ГОД ИЗДАНИЯ 46-й

ПРОЛЕТАРИИ ВСЕХ СТРАН, СОЕДИНЯЙТЕСЬ!

# ВОЛОГОДСКИЙ СЕВЕР

ОРГАН ВОЛОГОДСКОГО ОБЛАСТНОГО И ГОРОДСКОГО КОМИТЕТОВ КОММУНИСТИЧЕСКОЙ ПАРТИИ СОВЕТСКОГО СОЮЗА, ОБЛАСТНОГО И ГОРОДСКОГО СОВЕТОВ ДЕПУТАТОВ ТРУДЯЩИХСЯ

№ 110 (13388) 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 предложению, которое было сделано товарищем Дегтяревым, моим земляком из Донбасса со станции Антрацит.

Мне хотелось бы предоставить вас, дорогие друзья, от легкости в подходе к зачислению людей в число почетных железнодорожников. Если вы будете принимать в свою среду неквалифицированных 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 в вашем деле на славную армию 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 быстрее 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 на базе дальнейшего 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 и сделаем обязательно! **(Продолжительные аплодисменты).**

Величайшая мечта лучших людей человечества — построить такое общество, в котором все люди были бы равноправны, работали не из-за куска хлеба, а на себя, на все общество, были бы обеспечены, своим трудом создавали необходимые блага для удовлетворения своих запросов. Всякие 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, созданной 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 предстоящее двадцатилетие.

Бурный рост экономики, науки, техники предъявляет транспорту 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.

Намечая такие перспективы, партия прежде всего исходила из того, что решение задачи создания материально-технической базы коммунизма немыслимо без высокоразвитого транспорта.

В тот период, когда мы еще только приступали к строительству социализма, великий Ленин говорил: «А без железных дорог не только социализма не будет, а просто невозможно все с голоду, как собаки... **(Оживление в зале).** Что можно строить без железных дорог?... Железные дороги — это гвозди, 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. И это понятно, ибо при жизни Ленина воздушного транспорта у нас вообще не было, а роль других видов транспорта была совершенно незначительной. Сейчас перед 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 содействует расширению взаимного общения народов Советского Союза, укреплению их дружбы, интенсивному обмену достижениями во всех видах народного хозяйства и культуры между народами нашей страны, народами социалистических и капиталистических стран.

Напомню еще об одной важной стороне деятельности транспорта, которая имеет первостепенное жизненное значение. Я имею в виду оборноспособность 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, пороки и успехи есть и тут, и там. 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. Это доставляет большое удовольствие сказать вам, что в этом есть немалая заслуга и работников транспорта. **(Аплодисменты).**

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

Можно было бы, конечно, сказать вам спасибо, товарищи, и сесть. 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 заслуженно. Но вы можете сказать, что лишний орден или медаль не в тягость тому, кому они даются. **(Оживление в зале. Аплодисменты).** Это тоже верно. Но, как говорят, все надо делать в меру. Не следует вызывать ревность у других товарищей, которые также успешно работают на своих участках. Вы свое получили, работайте хорошо и впредь. Как говорили в старое время служаки: «За богом молитва, за царем служба не пропадут». **(Оживление в зале. Аплодисменты).**

Мы можем это перефразировать и сказать: сделанное для народа—хороший труд, прилежание и честное, добросовестное выполнение своего отношение к своим обязанностям — всегда будет у нас в почете. Партия, правительство, народ никогда этого не забудут и достойно отметят эти честные усилия тружеников на пользу общества, во имя строительства коммунизма. **(Бурные 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 были проделаны огромные по своему размаху технические 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 протяженности 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 с'езда партии, когда транспортом занимались Каганович и Молотов. Не понимая новых, прогрессивных направлений в развитии транспорта, они упорно цеплялись за старое, за наровоз, чинили всякие помехи техническому прогрессу. Вспомните, товарищи, ведь к XX с'езду 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 шефствовал над железнодорожным транспортом. С точки зрения некоторых транспортников это был «выгодный шеф», он не разбирался в работе железнодорожного транспорта, мирьяно выполнял функции шефа, просителя—«проси больше; чем больше, тем лучше». Только в этом он и видел свою роль.

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 заразить с железнодорожниками. Это тоже считалось полезным, хотя и не всегда это было добрым делом, 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 еще и самоуверенный, то он становится несчастьем 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 уходите, но имейте в виду, если что-нибудь случится, будут какие-то трудности на железнодорожном транспорте, и всегда готов вернуться по первому зову».

Он думал, что в этом будет необходимость. Но жизнь показала, что работники железнодорожного транспорта Каганович облегчено вздохнули. И это понятно, потому что железнодорожный транспорт—сложный организм, большой механизм, и не только каждый, он может стать, и доставляет большое удовольствие сказать вам, что в этом есть немалая заслуга и работников транспорта. **(Аплодисменты).**

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

Можно было бы, конечно, слово в заключение сказать «ура». Но

# ПРОДОЛЖЕНИЕ РЕЧИ ТОВАРИЩА Н. С. ХРУЩЕВА

найдет за что уцепиться, чтобы правести в чувство того, кто взнается. (**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 аномалиты будут сведены к минимуму. (**Аплодисменты**). Это в каковой степени намек. (**Оживление в зале**).

Если бы партия своевременно не приняла мер и железнодорожный транспорт остался на пароконной тяге, то для выполнения плана перевозок только одного 1961 года потребовалось бы дополнительно свыше 52 миллионов тонн угля, 4.300 паровозов и больших дополнительных вагонов. Но партия смело выступила против консерваторов, 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.

Вы призваны всемерно помогать развитию промышленности и особенно в районах Сибири, Дальнего Востока, Казахстана и Средней Азии. Там лежат сказочные богатства. Туда уже прибыли сотни тысяч людей, а приедет еще больше. Там развернулось невиданное по размаху и темпам строительство. К сожалению, наш транспорт еще слаб и недостаточно обслуживает эти районы.

Но вы умножить наши усилия, чтобы обеспечить развитие этих районов.

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

Достаточно привести такой пример. Если в 1954 году мы производили 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 145 миллионов тонн. (**Аплодисменты**). Такими же бурными темпами будет развиваться производство чугуна, нефти, проката строительных материалов и других важных видов промышленной продукции.

У увеличению объема промышленного производства, росту продукции сельского хозяйства резко увеличится и об'ем перевозок. Но следует сказать, что, увеличивая об'ем производства в стране, мы обязательно должны таком же об'еме железнодорожные, водные и другие перевозки и особенно на дальние расстояния. При планировании народного хозяйства надо создавать такие производственные районы, где для производства имеется необходимое сырье, например, топливное, железорудное, либо другое. Там, где это возможно, надо строить перерабатывающую промышленность ближе к источникам сырья с учетом целесообразности создавать и другие виды производства.

Именно при таком подходе, учитывая необ'ятные просторы нашей страны, перевозки не будут возрастать в такой же мере, как рост производства. Они в значительной степени будут замыкаться в пределах экономического района. В свою очередь будут развиваться те перевозки между экономическими районами, которые требуются в интересах всего социалистического хозяйства, для удовлетворения потребностей страны в целом.

Теперь о образовании экономических районов, организацией крупных экономических районов создались 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, экономическом размещении отрасли промышленности, потому что железнодорожники больше других видят и разумные и неразумные перевозки. Часто ведь случается, что какой-то груз идет из Одессы во Владивосток, а груз такого же порядка везут из Владивостока в Одессу. Ищите «умного» в данном вопросе, ищите, кто 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 все было продумано разумно, именно разумно, чтобы многие перевозки замыкались на своем экономическом районе. Только по производство, которое выгодно вести центральношным порядком,—к примеру, производство металлов—можно ставить где угодно: штампуй иголки и перевози их куда надо!

Другое дело перевозить металл, крупные металлические изделия. Не всегда разумно вывозить сырье, 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 неправильного планирования, в значительной степени наследие централизованного управления хозяйством через министерства, которые мы упразднили. Однако упразднить министерства еще не значит перестроить экономику, более правильно размастить производство—это трудное, 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 нашего социалистического строительства коммунизма. Это экономические вопросы, но они перерастают 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. Все они ведут к одной самой главнейшей задаче, которая является решающей для победы коммунистического общества. Это—борьба за всемерное повышение производительности труда.

Среди задач, оставленных нам Владимиром Ильичем Лениным, величайший завет—всемерно повышать производительность труда. Мы должны свято выполнять этот завет нашего вождя и учителя. Достижением этой задачи мы сможем в полне исчерпаемые резервы и возможности транспорта.

У железнодорожников богатые и славные 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 почином. А в наше время железнодорожники того же депо создали первую бригаду коммунистического труда. Нынешние движение бригад коммунистического труда, где в коллективном труде воспитывается новый человек, охватило всю страну. Приятно отметить, что почин в этом значительном движении подсказал наивысшее движение железнодорожников. (**Продолжительные аплодисменты**).

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

Однако хотел бы сказать, чтобы тут не было хвастовства. Железнодорожный транспорт Соединенных Штатов Америки не загружен. Там в силу капиталистических условий и конкуренций сейчас усиленными темпами развиваются перевозки грузов автомобильным транспортом, идет жесточайшая конкуренция между автомобильным транспортом и железными дорогами. Я говорю это к тому, что надо исходить из равных условий для соревнования. А то можно и зазнаться, вот, мол, мы «перегнали» их. Нет, не «перегнали»! Сравнивать их в этом деле не надо. Сравнивать, что сейчас железные дороги снижают там свое значение в перевозках, потому что на первое место выходит автомобильный транспорт.

У нас тоже только начинает развиваться автомобильный транспорт. Это выгодно, видимо, особенно при перевозках на короткие расстояния, когда в результате погрузки и разгрузки теряется много времени и особенно много труда. Поэтому выгоднее миновать эти излишние затраты труда и возлагать такие перевозки на автомобильный транспорт. Но на дальних перевозках, конечно, более экономичный—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 выше, потому что мы знаем, что более организованное общество—социалистическое, 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**).

Назвать себя коммунистами и уже только потому, что мы коммунисты, считать, что победим капиталистов—это мыслить слишком примитивно. Главное, что характеризует социалиста—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 заложен уклад нашей любви, победы коммунизма! (**Бурные аплодисменты**).

Нельзя примитивно подходить к делу. Социализм, декларировать, у нас победил, теперь приняли программу коммунистического строительства, коммунизм, говорят, обязательно появится завтра или послезавтра. Нет, все запишемся в коммунистическую партию и уедем в Сочи или в другое теплое место, или вообще пойдем грибы собирать в лес,—все само собой сделается.

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, говорят, ложись на бок и жди победы коммунизма. Может случиться — как лыжень, так и встанешь на том же месте, от этого ничего не прибудет. (**Оживление в зале. Аплодисменты**).

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

Задачу 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 мы имеем недостатков в организации производства. Партия наметила меры, чтобы поднять сельское хозяйство и добиться такого урожая и таких темпов в его развитии, чтобы производство сельскохозяйственных продуктов опережало спрос.

В промышленности мы сильнее организационно 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 промышленность и транспорт на более высокий уровень.

Центральный Комитет партии дружит с рабочим классом, 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 имеется определенные успехи, то это не значит, что у нас нет недостатков.

Строительство коммунизма—это механизация и автоматизация всего производства. А как внедряются в производство достижения науки и техники? Без преувеличения можно сказать, что в каждом совнархозе и на многих предприятиях можно найти немало ценных изобретений, рационализаторских и изобретений, которые давно проведены, но не внедряются в производство.

Некоторые работники относятся к новому, к рационализаторским. На их они лалут вам самые подробные об'яснения. Но главная причина медленного внедрения новых достижений — это укоренившаяся косность, нежелание менять то, что уже сделалось, ломать старое, нажитое годами, 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.

Приятно было слушать выступавшего здесь машиниста со станции Тайга тов. Порошина. Он сказал, что за последние три месяца сэкономил пятая за полгода года, а производительность труда уже значительно выросла, улучшились условия труда. Я представляю себе труд железнодорожника, машиниста на паровозе в зимнюю стужу. А сейчас он ехал на электровозе, как говорили раньше, словно кум королю и черт ему не брат. (**Оживление в зале, аплодисменты**).

Я люблю смотреть кинокурнал «Наука и техника». Там много показывают очень интересного и полезного. И отдыхаешь и познаешь новое, что рождается в нашей стране, новое в развитии науки и техники. Смотришь и частенько думаешь: если бы хоть половину тех достижений, которые показываются в этих журналах, своевременно, именно в кинохроникальном виде и проверенство, то это принесло бы народу огромную пользу.

Недавно, например, в одном из кинокурналов показывали так называемый отбойщик, который при бурении взрывных скважин в твердых породах на железорудных карьерах в 8—10 раз производительнее применяемых сейчас ударно-канатных станков, а стоимость огневого бурения примерно в три раза дешевле ударно-канатного. Говорят, что прошло уже более двух лет как создали конструкцию новой буровой установки, а на карьерах их практически нет, если не считать четырех-пяти опытных образцов. Почему? Я позвонил товарищам, которые занимаются вопросами промышленности, и просил их выяснить. Мне сообщили, что Бузулукский завод, который должен делать эти станки, продолжает выпускать старую технику, вместо новой высокопроизводительной. Разве допустимо такое отношение к новой технике, значительно повышающей производительность труда?

Директор этого завода, вероятно, коммунист. Бесспорно, там есть партийная и комсомольская организации и профсоюзная организация тоже есть. Все есть! А вот не добились выполнения этой новой техники. Видимо, боялись, что за это расплачивается страна. Надо обжигать огнем критики таких людей, которые для своего бюрократического удобства не волнуют себя, проявляют бюрократизм, не должают старое, не освобождают путь новому! (**Аплодисменты**).

Многие из вас, видимо, смотрели кинокурнал, который называется «Катушка». Это своего рода фельетон, и довольно острый. В картине показано, что катушки для ниток можно прождать сто лет, а ждать лошадка выбросит их, потому что они имеются в большом количестве. Для нужды руководителя — коммунистической тактики, непримиримости к тому, что мешает нашему продвижению вперед, к коммунизму. Если человек не имеет таких качеств, он не руководитель. А директор; он руководствуется своим положением, руководствуется тем, что занимает стул, а дальнейшее его мало интересует! (**Смех в зале. Аплодисменты**).

Надо беспощадно критиковать тех, кто не обеспечивает роста сельского хозяйства, и тех, кто под видом защиты чести мундира по существу прикрывает таких людей, которые наносят ущерб интересам государства, нашему социалистическому обществу. Необходимо вести решительную борьбу с зажимщиками критики.

Надо постоянно освещать прожектором коммунистического контроля все участки производства, чтобы тот, от кого зависит внедрение новой техники и предложений, видел, что труд, чувствовал, что он находится под контролем общественности. А если такой работник не поймет, то надо принимать к нему необходимые меры воздействия, а уж если это не поможет, то следует решительно заменять неправильных работников.

Бюрократизм—болезнь давно известная. Если не бороться с ней, то она может распространиться и заразить здоровый организм. На борьбу с такими явлениями надо активнее поднимать партийную общественность, профсоюзы, комсомол, развивать критику и самокритику.

Если на каждом предприятии будут созданы обстановка высокой требовательности, постоянного контроля, когда каждый работник будет требовать от себя и от товарищей четкой работы, чтобы лучше использовать имеющиеся резервы и возможности, то мы будем идти быстрее вперед по пути, который наметила партия в своей программе.

Товарищи! Хочу обратить серьезное внимание на необходимость технического переворужения транспорта, настойчивого внедрения новой техники.

Вчера товарищи из Центрального Комитета партии знакомились с новой техникой на выставке железнодорожного транспорта. Министр путей сообщения тов. Бещев, главные конструкторы заводов, машинисты рассказали нам о новых вагонах, паровозах, тепловозах, показали пассажирские и грузовые вагоны. Все мы довольны образцами современной железнодорожной техники, которые были представлены на этой выставке.

Повлияешь на такой выставке очень реально представляешь себе, как много сделали наши ученые, инженеры, техники и рабочие после XX с'езда партии. Теперь уже, как говорится, проблема железнодорожного транспорта не народа, а современный локомотив — электровоз и тепловоз.

Конструкторы и инженеры доказывали нам, что отдельные образцы локомотивов еще несколько недоработаны, но в скором времени будут доведены до лучших показателей. Однако уже теперь эти машины заслуживают одобрения по техническим показателям. Надо продолжать действовать в том же направлении, развивать современное железнодорожное машиностроение, а также лучше использовать образцы зарубежной техники. (**Аплодисменты**).

Сейчас у нас созданы и работают электровозы на переменном токе, что дает большие преимущества. Вот там, где это экономически целесообразно, а железнодорожники говорят, что это почти везде выгодно, форсировать электрификацию железных дорог на переменном токе.

На выставке показывали также газотурбовоз. Понятно, что это только первые образцы, но за газовыми турбинами на транспорте, видимо, большое будущее. Поэтому надо всемерно ускорить создание таких локомотивов.

Мы обменивались мнениями с членами Президиума ЦК и хотим сказать, что выставка произвела на нас большое впечатление. За короткий срок совершен большой, революционный шаг в развитии техники.

Но не поймите меня так, товарищи, что мы предлагаем конструкторам, инженерам, техникам лень спать, чтобы они постоянно достигали и не совершенствовали созданные электровозы, тепловозы и другую технику. Есть точное правило жизни: надо постоянно совершенствовать даже самое совершенное на данный период, потому что с развитием времени и развитием науки и техники, которая никогда не находится в состоянии покоя, даже самое современное устаревает.

На выставке представлены очень интересные путеукладчики. Приятно слышать от путейцев-железнодорожников, что они уже сейчас находят широкое применение так же, как и железобетонные шпалы. Считают, что применение железобетонных шпал, железобетонные шпалы с предварительно напряженной арматурой дает большую экономию. Но-первых, удлиняется срок службы шпалы. Если деревянная шпала служит, скажем, 10 лет, то железобетонная, как мне говорили, 50 лет, а может быть и значительно больше. Во-вторых, хотя одна такая шпала стоит примерно 7 рублей, в полтора раза дороже деревянной, но зато сокращается расход на единицу содержание путей, что позволяет поездам ходить с большими скоростями.

Еще об одной новинке, которая представлена на выставке. Мне докладывали, что сейчас широко внедряется сварочная аппаратура, созданная институтом имени Патона, возглавляемым президентом Украинской Академии наук академиком Патоном. Я видел эту аппаратуру, она позволяет быстро и хорошо сваривать рельсы. Как вы знаете, теперь из технических условиях применяется длина рельсовой плети до 800 мет-

(Окончание на 3-й стр.).

# ВОЗМОЖЕН ЛИ РАННИЙ СЕВ КУКУРУЗЫ?

*УЧЕНЫЕ РАССКАЗЫВАЮТ*

## ЧТО ПОКАЗЫВАЮТ ИССЛЕДОВАНИЯ ОРЛОВСКОЙ ОПЫТНОЙ СТАНЦИИ

В науке, как нам кажется, установилось неправильное мнение о двух важных свойствах кукурузы: холодостойкости и устойчивости против кратковременных весенних заморозков. По сей день во всех учебниках, энциклопедиях, в ряде трудов по физиологии растений кукуруза считается неходолостойкой, особенно в молодо- и восковой. Это неисчерпаемое биологическим особенностям кукурузы утверждение дезориентирует практических работников сельского хозяйства, отрицательно сказывается на выборе сортов организации в новых районах собственной семеноводческой базы. Оно создает трудности при разработке системы мер повышения урожая кукурузы и улучшения его качества.

Агрономы и другие работники, уверовав в непогрешимость теории о неходолостойкости кукурузы, считали не неспособной ежегодно давать в новых районах урожаи зерна даже в молочно-восковой спелости. Поэтому некоторые ученые рекомендовали выращивать очень поздноспелые гибриды и сорта лишь только потому, что они дают высокие урожаи зеленой массы. Холодостойкие гибриды и сорта такие, как «ленинградский-1», «бухоинский-3», «ВИР-25», «воронежская-80» и другие, значительно превышающие поздноспелые формы по урожаю кормовых единиц, а также гарантирующие ежегодное получение хороших початков в молочно-восковой, восковой и полной спелости, до последнего времени внедрялись в производства крайне слабо.

Боясь слабой холодостойкости, ряд специалистов рекомендует и теперь производить в новых районах посев кукурузы при устойчивой температуре почвы на глубине заделки семян 10—12 градусов тепла. В условиях, например, Орловской области это совпадает с последней пятилеткой мая. Посев в такой срок приводит к необ'ятным урожаям с значительному ухудшению его качества. Холодостойкость имеет исключительное значение в продвижении южных культур в более северные районы. Если согласиться с авторами, что кукуруза по природе своей неходостойка, особенно в молодом возрасте, то чем же тогда об'яснить, во-первых, успешное продвижение ее с юга на север и, во-вторых, получение многими переживыми производства высоких урожаев кукурузы в разных зонах страны.

Наука и передовой опыт практиков показывают, что среди множества сортов и гибридов кукурузы, которые не выдерживают даже одного случая, либо при стойкостных температурах от 0 до плюс 5 и плюс 6 градусов кукуруза в молодом возрасте отмирала. Мы рассмотрим другими данными. В 1955 году всходы кукурузы в фазе двух листочков погибли при температуре С 24 по 27 мая температура на почве утром была 0—минус 1 градус, среднесуточная же за этот период колебалась от 4,2 до 8,9 градуса. Рост растений прекратился. Но как только температура поднялась выше 10,4 градуса, рост возобновился и в дальнейшем развитие растений проходило нормально. После такого охлаждения не наблюдалось даже отмирания листовой пластинки. Правда, заморозки сказались в том, что у сорта «желтая зубовидная» цвет листьев некоторое время был бледным. Заметим, кстати, что от этих заморозков сильно пострадали всходы подсолнечника.

В 1959 году коллекция 47 сортов и гибридов, выросшая в полевых условиях, в фазе 2—3 листьев, а также коллекция 27 различных форм, проращенная режим заклаки в фазе 3—4 листьев, подвергались в поле следующему воздействию температур: с 23 по 25 мая среднесуточная температура воздуха колебалась от 5,7 до 8,2 градуса, а минимальная ночью с 3,5 до 3,4 градуса. С 29 по 31 мая—от минус 1 до плюс 3,8 градуса. Наши наблюдения показали, что от заморозков, а также понижения температур, в течение шести суток, когда растения растений приостановилось, 27 сортов и гибридов, прошедших предварительную закалку, почти не пострадали. Не было отмирания ни растений в целом, ни листовой пластинки.

В 1960 году из 47 сортов и гибридов, то они были повреждены заморозками в различной степени. У одних листовая пластинка была повреждена до 15 процентов — это сорта «Горки-Ленинские», «желтоцвет», «лотчик-1», «ленинградка», а также из Румынии — «ганганка», Болгарии—«ранний осмак», «берзика» и другие. У ряда сортов и гибридов — «перевнец сибирский», «воронежская 76», «одесская-10», «ВИР-25» и другие листовая пластинка была повреждена до 40 процентов; у гибрида «ВИР-42», «писная-645» и других листовая пластинка была повреждена до 70—80 процентов. Однако ни в одной из групп не наблюдалось гибели растений, они оправились, образовали новые листья и в дальнейшем росли нормально.

Такие же примерно данные были получены в процессе обследования посевов кукурузы на 39 участках в 21 хозяйстве области.

Ни в одном из хозяйств не было зафиксировано гибели растений. Надо сказать, что от этих заморозков пострадали даже посевы таких холодостойких культур, как картофель и конопля.

Исследования академика А. А. Авакина и наши опыты показали, что выращивание наливающихся семян кукурузы в сеяу при нуле градусов в течение 10—12 дней не приводит к гибели семян.

Об относительной холодостойкости кукурузы, а также устойчивости против кратковременных весенних заморозков говорят данные и других исследователей. Ф. А. Нечаева из Казахской СОР сообщает, что в период появления массовых всходов кукурузы температура воздуха упала до 1,7 градуса холода, выпал небольшой снег, который лежал на листьях растений в течение двух дней. Холодная погода около нуля градусов удерживалась почти неделю, листья отмерли. С наступлением тепла растения оправились, выросли новые листья, и рост их в дальнейшем проходил нормально.

А. Т. Белозеров и С. К. Нижвин приводят данные по Сибири, где всходы кукурузы перенесли заморозок в 4,5 градуса холода, а в районе Славгорода оправились и восстановили утраченные листья после 7 градусов холода. О том, что кукуруза относительно холодостойка и устойчива против заморозков, свидетельствует данные ряда стран. Еще в 1911 году на Натальевской опытной станции всходы кукурузы перенесли заморозок в 3,6 градуса на почве, а на Безенчукской станции—2,7 градуса в воздухе.

По сумме биологических температур, требуемых от посева до созревания, кукуруза и подсолнечник либо одинаковы, либо у ряда сортов кукурузы они несколько меньше.

Таким образом, накопленный научный и производственный опыт за истекшее восьмилетие, дает основание утверждать, что кукуруза обладает двумя замечательными свойствами: относительной холодостойкостью и устойчивостью в период кратковременных весенних заморозков до 3,5 градуса холода. Какие же возможности для практики открывают эти свойства? Прежде всего при подборе более холодостойких сортов и гибридов и соответствующей агротехнике вполне возможно в новых районах получать высокие урожаи кукурузы с початками в восковой и полной спелости.

При изучении больше 900 форм кукурузы нами выявлены сорта, которые являются более холодостойкими и скоростелыми, сочетание, которое в суровых сибирских, а также на 30—50 процентов превышающие по урожайности районированные сорта. Коренным образом изменить подход к установлению сроков сева кукурузы в новых районах. Наиболее высокие по количеству и качеству урожаи кукурузы получаются, когда посев производится в следую пому при устойчивой температуре 9—9 градусов тепла, с заделкой семян на глубину 5—6 сантиметров.

В связи с этим открываются большие перспективы для селекционеров, создающих наиболее холодостойкие и урожайные гибриды и сорта, приспособленные к местным условиям. Ставится на реальную основу во многих новых районах, в том числе и в Орловской области, организация собственной семеноводческой базы, оснащенной современной техникой и оборудованием.

**М. ФЕДИН,**
**заместитель директора Орловской опытной сельскохозяйственной станции.**
пос. Шатилово,
Орловская область.
(Газета «Сельская жизнь»).

# ОКОНЧАНИЕ РЕЧИ ТОВАРИЩА Н. С. ХРУЩЕВА

ров. У нас почти половину рельсов продолжают катать длиной 12,5 метра и длинее 25-метровых рельсов не хватит, а за границей прокатывают 30-метровые рельсы. Это вопрос большой государственной важности и необходимо сделать шаг вперед по решению.

Перед нашими металлургами, рельсопрокатчиками стоит задача перейти на прокат экономически и технически более выгодной длины рельс. Можно пойти и по другому пути. Некоторые товарищи утверждают, что нецелесообразно катать короткие рельсы, их сваривать их сразу на заводе и транспортировать к месту укладки пути. И в данном случае должна взять верх та точка зрения, которая будет экономически целесообразна.

Сейчас железнодорожный транспорт идет на сваривание рельсов уже в условиях пути. Поэтому нужно иметь стыков на железнодорожном полотне, так как каждый стык, вы это знаете, наносит большой ущерб подвижному составу и самим путям. С ростом скоростей увеличивается динамическое воздействие, отрицательно действующее и на подвижной состав, и на пути. Поэтому правильно, когда максимально удлиняется рельсовая плеть.

Однако вызывает удивление, почему Министерство транспортного строительства, ведущее строительство железнодорожные пути, по-прежнему значительное количество рельсов монтирует длиной 12,5 метра? Разумного тут, конечно, мало. Одна рука делает, вторая разрушает. Это уже, так сказать, маразм для фельетона.

Мы уважаем вас, тов. Кожевников (я обращаюсь к министру транспортного строительства), однако просим и вас проявить уважение к государственным интересам и средствам. Ли-квидировать надо и эти длинномерные рельсы до таких пределов, какие технически возможны, или сваривайте эти рельсы перед сдачей дорог в эксплуатацию. (**Аплодисменты**).

Меня порой удивляет, как легко некоторые товарищи относятся к миллиардам, которые не идут в их личный ущерб. Представляю себе, если бы кто-нибудь из них купил в магазине костюм, у которого не были бы пришиты пуговицы, прорезаны карманы и прострочены борта. Тут достанешь бы швейникам на орехи. Но мы не имеем права делать интересы личные и интересы государственные. (**Аплодисменты**).

Много на выставке в Лужниках интересных машин. Это и машины, которые могут прокладывать тоннели, прорезать горы. Тут достанешь бы швейникам на орехи. Но мы не имеем права делать интересы личные и интересы государственные. (**Аплодисменты**).

Много на выставке и других новых интересных машин. Это и машины, которые могут прокладывать пути от карьеров, поднимает электромагнитами путы, удаляет весь мусор из балласта, выбрасывает его на сторону, укладывает очищенный щебень. Машина быстро делает то, что раньше трудилось сотни и тысячи людей. Машина не только полезная, а бы даже сказал, красивая. Приятно смотреть на такие машины, которые создали наши инженеры, конструкторы. И наша задача в том и заключается за остроумное решение сложных технических вопросов. (**Аплодисменты**).

Заслуживает внимания довольно оригинальная машина для трамбовки и выравнивания пути, а также очень интересная машина для подбивки щебня под шпалы.

Я говорю—интересная, потому что работа, которую выполняет машина, очень трудоемкая. Тяжело с ломиком в руках под палящим летним солнцем производить такую работу. Можно знать, какой это труд. И вот человек управляет машиной, такая работа не утомляет и труд делается приятным: человек управляет машиной, а она выполняет за него тяжелую работу.

Для городского строительства, для городов, где нет еще имеет трамвайный транспорт, такие машины были бы очень полезны. Конструкторам, разрабатывающим машины для городского дорожного хозяйства, следовало бы подвинуться к нам, изобретателям, к железнодорожным конструкторам, использовать эти машины в том или другом виде.

Все были бы рады, если бы наши конструкторы создали что-нибудь вроде такой ракеты, чтобы был обеспечен труд городских трамвайщиков, чтобы не возникали заботы из-за своих рук. Больно смотреть бывает, когда рабочие, и особенно наша женщина, о которой мы столько хорошего говорим, красоту которой воспевают поэты, вооружены домиком и подбивают шпалы, вбивают костыльную. (**Продолжительные аплодисменты**). Американцы уже сколько раз хотят попасть в луну своей ракетой, но кишка тонка у них, и тут уж ничего не поделаешь. (**Оживление в зале**). Они бы и рады, но не получается. Пускают ракету на луну, но она проходит мимо (**аплодисменты**), как подпущивают иногда на охотниках, — бах-бах, и мимо! Так и американцы. Бах — бах-бах, и прямо в луну! (**Продолжительные аплодисменты**).

Наш выстрел на луну давно ждет американский, но никак не может дождаться, и все скучает в одиночестве. (**Аплодисменты**).

Но в то время, когда мы в луну попали,—машину для того, чтобы у рабочих вырвать лопик из рук и вооружить их, и особенно, я повторяю, женщин, машиной, тут чего-то не получается. Тут, видимо, дело такое, что на ум нам обижаться нельзя, потому что когда мы обижаемся на ум, вроде обижаемся на своих мамаш, а они тут ни при чем. Они наделили каждого тем, чем могли наделить, а мы не получаем в машинах, так это уже по нашей вине. (**Продолжительные аплодисменты**).

Будем надеяться, что машину такую создадут. Думаю, что уши у тех товарищей, кто здесь присутствует и отвечает за это дело, горят. (**Оживление в зале. Аплодисменты**).

Считаю, что наши ученые, инженеры, изобретатели должны подумать и о том, чтобы создать лучшие условия для работы машинста и поезных бригад. Следует смелее внедрять на железнодорожном транспорте новейшие достижения науки и техники, в том числе продумать вопрос о применении локаторов, которые исключали бы наезды, предотвращали аварии поездов. Радиолокация дает возможность просматривать большие расстояния на земле и в воздухе. На железнодорожном транспорте эта задача, если на нее обратить внимание, также может быть решена. Это сделает железнодорожное движение безаварийным. (**Аплодисменты**).

Видимо, надо создать аппаратуру, которая позволила бы машинисту знать состояние пути, проходящего рельсы, может быть такую аппаратуру иметь и в хвосте поезда, чтобы видеть не только пути, лежащий впереди, но и сзади, с тем, чтобы была обеспечена безопасность поезду, идущему вслед.

Старое иногда довольно прочно уживается с новым. Посмотрите на морскую службу. Когда не было телефона, радио, боцман на флоте снимали дудкой. Теперь есть телефон, радио, капитаны отдают приказания, видение, но на кораблях боцман по-прежнему дует в дудку, если нужно вызвать команду на палубу. Почему? Причем, теперь боцман подходит к радиотранслятору и все же дует в дудку. (**Смех в зале. Аплодисменты**). Радио разносит по кораблю его сигналы. (**Смех, аплодисменты**).

Своим выступлением я не хочу лишать наших моряков — и военных и гражданских — старой традиции, потому что в прежнее время, когда носит корабельной службе. Если моякам нравится, чтобы боцман дудел в дудку, пусть себе дудит. (**Смех в зале, аплодисменты**). Лишь бы только хорошо службу несли и хорошо воевали при надобности, а главное. Но там, где старое мешает новому, надо по-настоящему драться за внедрение нового.

Словом, наши ученые, инженеры, техники, рабочие, поспавшие свой выспеп на луну, запустившие в космос Юрия Гагарина и Германа Титова, могут оснастить железнодорожный транспорт еще более совершенным оборудованием.

К сожалению, мы не смогли осмотреть все экспонаты, представленные на выставке, хотя они действительно заслуживают внимания. Но решены конструкции новых пассажирских вагонов, грузовых вагонов с погрузкой через крышу, большегрузные полувагоны грузоподъемностью в 125 и 125 тонн и многое, многое другое.

Позвольте мне от имени Центрального Комитета партии и правительства поблагодарить ученых, конструкторов, инженеров, техников, рабочих за проделанную ими работу по совершенствованию железнодорожного транспорта и пожелать им новых успехов в их благородном труде. (**Продолжительные аплодисменты**).

Товарищи! Здесь многие выступавшие говорили о лучшем использовании подъездных путей к предприятиям. Это важный вопрос.

Мне докладывали, что Донецкая и Московская дороги приняли в свое ведение 290 подъездных путей к промышленным предприятиям. И вот результат: в 1961 году только на 25 станциях Донецкой дороги высвободено 6 паровозов, высвобождено более чем на 300 человек штат и сокращены на 700 тысяч рублей эксплуатационные расходы. Думаю, что пора перевести основную часть подъездных путей промышленных предприятий на то, чтобы они были и все подъездные пути) Министерству путей сообщения, а заодно закрыть многие малодеятельные подъездные пути, тупики и ветки. Но надо этот вопрос хорошо продумать, и Министерство путей сообщения. Думаю, что эксплуатация дорог будет лучше, а простои вагонов будут меньше. (**Аплодисменты**). Об этом очень убедительно, с экономическим обоснованием говорили здесь тов. Дегтярев со станции Антрацит. Если передача подъездных путей дала большой экономический эффект на этой станции, то наверняка это полезно и для других.

Большой работы надо заложить в правильной организации планирования перевозок. Перестройка управления промышленности и строительством, расширение прав местных органов помогут улучшению планирования как внутри экономических районов и между ними. Народному хозяйству за три года это дало примерно 300 миллионов рублей экономии.

Необходимо всерьез заняться улучшением планирования перевозок, не допускать ненужных перевозок грузов, как это имеет место, к сожалению, теперь. Ведь только один процент сокращения нынешних транспортных издержек дает экономию около 200 миллионов рублей в год.

Исключительно важное значение имеет координация работы всех видов транспорта. Четкая работа каждого вида транспорта — железнодорожного, морского, речного, автомобильного, воздушного и трубопроводного стала в значительной мере зависеть от того, насколько хорошо согласовываются планы перевозки грузов и своевременно осуществляется координация основных грузопотоков и маршрутов, речные порты и железнодорожные узлы. В этом деле еще много крупных недостатков.

Из-за плохой координации работы различных видов транспорта и организаций Министерства внешней торговли в 1961 году на пропортных и портовых железнодорожных участках простаивало в среднем около 15 тысяч вагонов в сутки, большое количество цистерн. По железным дорогам на короткие расстояния (до 500 километров) перевозится свыше 200 миллионов тонн грузов, значительную часть которых экономически целесообразнее было бы перевозить на автомобильном транспорте.

Вопрос улучшения координации транспорта—это крупный государственный вопрос. Поэтому недавно создана комиссия Президиума Совета Министров СССР, которая призвана обеспечить согласованную работу основных видов транспорта нашей страны с целью наиболее полного удовлетворения потребностей народного хозяйства в перевозках с минимальными транспортными издержками.

Председателем этой комиссии правительство утвердило тов. Бещева, потому что координация деятельности транспорта надо приспосабливать к работе главной транспортной артерии—к железным дорогам. Комиссия должна поставить цели так, чтобы лучше использовать все виды транспорта. (**Аплодисменты**).

На такое решение нас натолкнуло довольно безобразный случай, и даже не случай, а явление. Министерство морского флота имеет свои суда. Перевозки наши суда грузы на Кубу. Обратного груза нет, получили груз для того, чтобы загрузить суда и вести их в свои порты. Но грузы, которые там имелись для нашего корабля, не могли быть погруженны потому что Министерством внешней торговли был нанят иностранный корабль. Он пришел за тем же грузом. Пришлось этот груз делить, потому что если даже не дать груз зафрахтованному судну, то все равно нужно платить. Два наших министерства сговорились, а деньги были брошены на ветер.

Два министра спорят—кто из них должен отвечать за организацию перевозок. Было мнение и, видимо, оно правильное, что эту организацию перевозок надо из Министерства внешней торговли передать в Министерство морского флота. Министр внешней торговли должен подавать заявки в Министерство морского флота на перевозку грузов. Если же не хватит тоннажа в Министерстве морского флота, то наниматься суда должен не министр внешней торговли, а министр морского флота. (**Аплодисменты**). Тогда он наймет суда только в том случае, когда не сможет грузы принять на свои суда, на свой тоннаж. Пусть, мол, министр, что чем не разберет, почему нанято судно. (**Оживление в зале**).

Требуется значительно повысить уровень и экономической работы на транспорте, приучить людей лучше считать с государством в руках. Мне не раз приходилось говорить об этом и хочется повторить вновь: надо внимательно подсчитывать, чтобы обеспечить минимальную затрату средств на перевозки. На каждый рубль оборота должно получаться больше прибыли, должны получать как можно больше перевозимых грузов.

На транспорте так же, как в промышленности и сельском хозяйстве, необходимо широко осуществлять лежинский принцип материальной заинтересованности каждого работника в высоких результатах как своего личного труда, так и предприятия в целом.

Одна из неотложных задач транспорта состоит в том, чтобы **полностью и лучше удовлетворить потребности населения в перевозках, значительно повысить культуру обслуживания пассажиров.** Транспорт это не только обслуживание производства. Транспорт связан со многими сторонами жизни и быта людей. С каждым годом будет расти материальное благосостояние народа. Развитие промышленности, сельского хозяйства, сокращение продолжительности рабочего дня, развитие курортов и санаториев, курортов и домов отдыха — все это способствует увеличению пассажирских перевозок. Министерство путей сообщения и управления железных дорог должны серьезно улучшить обслуживание пассажиров.

Однако здесь есть еще и крупные недостатки. На вокзалах и промежуточных станциях, особенно в летний период, скапливается большое количество пассажиров. Продажа билетов на вокзалах слишком усложнена. Много нареканий со стороны населения имеется и в отношении пригородных и местных поездов.

При продаже билетов на пригородные и местные поезда, расширить, шире двигать, кассы-автоматы. Можно создать такую машину, которая будет не только не принимать фальшивых денег, а может даже сказать что-то подходящее человеку, который попытается продуть фальшивые деньги. (**Смех в зале. Аплодисменты**).

Министерству путей сообщения и управлениям дорог надо позаботиться и о сокращении переездов пассажиров с одного вокзала на другой, использовать непересадочное сообщение, по кратчайшим маршрутам, в обход наиболее крупных узлов или со своевременным пропуском поездов через крупные железнодорожные узлы.

Большое внимание надо заботиться об улучшении питания пассажиров на железных дорогах, больше создавать кафе, столовых, чтобы пассажиры могли пользоваться услугами общественного питания.

Поезда в поезде должна быть для людей своего рода отдыхом, чтобы человек сходил с поезда с хорошим настроением. Министерство путей сообщения, профсоюзы, органы торговли обязаны быстрее устранить недостатки в обслуживании пассажиров и навести большевистский порядок в этом деле.

Товарищи! Руководствуясь ленинским принципом проведения демократического централизма в области хозяйства, партия и правительство за последние годы провели большую работу по перестройке управления транспортом. Укрупнен ряд железных дорог, отделений и предприятий транспорта, расширены их права. Это положительно сказалось на работе всей сети железных дорог.

Укрупнение железных дорог сопровождалось упрощением и сокращением аппарата их управлений, который был чрезмерно велик. Железнодорожный транспорт от этого только выиграл. Но и сейчас еще в административно-управленческом аппарате есть лишние звенья, перестройку управления нельзя считать законченной.

В Центральный Комитет партии поступают сигналы о том, что на дороге выдается такое огромное количество приказов, различных указаний и телеграмм. Например, Северо-Кавказской железной дороге в минувшем году были направлены из управления 10 тысяч телеграфных указаний, то есть по 385 телеграмм в день! Ведь их прочитать не успеешь, а не то что выполнить! От министерства не отстают управления и отделения. Они в свою очередь посылают десятки тысяч указаний и телеграмм.

Уже не раз говорилось о том, что нужно поменьше издавать приказов, а больше проводить живой, конкретной организаторской работы. Руководству Министерства путей сообщения необходимо внимательно посмотреть систему учета, отчетности и отбросить все, что отжило и устарело. Если система учета не будет пересмотрена и упрощена, тогда никакие приказы не помогут. Если есть определенная система отчетности, то эту графу надо заполнить. Вот и идет работа по заполнению графы, составлению отчетности.

Надо дать возможность работникам на местах больше занимаются производством, а не заполнять отчетности и телеграмм, обилие которых может только тормозить работу.

Партийные, профсоюзные и комсомольские организации обязаны мобилизовать всех работников железных дорог на выполнение огромных задач, стоящих перед транспортом, повысить требовательность к руководителям предприятий и организаций транспорта за подбор кадров и обеспечение строгой трудовой и исполнительной дисциплины и особенно среди работников, связанных с безопасностью движения поездов и сохранением ценностей, активнее поддерживать и внедрять все новое и прогрессивное.

Товарищи!

Несколько дней тому назад я был в Ленинграде, знакомился с работой главным образом судостроительной промышленности, с заводами как гражданского судостроения, так и военного—надводного и подводного. Должен сказать, что я приехал в Ленинград в очень хорошем настроении. Удалось посмотреть уже построенные корабли, и такие, которые находятся в процессе строительства, побеседовать с конструкторами, техниками, инженерами, рабочими.

Следует отметить, что грузовые суда, созданные нашими конструкторами, инженерами, рабочими, достойны большой похвалы. Очень хорошие и военные корабли! Мы в прошлом не раз критиковали военных руководителей за недостатки в развитии военно-морского флота, требовали, чтобы он был более современным. И эта критика не пропала даром. То, что я видел,—это такие корабли, которые полностью отвечают современному развитию военно-морского флота, современному развитию военной науки и техники. (**Продолжительные аплодисменты**).

Руководители Ленинградского обкома и горкома партии, Ленсовета, Ленинградского совнархоза, работники предприятий рассказывали мне о том пафосе строительства, о большом подъеме, который вызван на ленинградских предприятиях решениями XXII с'езда партии.

Такой же под'ем переживают коллективы и других промышленных центров. Этот творческий порыв рабочего класса должен не угасать, а повышаться из года в год. Тогда мы быстрее достигнем уровня развития, определенного Программой партии. Но и после этого, то есть после создания материально-технической базы коммунизма, мы не будем успокаиваться на достигнутом, а будем добиваться нового успеха, идти все вперед и вперед. (**Аплодисменты**).

В этой связи следует поставить такой вопрос. В нашей стране создана высокоразвитая современная машиностроительная промышленность. Но машиностроительные заводы почти повсеместно работают далеко не на полную мощность. Мне дали справку, что машиностроительные заводы в среднем по стране работают в 1,4 смены. Только на уникальном оборудовании коэффициент очень выше. Как правило же, оборудование работает в одну смену.

Можете себе представить, товарищи, сколько было бы произведено ценной продукции, если бы эти машиностроительные заводы имели лучшее оборудование, которое на них установлено, не простаивало. Какой это громадный резерв увеличения об'ема производства!

Практически, почти не вкладывая дополнительных средств, можно было бы удвоить мощности машиностроительных заводов. А ведь на этих заводах наиболее дорогостоящее оборудование!

Помню, в свое время, когда я работал на машиностроительном заводе сначала учеником, а потом слесарем, мне приходилось работать в одну смену, а токарный цех работал в две смены.

При капиталистах рабочий день был 12 часов. У нас рабочий день на предприятиях 7 часов. Поэтому, если мы организуем работу в две смены, то сможем использовать оборудование, то это не будет очень обременительно. Скажу вам откровенно, что лучше работать на станке семь часов, чем в Совете Министров, где рабочий день не у всех еще твердый, нормальный. (**Оживление в зале**).

Сколько раз я говорил тов. Швернику, когда он был председателем ВЦСПС: не знаю, за что плачу членские взносы в профсоюз, не заботитесь вы, профсоюзники, о нормировании нашего труда. Теперь его заменил тов. Гришин, мы продолжаем то же самое, правда, в меньшей степени. Все-таки тов. Гришин в какой-то степени нормирует труд на нашего брата. (**Оживление в зале, аплодисменты**). Это, конечно, шутка, товарищи, и вы меня хорошо понимаете.

Но вопрос использования оборудования — не шутка. Это — наши огромные возможности. Ведь если амортизационный срок оборудования составляется, то машины изнашиваются не только физически, но устаревают и морально. Большой срок службы машин — это не благо. Должен быть разумный срок, чтобы использовать ее в работе с пользой, и каждый год производить замену и конструкциями машин морально устаревает.

Наши конструкторы неустанно работают над созданием новых, более совершенных машин, над заменой устаревшего оборудования. Поэтому лучшее использование оборудования, большая нагрузка на нашу технику дает возможность быстрее перевооружить наши машиностроительные заводы, дает возможность создать более прогрессивные условия для повышения производительности труда и внедрения новой техники. Все это имеет большое государственное значение.

Конечно, переход на двухсменную работу предприятий потребует увеличения рабочей силы. Но и эту задачу можно решить. Ленинградские товарищи, например, говорят: здесь нам некоторое дополнительное количество рабочих сил, эвакуация которых, по-видимому, будет найдена рабочая сила. Это разумное предложение.

Мы можем найти эти средства за счет некоторого сокращения строительства машиностроительных заводов, благодаря тому, что лучше использовать оборудование, имеющееся у них, оборудование. Высвободившиеся в результате этого средства может быть будет целесообразно, в зависимости от расчетов, направить на аналогичное строительство. Надо подумать и то обстоятельство, что машиностроительные заводы, как правило, находятся в обжитых районах, где много молодежи, много людей пенсионного возраста. Я говорю о пенсионерах потому, что многие из них, еще способные работать, не довольны тем, что не могут приложить свои силы и использовать свои знания, свою квалификацию.

Если мы совместно с профсоюзами и совнархозами разумно рассмотрим закон о пенсионном обеспечении, создадим условия для привлечения на производство пенсионеров, которые хотят и могут работать с выдачей и пенсионного вознаграждения и определенной оплатой за их труд, то я считаю, сотни тысяч людей с радостью пойдут на работу и будут работать с большой пользой. (**Бурные аплодисменты**).

Мы договорились с Ленинградцами, чтобы они более конкретно изучили этот вопрос, все хорошо подсчитали, все учли. Я звонил секретарю Ленинградского обкома партии тов. Толстикову, и он сообщил мне, что тов. Толстиков сказал, что такие расчеты будут сделаны по предприятиям одной из районов.

Хотел бы использовать такое ответственное собрание, каким является пленум ЦК КПСС, для широкого обмена об этом «секрете» ленинградцев рассказать вам. Во приоритет в этом начинании мы закрепили за ними, это их инициатива, и они будут призывать работников других республик, краев и областей. Очень важно, чтобы обкомы, а главное совнархозы, партийные организации заводов занялись на своих предприятиях такими же подсчетами и были бы подготовлены с тем, чтобы можно было бы сделать такие же предложения обсуждения в две смены.

Конечно, все мы понимаем, что это большой и сложный вопрос. Мы чувствуем, что все это будет на пользу, но нельзя руководствоваться одними лишь соображениями общеполитические и технические расчеты. Думаю, что расчеты подтвердят, что это выгодно и что это следует сделать. (**Бурные аплодисменты**).

Переходы предприятий на двухсменную работу—большой резерв. Конечно, при этом надо будет уделить обратить большое внимание на выделение средств для расширения сети заводов, строящих станки, станочное оборудование. Это необходимо для того, чтобы ускорить техническое перевооружение наших предприятий более современным оборудованием.

Недавно мы с тов. Косыгиным были в Клину и знакомились там с работой фабрики искусственного волокна. Какие только машин нет на этой фабрике—и отечественные и заграничных. Инженеры показали нам отечественный станок, который делает шесть операций. Но выяснилось, что пока этот станок имеется в одном экземпляре. Вместо такого совершенного станка на заводах имеющихся стоит шесть станков, которые производят эти операции. Можете представить, какой был бы экономический эффект, если бы мы могли больше производить таких станков и заменить старые. Тогда на тех же площадях было бы достигнуто значительное увеличение производства продукции. Это вызовет, конечно, увеличение потребности энергетических мощностей, 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 Клинской фабрике. Такую картину можно наблюдать почти на каждом заводе. Поезжайте на любой завод и вы найдете много подобных примеров.

В ходе из своих выступлений уже рассказывал, что, когда я был в Америке, президент Эйзенхауэр попросил свою приятельницу, которая владела крупным заводом фирмы «Мессе» в Питсбурге, чтобы мы посетили на этот завод. В Соединенных Штатах правительство не может выпрашивать 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 подремонтировали: видимо, была выбоина и ее недавно заасфальтировали. Говорю директору:

— Это сделано к нашему приезду?

— Да, — отвечает.

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

Иду дальше, стоит долбежный станок. Высказываю замечание, что вот уже лет 50 прошло с того пор, как я работал на заводе, где были такие же долбежные станки. На заводе есть новое, есть и старое оборудование. В том же цехе мы видели простую новинку, к которой приспособили монтажник. И вот она пишет. Говорю ему: я сказал директору 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 пойдем вместе на любой завод, и мы увидим немало подобных примеров. Конечно, обновление оборудования зависит не только от директоров предприятий. Это зависит 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 совершенных автоматических линий, создание автоматов. И, конечно, следует совершенствовать инструмент, рабочие приспособления.

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

Товарищи! Наша партия подняла народы Советского Союза на построение коммунистического общества. Многие годы назад, когда мы только еще вышли из гражданской войны и делали первые шаги по пути к социализму, Владимир Ильич Ленин завещал нам: «...**подготовить**—работой долгого ряда лет подготовить — переход к коммунизму». (Соч., том 33, стр. 385).

И вот этот долгий ряд лет, о котором говорил Ленин,—пройден. Целые поколения советских людей, не жалея пота в труде и самой жизни в борьбе с жестокими врагами, выполнили завещание Ленина и подготовили почву для перехода к коммунизму. Мы 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 — это наша жизнь наша жизнь и деятельности. Главное теперь—успешно осуществить программу.

Партийные организации проводят большую организационную работу по претворению в жизнь решений XXII с'езда, широко развернула пропаганда материалов с'езда партии. Это хорошо. Но вместе с тем следует отметить такой существенный недостаток в нашей пропагандистской 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 на том, что через 20 лет, то есть через 20 лет, какие результаты мы достигнем к концу этого периода.

Некоторые работники только и твердят: к концу второго десятилетия в нашей квартире будет столько-то раз, у нас будет столько-то квартиры, мол, будут бесплатные, проезд на транспорте—бесплатный и прочее и прочее. Словом, расписывают все блага коммунизма.

Повторяют только одно: блага, блага, блага. У людей может создаться впечатление, что все это может произойти. Слушал такие речи, некоторые люди могут сказать: чего же ты уговариваешь, давай скорее эти блага. Но, думаю, что будут и такие люди, которые спросят: а что, мол, спросят: вы лучше скажите — как этого достигнуть, и кто же будет заботиться о том, чтобы создавать эти блага?

Конечно, легче сказать — к тому, что будет через 20 лет. Почему легче? Говорить о том, что будет через 20 лет, значит говорить о более высоких показателях, чем мы 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 оратори идут по линии наименьших сопротивлений, 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 сбыть с плеч 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 получается.

В вопросах строительства коммунизма нельзя перепрыгивать с начального этапа на конечный, намеченный Программой партии. Этот путь нужно пройти по земле, в напряженном труде и борьбе.

В всем пути двадцатилетий 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 и духовных 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 пришлось вести войну, пятилетнюю гражданскую войну и иностранную интервенцию. Народу приходилось главным образом не создавать, а даже разрушать в войне то, что было создано трудом народа, при помощи которого власть и пришла, отставая от от многочисленных врагов. Сотни тысяч людей отдали жизнь за то, чтобы отстоять в жестокой борьбе свободу трудящихся, право народа строить свою жизнь по-новому, по-ленинскому, по-марксистско-ленинском учению.

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 сравнение с теми материальными трудностями, которые переживаем мы теперь. Рабочий класс, трудовое крестьянство, весь советский народ, преодолев все трудности и преграды на своем пути, при перестройки свое хозяйство, что в материальном отношении отставал по 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**).

Давайте, товарищи, будем думать о том, какие рубежи нам надо брать уже сейчас в нашем коммунистическом строительстве, а не говорить только о том, что будет в последний год двадцатилетия. Легко сказать о том, что намечено достигнуть через двадцать лет. Показать, как достигнуть этого, значительно сложнее. Но мы должны, обязаны делать это. Мы должны, обязаны делать это. Мы должны, обязаны определить, что надо делать сегодня, и проводить правильную линию. Тогда наши силы будут все время нарастывать, и советский народ быстрее придет к торжеству коммунизма.

У нас часто повторяют, что в строительстве коммунизма большое значение имеет повышение производительности труда. Это правильно, об этом надо говорить. Но нередко это произносится как декларация, фраза, упоминание, так сказать, для украшения выступления. Надо сказать, что, к сожалению, еще далеко не все работники партийных и хозяйственных органов думают над тем, из чего складывается высокая производительность труда и нужно делать для того, чтобы неуклонно повышалась производительность труда, сокращались затраты труда на единицу изделия, повышалось качество продукции.

Эти вопросы должны всегда быть в центре внимания всей организационной и пропагандистской работы. Всем нам надо самоотверженно работать, трудиться по-ленински, отдавая великому делу всю свою энергию, все знания. Только так мы можем подойти к коммунизму.

Разрешите от имени Центрального Комитета партии и Советского правительства еще раз пожелать вам, дорогие товарищи, а в вашем лице всей армии железнодорожников трудовых дальнейших успехов в вашем большом деле, в вашем нелегком труде на благо нашей великой Родины, во имя победы коммунизма! (**Бурные аплодисменты**).

Пусть быстрее движется наш советский локомотив к великой цели—коммунизму! (**Бурные продолжительные аплодисменты. Все встают. Возгласы «Ура!», «Да здравствует родная Коммунистическая партия!»**).

ОПЫТ СОВЕТЫ КОНСУЛЬТАЦИИ

## КАЛЕНДАРЬ ВОЗДЕЛЫВАНИЯ ПРОПАШНЫХ КУЛЬТУР

# МОЛИБДЕНОВЫЕ УДОБРЕНИЯ

**Одним из наиболее действенных методов повышения урожайности сельскохозяйственных культур и поднятия продуктивности животноводства является применение микроэлементов.**

**Микроэлементы — это химические вещества. Они необходимы живому организму лишь в очень небольших количествах, но без них растения и животные не могут нормально развиваться и давать высокую продуктивность. Это об'ясняется тем, что микроэлементы сходят в состав ферментов и гормонов, играющих исключительно важную роль в живом организме.**

**Среди микроэлементов, применяемых в сельском хозяйстве, заслуживает серьезного внимания молибден. Он относится к группе редких металлов. В природе встречается в виде молибденита—минерала черного цвета. В металургии его используют для придания стали особой твердости и стойкости.**

**Последнее время рядом исследований доказано положительное действие молибдена на урожай сельскохозяйственных культур. Особенно хорошо отзываются на внесение его бобовые. Молибден способствует усвоению азота клубеньковыми бактериями.**

**Особенно эффективен молибден на кислых дерново-подзолистых почвах, где соединения этого вещества находятся в плохо усвояемых для растений формах.**

**В прошлом году на агробиологической станции Вологодского политехнического института были проведены опыты с предпосевным обогащением молибденом семян кукурузы, кормовых бобов и сахарной свеклы. Опыты ставились на участке со слаподзолистой почвой. Семена перед посевом в течение 12 часов выдерживались в 0,1-процентном растворе молибденовокислого аммония. Для посева на контрольных делянках намачивание семян проводилось в чистой воде. Во всем остальном агротехника выращивания растений была одинаковая. Посев и уход за растениями проводились в лучшие сроки.**

**В результате предпосевной обработки семян раствором молибденовокислого аммония сахарная свекла дала осенью дополнительно 57,4 центнера корней, кукуруза—106 центнеров зеленой массы, кормовые бобы — 6,7 центнера зерна с гектара. Затраты же на приобретение молибденовокислого аммония были незначительными. При обработке семян свеклы израсходовали по 97, семян кукурузы—по 48 копеек и семян бобов—по 1 рублю 94 копейки в пересчете на гектар.**

**Экономическая эффективность предпосевного намачивания семян высокоурожайных культур в слабых растворах молибденовокислого аммония очевидна. Значит, этот важный прием следует в текущем году широко применить в колхозах и совхозах области.**

**В производственных условиях намачивание можно заменить опрыскиванием семян раствором перед высевом. Техника опрыскивания несложна. Для обработки одного центнера семян гороха, кормовых бобов или кукурузы берут 25—30, а одного центнера семян сахарной свеклы — 100 граммов молибденовокислого аммония. Удобрение растворяют в небольшом количестве горячей воды, затем раствор разбавляют холодной водой из расчета 3—5 литров на один центнер семян. Семена, рассыпанные на брезенте или ровном, плотном полу, смачивают раствором из лейки в звери приема так, чтобы раствор не стекал, а полностью впитывался семенами. Смоченные семена подвергают многократному тщательному перелопачиванию. Затем их просушивают, рассыпав на полу тонким слоем.**

**И. СЕМЕНОВИЧ,**
агроном.

# Рosла и у нас сахарная свекла

Сахарная свекла приобрела известность в нашей области с 1918 года. Губернский агроном Кирилл Тимофеевич Зимин случайно приобрел два мешка семян. Их высеяли на опытных участках. Результаты получились хорошие. Свекла дала высокий урожай. В корнях содержалось много сахара. Образцы сиропа и сахара, полученные лабораторией, продолжительное время хранились в музее.

На следующий год тоя. Зимин приобрел значительно больше семян сахарной свеклы. Опыты и наблюдения производились в течение трех лет. В сыроо лето 1918 года урожай корней свеклы был выше, но сахара содержалось в них меньше. В сухое лето 1920 года получилось наоборот: корней было меньше, но сахара в них больше.

Опыты с сахарной свеклой проводились на усадьбе «Осаново» под наблюдением ученого агронома Г. Н. Волкова и на усадьбе «Поромово» под наблюдением агронома В. М. Базова. В городе Вологде выращивали ее на своем огороде К. М. Кузнецов, Г. И. Сигин, А. Н. Шушпанов и другие.

Урожай корней свеклы на приусадебных участках достигал 320 центнеров, а на полевых участках —до 240.

Как показали исследования биохимической станции Молочного института, в корнях свеклы содержалось до 14 процентов сахара. В жарное и сухое лето 1920 года в корнях свеклы содержание сахара достигало 17,5 процента.

Выращивались семена свеклы на огородных участках. Например, на опытном участке А. Н. Шушпанова было 30 маточников и собрано 25 фунтов сухих семян.

Испытание семян на контрольной станции показало: 1000 зерен весили 21,6 грамма, а всхожесть по двум пробам составляла 97 процентов.

Сбор свеклы сеяли давал большое преимущество. Они уже были акклиматизированы, приспособлены к местным условиям.

Посадкой свеклы занимались десятки вологжан. Корни свеклы употребляли в пищу, из них вырабатывали повидло и другие заменители сахара.

Так, более сорока лет назад практикой доказано, что сахарная свекла в наших условиях может расти и давать высокие урожаи.

**К. МАКАРОВ,**
краевед.

# Мужество комсомольца

Вчера в нашей газете опубликован Указ Президиума Верховного Совета РСФСР о награждении медалью «За отвагу на пожаре» учащегося девятого класса Погореловской средней школы Вологодского района Анатолия Радаева.

В одном из домов поселка Закрышкино совхоза «Искра» в первом часу ночи вспыхнул пожар. Первым беду заметил комсомолец Анатолий Радаев и сразу бросился спасать спавших людей. Пламя быстро охватило квартиры второго этажа. Юноша проник в одну из комнат и обнаружил там перепуганных и задыхавшихся в дыму Г. Г. Тимофееву и ее принадлежащего сына Александра. В этот момент огонь распространился на весь коридор и проходить по нему было опасно.

Тогда Анатолий Радаев выставил оконные рамы и поочередно опустил на землю мать и сына. Кто-то крикнул, что в горящем доме осталась еще гражданка В. Ф. Форосова. Смельчак минуты не колебался снова на второй этаж и, рискуя своей жизнью, спас также и эту женщину. Затем пожар был ликвидирован.

Все пострадавшие от стихийного бедствия были впоследствии обеспечены жильем. Им была оказана также материальная и денежная помощь райисполкомом и администрацией совхоза.

А мужественный комсомолец Анатолий Радаев заслуженно награжден медалью.

# СООБЩЕНИЯ ИЗ-ЗА РУБЕЖА

ВЕНА. (ТАСС). По приглашению австро-советского общества 10 мая в Вену прибыл летчик-космонавт Герой Советского Союза майор Ю. А. Гагарин с супругой.

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

На аэродроме были посол СССР в Австрии В. И. Авилов, сотрудники советского посольства и советских организаций в Австрии, члены их семей.

Жители австрийской столицы сказали Ю. А. Гагарину радушный прием. Они восторженно приветствовали его на улицах и у гостиницы «Империал», где остановился советский космонавт.

10 мая майор Ю. А. Гагарин и его супруга были приняты президентом Австрийской Республики А. Шерфом, который пожелал советскому космонавту приятного пребывания в Австрии и преподнес ему в подарок собственный портрет с автографом.

Затем Ю. А. Гагарин и его супруга были приняты канцлером А. Горбатовым и вице-канцлером Б. Питтерманом.

Между советским космонавтом и руководителями австрийского правительства состоялась теплая беседа, в которой приняли участие председатель австро-советского общества профессор Г. Гизлер и посол СССР в Австрии В. И. Авилов.

Канцлер А. Горбач сердечно приветствовал советского космонавта. Я рад, сказал он, приветствовать вас в Вене. Мы, австрийцы, высоко ценим успешное развитие советской космонавтики, служащей делу мира. Он пожелал советскому космонавту счастливого пребывания в Австрии и вручил ему медаль, на которой по-русски выгравировано: «Первому, имевшему успех, космонавту мира Ю. Гагарину от австрийского правительства. 10 мая 1962 года». Ю. А. Гагарин нанес также визит бургомистру города Вены Ф. Ионасу.

В середине дня в венском клубе «Конкордия» состоялась большая пресс-конференция Ю. А. Гагарина, на которой присутствовало более 300 журналистов, представляющих печать многих стран мира. Появление в зале клуба «Конкордия» Ю. А. Гагарина и сопровождающих его лиц было встречено горячими аплодисментами. Ю. А. Гагарин ответил на многочисленные вопросы журналистов о своем историческом полете в космос и о достижениях Советского Союза в области овладения космическим пространством.

10 мая Ю. А. Гагарин возложил венок к памятнику советским воинам в Вене.

## Зверства оасовцев в Алжире

ПАРИЖ, 11 мая. (ТАСС). Вчера бандиты ОАС особенно свирепствовали в двух самых крупных городах Алжира — Алжире и Оране. С прекращением комендантского часа фашистские бандиты стали нападать в европейских кварталах этих городов на прохожих,—арабов, причем оасовцы нападали главным образом на детей, женщин и стариков. К полудню 22 человека было убито и 17 ранено.

## Будем крепить единство

*ПАРИЖ, 11 мая. (ТАСС). Бастующие шахтеры Астурии прислали письмо в газету «Юманите».*

*«Сегодня, — пишут они, — как и две недели тому назад, мы, шахтеры Астурии, полны решимости бороться до конца и добиться удовлетворения наших требований вопреки пустым обещаниям, угрозам и клевете предпринимателей... которые находятся под полным контролем фашистского государственного аппарата ГРЕЛЬ.*

*«Эти дни борьбы многому научили нас, шахтеров. Люди, с которыми нам пришлось столкнуться, предстали в истинном свете перед трудящимися. Никто из них, возможно, не ожидал, что наш народ может проявить такое единство и такую солидарность. Но наш народ проявил единство и солидарность.*

*Достойно восхищения поведение женщин Астурии, в частности угольного бассейна Ланерео. В селениях Энтрего, Сотрондио, Блимея, Барредос женщины с детьми вышли рано утром 2 мая на улицы вместе с мужчинами, чтобы преградить путь нескольким штрейкбрехерам, пытавшимся сорвать забастовку. В самом деле, это бы первый рабочий день месяца, и можно было опасаться случаев измены...*

*Полиция арестовала в Сотрондио четырех женщин, в том числе двух многодетных матерей. Но трусливые полицейские арестовали их лишь после демонстрации, когда эти женщины возвращались домой. Они не посмели арестовать их на глазах у демонстрантов, которые действовали по принципу «один за всех, все за одного».*

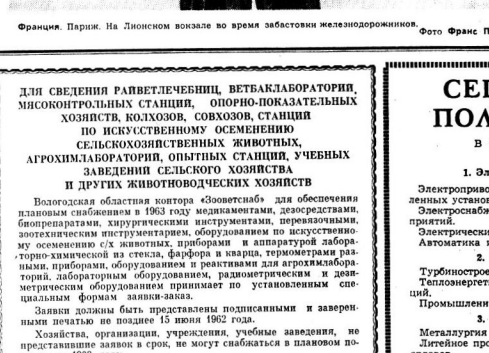
*В письме приведено много других фактов самоотверженного поведения женщин, которые решительно поддерживали бастующих горняков.*

*«Мы узнали о введении чрезвычайного положения, — пишут шахтеры Астурии. — Но мы полны решимости бороться до полной победы.*

*Мы узнали и о новых демонстрациях студентов в Мадриде. Какое замечательное проявление братства и солидарности в различных районах нашей родины!*

*Едва было введено чрезвычайное положение, как предприниматели обрушили на нас репрессии. Они угрожают нам увольнением и выселением из домов, принадлежащих им, если мы не прекратим забастовку. Они угрожают нас из квартир, а также из общежитий, где живут холостяки-шахтеры, в частности шахтеры из других провинций.*

*Но в ответ на угрозы мы будем крепить единство.*



Франция. Париж. На Люксембургском вокзале во время забастовки железнодорожников.

Фото Франс Пресс—ТАСС.

## ЗАПРЕЩЕНИЕ КОМПАРТИИ В ВЕНЕСУЭЛЕ

НЬЮ-ЙОРК, 11 мая. (ТАСС). Президент Венесуэлы Ромуло Бетанкур издал вчера декрет о запрещении деятельности в стране Коммунистической партии и партии «Революционное движение левых». Сообщая об этом, агентство Ассошиэйтед Пресс указывает, что одновременно Бетанкур отдал полиции приказ захватить имущество, принадлежащее этим партиям.

## Студенты объявили голодовку

ПАРИЖ, 11 мая. (ТАСС). Как сообщает газета «Юманите», тысячи португальских студентов забаррикадировались вчера в помещениях двух ассоциаций в Лиссабоне и Коимбре. Их осаждают отряды полицейских, вооруженных винтовками, автоматами и гранатами со слезоточивым газом. Полиция угрожает пустить в ход оружие и взять помещения штурмом, если студенты не прекратят забастовку.

Бастующие студенты требуют прекратить собрания, праздновать «День студента», избирать руководящие органы своих ассоциаций.

### УНИВЕРСИТЕТ КУЛЬТУРЫ

13 мая, в 10 часов, в большом зале Дворца культуры железнодорожников на факультете коммунистического воспитания будет прочитана лекция на тему: «Эстетическое воспитание детей».

После лекции—отчетный концерт художественной самодеятельности детского сектора Дворца культуры железнодорожников.

### В УНИВЕРСИТЕТЕ ПРАВОВЫХ ЗНАНИЙ

14 мая, в 18 ч., в помещении клуба УВД, для слушателей второго года обучения будет прочитана лекция: «Советское семейное право».

Лектор — председатель совета университета А. И. Подольный.

### СЕГОДНЯ В РЕДАКЦИИ «КРАСНОГО СЕВЕРА»

С 15 до 18 часов состоится очередная юридическая консультация по вопросам, связанным с трудовым, жилищным и гражданским законодательствами.

Консультацию проводит член областного суда тов. Баскова М. Т.

—o—

### ПОГОДА

С 12 по 14 мая ожидается переменная облачность, местами дождь, в начале периода на востоке дождь. Ветер северо-западный, умеренный. Температура ночью —1, +4, днем +6, +11, в Вологде ночью +1, +3, днем +5, +7 градусов.

Редактор А. С. МАРЬИН.


ВОЛОГОДСКАЯ КОНТОРА КИНОПРОКАТА выпустила на экраны города и области новый художественный фильм

«СТАРОЖИЛ»

Производство киностудии «Ленфильм».

В театре и кино

ВОЛОГОДСКИЙ ОБЛДРАМТЕАТР. 12 мая — «Безупречная репутация». 13 мая днем—«Безупречная репутация», вечером—«Проводы белых ночей».

КИНОТЕАТР им. ГОРЬКОГО. Большой зал. Новый художественный фильм «Воскресение» (II серия). Начало в 11, 13-10, 15-20, 17-30, 19-40, 21-40. На детском сеансе в 9-30 сборная мультипликационная программа. 12—13 мая—«Кто самый сильный». Малый зал. На детских сеансах в 10, 12 час. фильмы: 12—13 мая — «Мечтая Пахнем». 12—18 мая художественный фильм «Воскресение» (I серия), начало в 14, 16, 19-20, 21-20. На сеансе в 18 час. документальный фильм «Великая победа советского народа».

КИНОТЕАТР «ИСКРА». В большом зале на сеансах в 11-10, 12-50, 14-30, 16-20, 18, 19-40, 21-20 новый художественный фильм «Одним летним днем», на детском сеансе в 9-30 «Андрейка». В малом зале. С 12 мая в 10, 11-40—«Твои друзья»; с 13-30, 15-10, 17, 18-40, 20-40 — «Годы двичьи».

ДВОРЕЦ КУЛЬТУРЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ. Большой зал. 12—13 мая —«Девять дней одного года», начало в 15, 17, 19 и 21 час. Малый зал. — «Рунки и голуби», начало в 14, 16, 18 час. 14—12—16—17 мая в большом зале—«Старожил». Начало в 15, 17, 19 и 21 час.

КИНОТЕАТР «РОДИНА». 12—13 мая на сеансах в 12-30, 14-15, 16, 17-45, 19-30, 21-15 новый художественный фильм «Ледники». На сеансе в 21-15 дополнительно демонстрируется фильм «Ведение прямого». На детском сеансе в 10-45 сборная мультипликационная программа. «Новичок». 13 мая детские сеансы в 9 и 10-45. С 14 мая на сеансах в 10-35, 12-10, 13-45, 15-20, 17, 18-35, 20-10, 21-45 новый художественный фильм «Старожил».

ГОРОДСКОЙ ДОМ КУЛЬТУРЫ. 12 мая—«Капитанская дочка», начало в 13, 15-30. 13 мая—«Слепой музыкант», начало в 10, 12-30; на сеансах в 15, 17-30. «Костры горят». 14 мая—«Свидетель обвинения», начало в 17-30, 20. 15 мая—«Воскресение» (I серия), начало в 17-30, 20 час.

КЛУБ ВОС. 12—13 мая — «Чертова дюжина». 15 мая — «Воскресение» (III серия). 16 мая—«Наша улица». 17 мая—«Девять дней одного года». 18 мая—«Новогодний пуш». Начало сеансов в 19-20, 21-10.

КИНОТЕАТР «ОКТЯБРЬ». 12—13 мая —«Старожил». Начало в 15-15, 17-15, 19-10, 21 час.

КРАСНЫЙ УГОЛОК ЛОКОМОТИВНОГО ДЕПО. 12 мая — «Ключ», начало в 18, 20 час. 13 мая кинофильм: «Ключ», начало в 10 час. В 18 — «Ангафена», 14 мая—«Наша улица», начало в 18, 20 час. 15 мая — «Самые первые», начало в 18 20 час.

Слушайте и смотрите

ЦЕНТРАЛЬНОЕ РАДИО ПЕРВАЯ ПРОГРАММА

13 МАЯ

7.30—«От мелодии к мелодии». 8.30 — Русские песни и инструментальная музыка. 9.15 — «С добрым утром». 10.00 — Передача для школьников. 10.30 — Л. Алмаш. «Ой». Премьера радиопостановки. 11.40—А. Вивальди. — Концерт для фортепиано с оркестром. 12.00—Заключительный концерт декады музыкального искусства Чехословакии. 13.05—Передача для детей. 14.35—«Весенняя тетрадь». «Песенки-частушки, шутки, частушки, прибаутки, сказки». 15.05 — Немного танцевальной музыки. 15.45 — Передача для молодежи «О проблемах разных, о людях хороших». 16.10 — «Встречаемся в сельском клубе». 17.00—Международные обозрения и музыкальный стол. 18.00—Радиожурнал «Наука и техника». 18.30 — Концерт классической музыки. 19.00 — «В эфире новая песня». 19.30—Эстрада. «Песни И. Андроникова. 20.00 — Репортаж о футбольном состязании. 20.45 — Монолог оперетты «Штраус». «Летняя ночь». 23.00 — «Тридцать весенних минут». Эстрадный концерт.

МЕСТНЫЕ ПЕРЕДАЧИ

13 МАЯ

6.20—7.00—Обзор газеты «Красный Север». Последние известия. Передача из Ленинграда. Вечерняя программа стрельбищ коммунизма».

ЦЕНТРАЛЬНОЕ ТЕЛЕВИДЕНИЕ ПЕРВАЯ ПРОГРАММА

13 МАЯ

11.30 — Мультфильм «Миллион в мешке». 12.00 — Художественный фильм «Зеленый патруль». 13.20—Передача для воинов Советской Армии и Флота. «Армии мира». 14.00—В мире музыки. Университет музыкальной культуры для школьников. 15.30—Для школьников. Юбилейный концерт ансамбля песни и танца Московского городского Дома пионеров под управлением Лонтева В. С. Передача из концертного зала имени Чайковского. 17.40—«Кубок СССР по гимнастике». 18.15—Телевизионные новости. 18.30 — Земля и люди. Кинопьеса. 19.30 — Ян Драк. Исидор Шток — «Чертова мельница». Спектакль Ленинградского государственного театра им. Ленсовета. Передача из Ленинграда. 22.00 — Телевизионные новости. 22.30—«Лирические песни». Концерт.

МЕХАНИЗИРОВАННОЙ КОЛОННЕ № 38 спецтреста «Центростроймеханизация» Минтрансстроя

ТРЕБУЮТСЯ:

опытные слесари по ремонту автомобилей, опытные электросварщики, начальник планового отдела, три строймастера, знакомые с вечерними работами, инженер-геодезист, технik-строитель.

Оплата ИТР по штатному расписанию. Рабочим—сдельная. Выплачивается надбавка за разъездной характер работ в размере 30 процентов к окладу. Обращаться: г. Вытегра, Вологодской обл., пос. Алексеевское.

ТРЕСТУ «ОТДЕЛСТРОЙ»

для работы в Мурманской области ТРЕБУЮТСЯ квалифицированные маляры, штукатуры, столяры, асфальтировщики, кровельщики, а также инженерно-технические работники—начальники ПТО, старшие прорабы, прорабы, мастера, инженер-сметчик.

Прибывшим на работу по вербовке льготы Крайнего Севера, обеспечивается под'емным, Жилплощадь предоставляется только одиноким в общежитии.

С предложениями обращаться по адресу: г. Мурманск, ул. Карла Маркса, 20-а, отдел кадров.

ДЛЯ СВЕДЕНИЯ РАЙВЕТЛЕЧЕБНИЦ, ВЕТБАКЛАБОРАТОРИЙ, МЯСОКОНТРОЛЬНЫХ СТАНЦИЙ, ОПОРНО-ПОКАЗАТЕЛЬНЫХ ХОЗЯЙСТВ, КОЛХОЗОВ, СОВХОЗОВ, СТАНЦИЙ ПО ИСКУССТВЕННОМУ ОСЕМЕНЕНИЮ СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННЫХ ЖИВОТНЫХ, АГРОХИМЛАБОРАТОРИЙ, ОПЫТНЫХ СТАНЦИЙ, УЧЕБНЫХ ЗАВЕДЕНИЙ СЕЛЬСКОГО ХОЗЯЙСТВА И ДРУГИХ ЖИВОТНОВОДЧЕСКИХ ХОЗЯЙСТВ

Вологодская областная контора «Зооветснаб» для обеспечения плановым снабжением в 1963 году медикаментами, дезосредствами, биопрепаратами, хирургическими инструментами, ветеринарными, зоотехническими инструментами, оборудованием по искусственному осеменению с/х животных, приборами и аппаратурой лабораторно-химической на стекла, фарфора и кварца, термометрами разными, приборами, оборудованием и реактивами для агрохимлабораторий, лабораторным оборудованием, радиометрическим и дезиметрическим оборудованием принимает по установленным специальным формам заявки-заказ.

Заявки должны быть представлены подписанными и заверенными печатью не позднее 15 июня 1962 года.

Райветы, организации, учреждения, учебные заведения, не представившие заявок в срок, не могут снабжаться в плановом порядке в 1963 году.

За справками и формами заявок обращаться по адресу: г. Вологда, улица Жданова, 21, Вологодская областная контора «Зооветснаб».

ПРОМКОМБИНАТ ВОЕНТОРГА ПРИНИМАЕТ ЗАКАЗЫ на пошив мужского, женского верхнего и детского платья, а также пошив новой и ремонт обуви.

УРС Сухонского пароходства (Вологда, ул. Пирогова, 1) представляет организациям имеющую наличную наличку по ценам прейскуранта.

СЕВЕРО-ЗАПАДНЫЙ ЗАОЧНЫЙ ПОЛИТЕХНИЧЕСКИЙ ИНСТИТУТ

В 1962 ГОДУ ПРОВОДИТ ПРИЕМ НА СЛЕДУЮЩИЕ ФАКУЛЬТЕТЫ И СПЕЦИАЛЬНОСТИ:

1. Электроэнергетический
Электропривод и автоматизация промышленных установок.
Электроснабжение промышленных предприятий.
Электрические машины и аппараты.
Автоматика и телемеханика.

2. Теплоэнергетический
Турбостроение.
Теплоэнергетические установки электростанций.
Промышленная теплоэнергетика.

3. Металлургический
Металлургия черных металлов.
Литейное производство черных металлов и сплавов.
Металловедение, оборудование и технология термической обработки металлов.
Обработка металлов давлением.

4. Механико-технологический
Технология машиностроения, металлорежущие станки и инструменты.

5. Машиностроительный
Под'емно-транспортные машины и оборудование.
Автомобили и тракторы.
Приборы точной механики.
Автомобильный транспорт.

6. Радиотехнический
Электронные приборы.
Радиотехника.
Конструирование и производство радиоаппаратуры.
Промышленная электроника.

Прием по специальности «Автоматизация производственных процессов» производится на все указанные факультеты.

Вступительные экзамены по математике, физике, русскому языку и литературе на Черепонецком УКП проводятся в два потока: с 10 июня и 10 июля. Документы (заявление, характеристика, подлинник документа об образовании, автобиография, медицинская справка, четыре фотокарточки размером 3 × 4) принимаются: в Череповце (проспект Луначарского, 5) — до 10 июля, в Ленинграде (Д-41, ул. Халтурина, 5) — до 25 июля.

Ректорат.

ДЛЯ СВЕДЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ ГОРОДА ВОЛОГДЫ:

ПРОКАТНЫЙ ПУНКТ легковых автомобилей

при автохозяйстве начал свою работу с 6 мая по адресу: г. Вологда, Чеховский проезд, 16. Тел. 11-74.

ТРЕБУЮТСЯ:

рабочие по сцене на постоянную работу в Вологодский драмтеатр им. Горького. Обращаться к директору театра;

рабочие на полевые лесоустроительные работы в Вологодский лесхоз (ст. «Лесропоск»). Справиться по адресу: Вологда, Кленовая, 24.


Сокольский горком и райком КПСС с глубоким прискорбием и сожалением извещают, что 11 мая 1962 г. после тяжелой болезни скончался заведующий отделом пропаганды и агитации горкома КПСС

БОЛЬШУХИН
Николай Александрович,

и выражают соболезнование семье покойного.

Вологодский роно и райком профсоюза работников просвещения с прискорбием извещают о смерти после тяжелой болезни старейшего учителя-пенсионера

ОСТРОУМОВА
Прокопия Дмитриевича

и выражают соболезнование родственникам и знакомым покойного.

АДРЕС РЕДАКЦИИ: г. Вологда, ул. Урицкого, д. 2. ТЕЛЕФОНЫ: зам. редактора — 14 67, отв. секретарь — 14 65, секретариат — 5-81. ОТДЕЛЫ: партийной жизни — 1-32, пропаганды марксизма-ленинизма — 14-58, промышленности и транспорта — 3-45, сельскохозяйственный — 3-28, писем и рабселькоров — 23, советского строительства — 16-37, культуры — 14 66, местной информации — 15-56, бухгалтерия и прием об'явлений — 3-16.