коллективами, состоявшийся в Югославии, закончился победой команды «Олимпия» с перевесом в 14 очков.

В Мадриде испанцы взяли реванш, победив с преимуществом в 16 очков (69:53). «Реал» вышел в финал розыгрыша. Испанские баскетболисты встретятся с победителем матча советских команд ЦСКА («Динамо» (Тбилиси)).

Как известно, после первого тура преимущество на стороне тбилисцев, которые выиграли встречу в Москве со счетом 75:71.

ЧТО, ГДЕ, КОГДА ПОСМОТРЕТЬ, ПОСЛУШАТЬ

Театры

СЕГОДНЯ

Театр оперы и балета имени З. Палиашвили — «Фауст и Вальдургия в ночь» (в 7 час. 30 мин. веч.); театр имени Ш. Руставели — «Кутатубини» (в 7 час. 30 мин. веч.); театр имени К. Марджанишвили — «Ромео и Джульетта» (в 7 час. 30 мин. веч., премьера); театр имени А. Грибоедова — «Орфей спускается в ад» (в 7 час. 30 мин. веч.); театр армянской драмы имени С. Шаумяна — «Хосро» (в 7 час. 30 мин. веч., с уч. Б. Нерсисяна); грузинский ТЮЗ — «Чирюк» (в 4 часа дня, аб. № 28 и в 7 час. веч., аб. № 18); Грузосовхозармония, Летний театр — симфонический оркестр Эстонской ССР (в 8 час. 30 мин. веч.); Дворец спорта — Венский балет на льду «Айс-ревю» (в 8 час. веч.).

Кино

СЕГОДНЯ

В кинотеатрах: имени Руставели, «Октябрь» — «Командировка»; «Амيران» (в зинм. театре), «Исани» (в зинм. театре) — «Сигналы над городом»; «Амيران» (в зинм. театре), «Исани» (в зинм. театре), в клубе имени Пеханова (в зинм. театре) — «За горизонтом»; «Тбилиси» — «Сакартвело» (Зеленый зал), «Казбег» (второй зал) — «Ал еси это любовь?»; «Комсомолец» — «Мирра Галиб» имени 26 комиссаров (первый зал), «Сакартвело» (Красный зал), «Колхида» (в зинм. театре), «Галахуди» — «Последняя зима»; имени 26 комиссаров (второй зал) — «С днем рождения»; имени

26 комиссаров (в зинм. театре) — «Полосатый рейс»; «Сакартвело» (в зинм. театре) — «Цена одного преступления»; «Колхида» (в зинм. театре) — «Поиски прощлого»; в клубе имени Пеханова (в зинм. театре) — «Аршин-мал-алан»; «Казбег» (первый зал), «Дидабе» (в зинм. театре) — «Лучше уметь, чем иметь»; в Доме культуры имени Горького (в зинм. театре), в клубе милиции — «Звездочка-Америка»; в Доме культуры имени Горького (в зинм. театре) — «Мачеха»; «Дидабе» (в зинм. театре) — «Война и мир» (1 и 2 серии); в Доме офицеров, в парке Ваке, в клубе имени И. Чавчавадзе — «Мой дядя»; «Колхозник» — «Давид-Бек»; в парке имени Кирова — «Мадмуазель Нитуш»; в саду Коммунаров — «Добро пожаловать, мистер Маршал»; в парке культуры и отдыха имени Орджоникидзе — «713 просят посылку»; в Доме культуры местной промышленности — «Клятва матери»; «Тантамгаври» — «Трагическая охота»; студио «Накадули» — «Идиот»; «Функулер» — «В старом Чикаго»; «Мзур» — «Мяч и поле»; «Спартак» — «Под небом Мексики».

Радио

ПРОГРАММА ПЕРЕДАЧ НА 3 ИЮНЯ

ПО ПЕРВОЙ ПРОГРАММЕ

6:45 — грузинские народные песни, 6:50 — русская балетная музыка, 10:15 — воскресный выпуск радиогазет «Пионер Грузии», 10:45 — квартетные миниатюры, 11:30 — радиожурнал «Физкультура и спорт», 12:15 — старые тбилисские мело-

Телевидение

ПРОГРАММА ПЕРЕДАЧ НА 3 ИЮНЯ

Днем

Передача для школьников — 12:00 — «Знамятес» (физкультура), 12:20 — «Мы изучаем английский язык», 12:45 — художественный фильм «По щучьему велению», 14:00 — урок грузинского языка, 14:30 — урок русского языка.

Вечером

18:00 — передача для воинов Советской Армии, 18:35 — киночерк, 18:55 — международное обозрение, 19:10 — киножурнал, 19:20 — передача «Иосиф Имедашвили», 20:00 — киночерк, 20:30 — звездный концерт.

„ДЕНЬ В. И. ЛЕНИНА“

КОЛОМБО, 30 мая. (ТАСС). С большим успехом прошел «День В. И. Ленина» в городе Канди, организованный местными отделением Лиги цеино-советской дружбы. Известные общественные деятели и писатели, а также преподаватели университета города Канди выступили перед городской общественностью и студентами с докладами: «Жизнь и деятельность В. И. Ленина», «Ленин и вопросы культуры», «Ленин и революция», «Ленин, национально-освободительное движение и современное положение».

Наказать убийц

На заседании, состоявшемся в Праге, бывшие политзаключенные концлагеря Бухенвальд потребовали наказания убийц Эрнста Тельмана. Участники заседания направили письмо правительству ФРГ, в котором выражают возмущение тем, что убийцы Э. Тельмана — бывший надсмотрщик в концлагере Бухенвальд Клаус Отто и Альфред Вернер Бергер все еще находятся на свободе, и требуют, чтобы правительство ФРГ и его суды по заслугам наказали этих преступников. (ТАСС).

Эйхман повешен

НЬЮ-ЙОРК, 1 июня. (ТАСС). По сообщению агентства Юнайтед Пресс Интернейшнл, президент Израиля Бен-Цви отклонил апелляцию Адольфа Эйхмана, приговоренного к смертной казни.

Иерусалим, 1 июня. (ТАСС).

Агентство Рейтер сообщает, что сегодня в тюрьме близ Тель-Авива повешен Адольф Эйхман, осужденный за массовое уничтожение евреев.

СЕССИЯ ИСПОЛКОМА ВФП

В Будапеште начала работу 25-я сессия исполкома Всемирной федерации профсоюзов. Исполком обсудит международное положение, выполнение программы действий и резолюций, принятых на V Всемирном конгрессе профсоюзов, доклад о подготовке второй международной конференции по проблемам трудящихся женщин и предложения по изменению состава секретариата и другие вопросы. (ТАСС).

Речь Н. С. ХРУЩЕВА ВСТРЕЧЕНА С БОЛЬШИМ ИНТЕРЕСОМ

ВАРШАВА, 31 мая. (ТАСС). Сегодня центральные газеты публикуют отчеты о митинге советско-малейской дружбы, речи главы Советского правительства Н. С. Хрущева и Модибо Кейта.

«В целях срыва агрессивной политики «общего рынка» СССР выдвигает предложение о создании международной торговой организации», «Международная торговая организация защитит интересы отсталых стран», «Социалистические страны — это настоящие друзья молодых государств Африки» — под такими заголовками польская печать публикует речь Н. С. Хрущева.

ПРАГА, 31 мая. (ТАСС). «Мировая социалистическая система — надежный оплот народов, борющихся за свободу, независимость и прогресс, — эту мысль подчеркивают сегодня все пражские газеты, публикующие подробные выдержки из выступления Н. С. Хрущева и президента Мали М. Кейта в Москве на митинге советско-малейской дружбы.

Газета «Прага», излагая речь товарища Н. С. Хрущева, пишет, что «Советский Союз является верным другом народов африканских стран».

БУХАРЕСТ, 31 мая. (ТАСС). Публикуя отчет о митинге дружбы между народами Советского Союза и Республики Мали и речи Н. С. Хрущева и Модибо Кейта, бухарестские центральные газеты «Ромыния либера» и «Апарара патрией» выносят в заголовки слова Н. С. Хрущева — «Мировое социалистическое содружество выступает как надежный щит для народов, которые борются за свободу и прогресс», а газета «Мунка» — слова Модибо Кейта о том, что СССР — верный защитник миролюбивых африканских народов.

Париж, 31 мая. (ТАСС). «Только вступив на путь социализма, народы Африки, Азии и Латинской Америки смогут преодолеть свое отставание» — под таким заголовком газета «Юманите» напечатала изложение речи Н. С. Хрущева на митинге дружбы между народами Советского Союза и Мали.

Подчеркивая, что речь главы Советского правительства имеет исключительное значение, газета пишет, что «она представляет собой полное изложение принципиальной политики СССР в отношении молодых независимых государств Африки и Азии».

КАИР, 31 мая. (ТАСС). Каирские газеты на видных местах публикуют сегодня краткое изложение речи Н. С. Хрущева, произнесенной им вчера в Москве на митинге дружбы между народами Советского Союза и Республики Мали.

Газеты выделяют те места из речи Н. С. Хрущева, где говорится о необходимости ликвидации дискриминации в международных торговых отношениях и о необходимости международной конференции по проблемам торговли, которая обсудила бы вопрос о создании международной торговой организации, охватывающей все районы и страны мира без какой-либо дискриминации.



Дания. В Копенгагене и других городах страны состоялась демонстрация протеста против возобновления Соединенными Штатами Америки ядерных испытаний в атмосфере. Несколько тысяч датчан пришли к зданию американского посольства, чтобы вручить его сотрудникам обращение к президенту Кеннеди. На сцене и у посольства США в Копенгагене. Надпись на плакате гласит: «Нет — атомной войне!»
Фото Нордик Прессфото—ТАСС.