

АЛТАЙСКАЯ ПРАВДА

Орган Алтайского краевого, Барнаульского городского комитетов ВКП(б) и краевого Совета депутатов трудящихся

№ 177 (9242) | Воскресенье, 27 июля 1952 года | ЦЕНА 20 КОП.

Великое творение великого народа

Сегодня советский народ отмечает замечательное событие в истории нашей Родины — открытие Волго-Донского судоходного канала имени Владимира Ильича Ленина. Первенец великих сталинских строек коммунизма вступает в строй! Беспредельной радостью и гордостью за свою могучую Родину наполнены нынче сердца советских людей. Только народу-герою, народу-богатырю под силу такие грандиозные свершения! Сбылась многовековая мечта русских людей о соединении Волги с Доном. Под руководством большинства партии, под водительством гениального продолжателя дела Ленина — Иосифа Виссарионовича Сталина одержана выдающаяся победа в строительстве коммунизма. Страна сделала новый большой шаг по пути к намеченной цели.

Сооружение Волго-Донского судоходного канала и Цимлянского гидроузла свидетельствует о неслыханной творческой энергии советского народа, о его непреодолимой воле идти вперед, в светлое будущее. Оно является ярким выражением мирной политики Советского государства. Оно демонстрирует небывалый расцвет нашей передовой отечественной науки, выдающую мощь нашей передовой отечественной техники.

Колоссальные масштабы, изумительно техническое выполнение этой невиданной стройки. На 101 километр пролет от Красноармейска до города Калача-на-Дону судоходный канал. Почти половина этой «гиганта» проходит по огромным водохранилищам, образованным плотинами. Всеми стальными железнодорожными и автомобильными мостов переброшено через канал. 13 судоходных шлюзов с 13 плотинами и дамбами, 7 водосборов и водоспусков, 2 аварийно-ремонтных заграждения, паромные переправы, останочные пункты, пристани, приканальная автомобильная дорога длиной в 100 километров — все это требовало колоссального труда и огромной технической оснащенности.

Понятие чудом техники является Цимлянский гидроузел. Здесь сооружена гигантская земляная плотина длиной 12,75 километра — плотина, каких не знает мировая техника.

Беспримерный трудовой подвиг! Триумф технической мысли!

Волго-Донской судоходный канал имени В. И. Ленина соединил в единую водно-транспортную систему пять морей и 43 тысячи километров речных судоходных путей в европейской части СССР. Ввод в действие первенца великих строек коммунизма позволил решить в комплексе три важнейших проблемы — транспортную, энергетическую и мелнотранспортную. Наш народ получил в свои руки могучий рычаг, с помощью которого, как говорил Владимир Ильич Ленин, можно будет в короткое время перевернуть экономику юго-востока страны.

Велико народнохозяйственное значение Волго-Дона. Ввод его в действие обеспечивает условия для удобной и экономной транспортировки разнообразных промышленных и сельскохозяйственных грузов между пунктами их производства, переработки и потребления. Через всю страну — от Арктики до субтропиков — открыто сквозное движение судов. Столица нашей Родины — Москва стала портом пяти морей.

Веками страдали от засухи районы Ростовской и Сталинградской областей. Губительные засухи иссушали плодородную почву этих мест. И теперь, волею великого народа, одержана победа над силами стихии. С вводом в действие Цимлянского гидроузла и первой очереди оросительной системы донская вода уже пошла на колхозные поля. Постройка разветвленной оросительной системы обеспечит орошение 750 тысяч гектаров и обводнение еще двух миллионов гектаров плодороднейших земель. Урожайность пшеницы на орошаемых землях повысится до 35 — 40 и более центнеров с гектара. Появится возможность возделывать на зеленых полях хлопок и рис. Создание мощной кормовой базы послужит основой для быстрого роста поголовья общественного скота и повышения его продуктивности.

Так создается изобилие продуктов в на-

шей стране. Так волею партии большевиков природа все полнее ставится на службу человеку.

Огромное значение будет иметь использование энергии Цимлянской ГЭС в промышленности и сельском хозяйстве. Уже в этом году на полях колхозов Ростовской и Сталинградской областей работают электрические тракторы, вступают в строй электрические комбайны.

В сооружении Волго-Донского судоходного канала принимала участие вся страна. Сюда, в адрес великой стройки, бесконечными потоками шли грузы с севера и юга, с востока и с запада. Москва и Свердловск, Ленинград и Рига, Киев и Челябинск, Минск и Барнаул, — десятки и сотни промышленных центров поставляли в угоду нам все, что необходимо для строительства. Миллионы советских людей жили одним мыслями, одним чувством о строительстве Волго-Дона. Они радовались их трудовым победам, они стремились ускорить свое трудовое участие в создании первенца сталинских строек коммунизма.

Великой честью для себя считали трудящиеся промышленных предприятий Алтайского края выполнение заказов Волго-Дона. Коллектив Барнаульского завода транспортного машиностроения с особой любовью изготовлял дизели для минских автомашин, отправляемых на Волго-Дон. Рабочие обрательного производственного цикла, выполняли все операции только с отличным качеством.

Мощный трудовой подъем на Барнаульском заводе механических прессов вызвала восторг о том, что предприятие получило ответственный заказ от строителей канала. В цехах завода развернулось социалистическое соревнование за то, чтобы сократить срок изготовления прессов, предназначенных Волго-Дону, в несколько раз. И пресостроители сдержали свое слово. Сегодня, в день открытия судоходного канала, они испытывают особенно большую радость, чувствуя себя участниками этой замечательной стройки нашей эпохи.

По праву гордится своим трудовым вкладом в строительство Волго-Дона бригада котельщиков, рабочие и инженерно-технические работники Барнаульского автомобильного-механического завода. Гордятся они наши железнодорожники, четко выполняющие грузы в адрес великих строек коммунизма. Гордятся колхозники Алтай, союзники, что и они своим самоотверженным трудом участвовали в строительстве Волго-Донского судоходного канала.

Высокая гордость, гордость патриотом! Волгодонцы показали пример величайших свершений, пример трудового героизма, который войдет в историю нашей Родины как одна из самых ярких ее страниц. Велика вдохновляющая сила этого примера.

— Работать, как волгодонцы! — таково заветное желание каждого советского труженика. На промышленных предприятиях, на полях Алтай, как и во всей стране, люди стали на стахановскую высоту в честь открытия Волго-Донского судоходного канала имени В. И. Ленина. Рабочие и специалисты промышленности с особым подъемом соревнуются за досрочное выполнение годовых производственных планов, за улучшение всех количественных и качественных показателей. Колхозники и механизаторы уюножают свои усилия в борьбе за создание прочной кормовой базы для общественного животноводства, за образцовое проведение уборки урожая и хлебоготововки.

Пусть же выше поднимаются знамя социалистического соревнования на заводах и фабриках, на транспорте и стройках, на необъятных колхозных полях Алтай! Пусть торжественный день открытия Волго-Дона знаменует собой дальнейший рост трудового напряжения на всех участках народнохозяйственного строительства, еще более высокий и смелый взлет творческой мысли, пусть он знаменует собой новые наши успехи и победы во имя Родины, во имя коммунизма.

Коммунизм светлой явью входит в нашу сегоднешнюю действительность. Под руководством великой партии Ленина — Сталина советский народ уверенно идет вперед, от победы к победе.

Торжественные собрания строителей Волго-Дона

25 июля в Красноармейском, Донском, Чапуринковском и в других строительных районах состоялись торжественные собрания, посвященные открытию Волго-Донского судоходного канала имени В. И. Ленина.

Празднично и торжественно устроен клуб строителей Калачевского района. Сотни электрических лампочек зажглись на фронтоном здании, освещая огромный портрет В. И. Ленина, чьим именем названо великое творение сталинской эпохи — Волго-Донской судоходный канал.

В 9 часов вечера строители, гидротехники, механизаторы зашли на заседание клуба. В глубине сцены в обрамлении знамен и цветов — бюст В. И. Ленина и портрет товарища И. В. Сталина.

Бурными аплодисментами встречают собравшиеся предложение избрать в почетный президиум Президиума ЦК ВКП(б) во главе с товарищем И. В. Сталиным.

С докладом «Об итогах строительства Волго-Донского судоходного канала имени В. И. Ленина» выступил главный инженер управления Волго-Донского судоходного канала П. Д. Батуер.

Долгими аплодисментами встречают собравшиеся сообщение, что с момента окончания строительства по новому водному пути прошло более 500 судов с различными грузами. Докладчик подробно остановился на отдельных этапах строительства.

Горячими аплодисментами было встречено заявление докладчика, который выразил уверенность, что волгодонстроятели перенесут свой опыт на другие великие стройки.

С большим подъемом собрание приняло приветствие вдохновителю всех побед советского народа товарищу И. В. Сталину.

(ТАСС). Калач-на-Дону. 25 июля.

О праздновании Дня Воздушного Флота

Празднование Дня Воздушного Флота состоится в воскресенье, 27 июля 1952 года, в 2 часа дня на аэродроме Тушино.

Сегодня — открытие Волго-Донского судоходного канала имени В. И. Ленина.

Советский народ, вдохновляемый партией Ленина — Сталина, одержал новую историческую победу в борьбе за коммунизм!

ПРИКАЗ

Военного Министра Союза ССР

27 июля 1952 г. № 89 г. Москва

Товарищи летчики и штурманы, инженеры и техники, воздушные стрелки и радисты, авиационные механики и мотористы, работники авиационной промышленности!

Товарищи солдаты и сержанты! Товарищи офицеры и генералы! Сегодня Советская Армия вместе со всем нашим народом празднует День Воздушного Флота СССР.

Приветствую и поздравляю вас с Днем Воздушного Флота. Желаю личному составу славной сталинской авиации и всем работникам авиационной промышленности новых успехов в дальнейшем укреплении авиационного могущества нашей Советской Родины.

В ознаменование Дня Воздушного Флота СССР, приказываю: Сегодня, 27 июля 1952 года, произвести салют в столице нашей Родины — Москве и в столицах союзных республик двадцатью артиллерийскими залпами.

Да здравствует Советский Воздушный Флот!

Да здравствует героический советский народ и его Вооруженные Силы!

Да здравствует Советское Правительство!

Да здравствует великая партия Ленина — Сталина — вдохновитель и организатор всех наших побед!

Слава нашему мудрому вождю, великому учителю и гениальному полководцу товарищу Сталину!

Военный Министр Союза ССР Маршал Советского Союза А. ВАСИЛЕВСКИЙ.

ДЕНЬ СТАЛИНСКОЙ АВИАЦИИ

Советский народ и его Вооруженные Силы в двадцатый раз празднуют День Воздушного Флота СССР — День сталинской авиации.

Беседа с Героем Советского Союза гвардии генерал-лейтенантом авиации Н. КАМАНИНЫМ

самолетов. Славные сталинские соколы первыми освоили индивидуальный и групповой полеты на реактивных машинах.

Каждый советский человек законно гордится тем, что наша страна является родиной авиации, родиной выдающихся открытий в авиационной науке и технике, замечательных достижений в летном деле.

К созданию Воздушного Флота партия Ленина — Сталина привлекает широкие массы трудящихся. Еще в 1921 году стали создаваться аэроклубы — очаги массовой авиационной культуры и в 1923 году по инициативе товарища И. В. Сталина было создано Общество друзей Воздушного Флота (ОДФВ), которое провело огромную работу по распространению авиационно-технических знаний среди широких слоев населения, по всемерному развитию Воздушного Флота.

Индустриализация страны создала условия для развития мощной авиационной промышленности, обеспечивавшей выпуск перелетных машин. Товарищ И. В. Сталин поставил перед советскими летчиками почетную задачу: летать дальше, быстрее, выше, выше всех. Наши авиаторы с большим подъемом взялись за выполнение этой задачи.

Триумф Советского Воздушного Флота — выдающиеся дальние перелеты экипажей В. П. Чкалова и М. М. Громова по сталинскому маршрутам через Северный полюс в Америку. Они явились наглядным свидетельством мощи, высокого качества нашей авиатехники и непревзойденного мастерства советских соколов, воспитанных великим Сталиным.

В годы Великой Отечественной войны сталинская авиация с честью выполняла возложенные на нее боевые задачи и внесла свой вклад в дело разгрома врага. «В Великой Отечественной войне советского народа против фашистской Германии», — писал товарищ И. В. Сталин, — наша авиация с честью выполнила свой долг перед Родиной. Славные соколы нашей Отчизны в ожесточенных воздушных сражениях разгромили хваленую немецкую авиацию, чем и обеспечили свободу действий для Красной Армии и избавили население нашей страны от вражеских бомбардировок с воздуха».

В послевоенные годы наша страна добилась новых замечательных успехов в развитии авиационной техники и повышении мастерства летчиков военной, гражданской и спортивной авиации. Советские конструкторы А. И. Туполев, А. И. Микоян, С. В. Ильюшин, С. А. Лавочкин, А. С. Яковлев и другие создали новые конструкции

Ярким проявлением любви народа к Воздушному Флоту, свидетельством его заботы об укреплении советской авиации является участие миллионов трудящихся в работе Всесоюзного добровольного общества содействия армии, авиации и флоту.

В ежегодные проводимых областных (вузницких) республиканских и всесоюзных соревнованиях участвуют тысячи спортсменов-летчиков, планеристов, парашютистов и авиамоделистов. С каждым годом растет число участников этих состязаний.

Результатом этих массовых мероприятий явилось установление только в течение прошлого года 112 всевозможных рекордов, из которых 30 утверждены в качестве мировых. В рядах ДОСААФ совершенствуют свое спортивное мастерство и добиваются выдающихся успехов мировые рекордсмены по самолетному спорту — И. Форостенко, Н. Кузнецов, М. Дриго; по планерному спорту — А. Мелицков, Е. Ефименко, А. Самосадова, М. Милаева; по парашютному спорту — В. Романов, Е. Владимиров, Г. Исенякин; по авиамоделизму — В. Иетухов, В. Васильченко, А. Ишеницкий и многие другие.

В нынешнем году большого успеха добился планерист Киевского аэроклуба Е. Ефименко. Он установил новый мировой и всесоюзный рекорд дальности полета в намеченный пункт, пролетев расстояние в 638 километров от Калуги до Миллерова. На счету парашютистов — четыре всевозможных рекорда.

В честь Дня Воздушного Флота в аэроклубах, школах, лекториях и Домах авиации открыты выставки, читались лекции и доклады, проводились экскурсии, встречи со знаменитыми людьми авиации. В день всенародного праздника состоялся показательный полет самолетов, планеров, прыжки с парашютом. Авиамоделисты будут запускать планотанки, скоростные и радиоуправляемые модели.

Демонстрируя в День Воздушного Флота СССР свое мастерство, советские авиаторы вместе с тем всегда помнят большевикское правило: никогда не останавливаться на достигнутом, всегда стремиться вперед. Можно быть уверенным, что достижения авиаторов будут расти. Залогом тому — всенародная любовь к сталинской авиации, забота большевистской партии, Советского Правительства и лично товарища И. В. Сталина о всемерном укреплении авиационного могущества нашей Родины.

Первенец сталинских строек коммунизма

Накануне праздника

В эти дни, накануне открытия Волго-Донского судоходного канала имени В. И. Ленина, где бы вы ни побывали на его трассе: в шумном Ростове-на-Дону, в далекой станице, что расположена в верховьях Дона, или на мостом Цимлянского моря, — всюду советские люди радостно готовятся к всенародному празднику.

Вдоль берегов тихой казачьей реки все привадицилось и приукрасилось. Лозунги, приветствия великому зедуму коммунизма товарищу Сталину, строителям любовно выложены из гальки и белого камня на прибрежных склонах. Как хороши привадиленные домики бакинцев в яркой зелени садов, спускающихся к самой воде. Как легко и свободно дышится здесь на полноводном и мотучем Доне. Кажется, сама река празднует свое новое рождение.

Зеленые многолетние деревья и цветники украсились новостройкой — Цимлянский гидроузел. Там, где еще недавно были глыбы земли, кучи щебня, шумели и скрежетали механизмы стройки, ныне проложены аллеи парков, скверов и глухо рожочат волны Цимлянского моря.

Когда наступит вечер и сумерки окутают гигантскую плотину, порт, город-

ки эксплуатационников, шлюзы и Бумшпачье высоты, разливаются море электрического света. Вдоль чугунных ажурных перил плотин и бетонного парапета вспыхивают гирлянды матовых огней. На рейде у шлюзов и на море зажигаются сигнальные огни транспортных судов, ярко вспыхивают маяки.

По проводам в промышленных центрах Донбасса, в Ростове и станицах Дона уходят энергии двух уже действующих гидроагрегатов Цимлянской ГЭС. Это будни гидроузла. Но как праздничны они здесь, в стени, где еще недавно не знали такого обилия воды, где свирепствовали засухи.

В праздничный наряд одевается Ростов-на-Дону — порт пяти морей. Отсюда 27 июля в 13 часов 30 минут в Москву отправится первый в истории пассажирский теплоход. Сегодня объявлено, что с 26 июля открыта продажа билетов на теплоходы, идущие в Москву.

Много новых дел теперь у речников Дона и эксплуатационников Волго-Донского пароходства. Стройка завершена. Впереди начало регулярного судоходства.

В. ПОВОП. Спец. корр. ТАСС.

Теплоход „Иосиф Сталин“ прибыл в Сталинград

СТАЛИНГРАД, 25 июля. (ТАСС). Сегодня вечером к новому Сталинградскому речному вокзалу подошел теплоход «Иосиф Сталин», прибывший из Москвы.

Тысячи сталинградцев горячо встретили пассажиров теплохода, которому 27 июля предстоит открыть регулярное пассажирское движение по Волго-Донскому судоходному каналу имени В. И. Ленина.

С Дуная на Волгу

ИЗМАИЛ, 25 июля. (ТАСС). Для пополнения флота волжских пароходств и канала имени Москвы с Дуная отправляются пароходы, теплоходы, баржи и танкеры. Они идут новым маршрутом через Черное, Азовское моря и Волго-Донской судоходный канал.

Среди уже отправленных судов комфортабельный пассажирский пароход «Кавказ», буксиры озерного типа «Георгий Седов» и «Семен Дежнев».

Шагай, экскаватор!

С чувством глубокого удовлетворения оглядывается экипаж «ЭШ-14/65» на пройденный путь. При помощи этого землеройного гиганта мы вынули из русла канала около трех миллионов кубометров грунта. Один экипаж одной машины сделал на Волго-Дону в четыре раза больше, чем было сделано на всем Волжском на заре советского гидростроительства. Вот как далеко шагнула наша советская Родина по пути коммунистического строительства!

Мы работали, воодушевленные сознанием всей важности возложенной на нас задачи, проникнутые стремлением с честью выполнить обещание товарищу Сталину — досрочно завершить строительство Волго-Дона.

Наш экипаж состоит из людей с высоким и средним техническим образованием. Мы совершенствовали методы производственной работы, искали новые резервы для повышения производительности труда.

Когда экипаж хорошо освоил сложную машину и перекрал ее проектную мощность, по предложению нашего парторга Семёна Плеханова мы перешли на работу по часовой графике. Это дало возможность резко увеличить выемку грунта.

В процессе эксплуатации экскаватора нам удалось внести в отдельные его узлы ряд конструктивных улучшений. Машина стала более маневренной и выносливой.

На завершающем этапе строительства экипаж получил для разработки самой трудной участка — в русло Червленной,

по которому в этом месте проходил канал. Нужно было справиться с многочисленными изгибами реки. Успешность экскаваторов здесь работать не могли — тонкий в жидком грунте, шагающего Ново-Брамуторского завода не доставали до оси канала — коротковата стрела. Только «стенному дрейфоту» была под силу эта работа. Экипаж успешно справился с трудным заданием. Смелые мастера Плеханов, Митрошин, Гриднев и другие члены экипажа и здесь показали себя умелыми механизаторами.

Ярким эпитетом в жизни коллектива «большого шагающего» остается сотрудничество с бригадой знатного паровозного машиниста страны Ивана Банинова. Мы вели с ней переписку, обменивались опытом работы, делились производственными успехами. В соревнованиях с нашим экипажем бригада локомотива тов. Банинова добивалась быстрого продвижения по Южно-Уральской дороге грузов — великим стройкам.

Незадолго до исторической встречи Волги с Доном мы вынули на своем участке последние кубометры земли из русла канала. Там, где шагал землеройный гигант, остались две длинные гряды сорняков на вынутом грунте, цыбье горы.

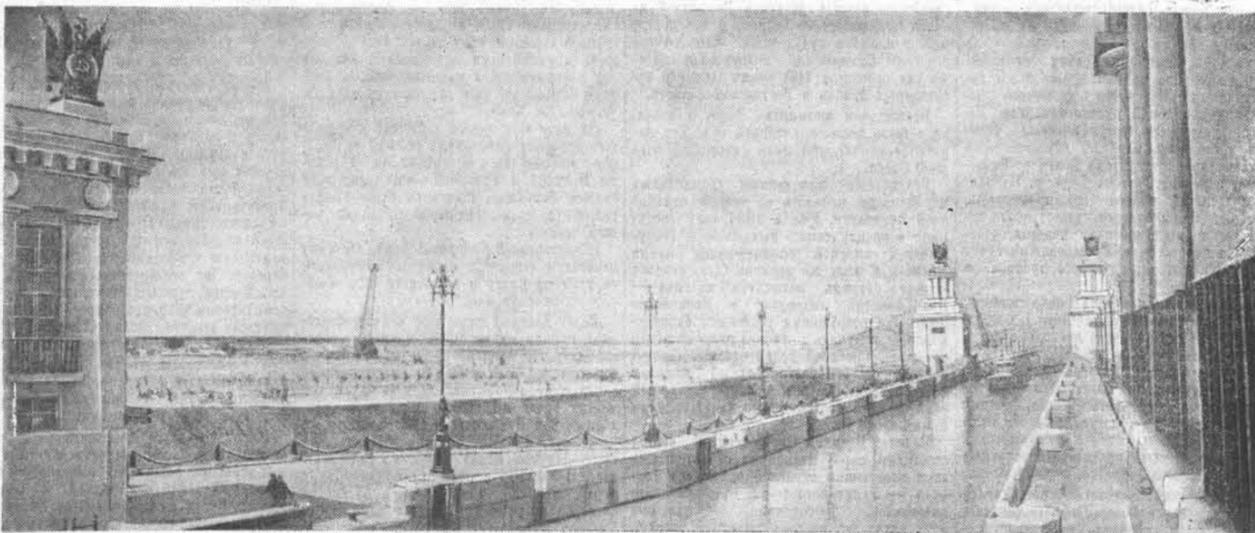
Теперь мы собираемся на другую великую стройку. Шагай, экскаватор!

Инженер Анатолий УСНОВ, начальник шагающего экскаватора «ЭШ-14/65».

Черное море — Волго-Дон — Москва-река

РОСТОВ-НА-ДОНУ, 25 июля. (ТАСС). Буксирный Азовского морского пароходства «Енисей» привел в Ростов несколько крупных судов, ранее обслуживавших водные линии юга страны. В их числе три буксирных теплохода, которые будут работать в составе флота Волго-Донского пароходства.

Успешно совершив переход через Черное и Азовское моря, два комфортабельных пассажирских судна — пароход «Дон» и теплоход «Кузьма Минин» вчера вышли на Ростова в плавание по новому Волго-Донскому пути в Москву.



Волго-Донской судоходный канал имени В. И. Ленина. НА СНИМКЕ: общий вид западной воды камеры 9-го шлюза в момент входа в нее судов. Фото С. Кропшицкого. (Фотохроника ТАСС).

Волго-Донской судоходный канал имени В. И. Ленина

Порты пяти морей

МОСКВА

Начальник пароходства Москва-Волга-канал
А. И. ШЕМАГИН

Москва стала портом пяти морей. От гранитных причалов Московского северного речного вокзала в первый рейс на Волго-Дон, соединивший столицу с Ростовом-на-Дону, ушел пассажирский теплоход «Иосиф Сталин».

Много грузов проходит через канал имени Москвы. За пятнадцать лет грузооборот его увеличился в семь раз. С пуском Волго-Донского судоходного канала имени В. И. Ленина грузооборот и пассажирские перевозки по каналу имени Москвы еще больше возрастут.

Мы готовимся к тому, что уже в ближайшие недели резко увеличится поток грузов с Волго-Дона в столицу по каналу имени Москвы, к верховьям Волги — на Калинин.

Между Москвой и Ростовом-на-Дону — конечными портами великой водной магистрали будут быстро развиваться перевозки не только массовых грузов, но и грузов большой скорости, особенно в контейнерах. Из Москвы пойдет продукция промышленных предприятий — машины, приборы, изделия легкой и пищевой промышленности. В обратном направлении мы ожидаем из южных районов: хлеб, уголь, рыбу, фрукты.

Речники пароходства Москва-Волга-канал заканчивают последние приготовления к открытию регулярного пассажирского и грузового сообщения по линии Москва-Ростов-на-Дону. Первый от причалов празднично украшенного северного речного вокзала столицы уйдет 27 июля в почетный рейс пароход «Советская Республика». Судно пришвартуется в Ростовском порту.

Для курсирования по величайшей в Европе пассажирской водной линии выделены также пароходы «Гражданка», «800 лет Москвы», «Роза Люксембург», «Память Шмелева» и другие.

В бассейне Москва-Волга-канал следующие в Ростов пароходы будут останавливаться в Дмитрове, на пристани Большая Волга, в Угличе, Щербакове. В каждом из этих пунктов речники тщательно подготовились к встрече судов. Празднично выгладят пловучие дебаркадеры и береговые павильоны. Благоустроены прилегающие территории.

Речники столицы горды тем, что принимают непосредственное участие во всенародном празднике открытия Волго-Донского судоходного канала имени В. И. Ленина.

ЛЕНИНГРАД

Начальник Северо-Западного речного пароходства
В. И. МАЛОВ

С пуском Волго-Донского судоходного канала значительно возрастает транзитный грузооборот Северо-Западного речного пароходства. Увеличиваются также пассажирские перевозки. От ленинградцев поступают заявки на поездки в низовья Волги и через Волго-Донской судоходный канал. В ближайшее время будет организовано движение грузового флота между Ленинградом и Ростовом-на-Дону. Мы уже имеем заказы на перевозку изделий ленинградской промышленности по новым водным путям. Значительно возрастает перевозка грузов на несамолетных судах.

Из Ленинграда по новым водным путям будут перевозиться машины, электрооборудование, резиновые изделия, продукция текстильных, пищевых предприятий и т. д. В обратном направлении речной флот будет принимать грузы из районов Нижней Волги и Дона. Увеличатся бесперелачные транспортники угля, металла, хлеба, консервов, фруктов.

В связи с ростом перевозок управление Северо-Западного пароходства принимает меры для реконструкции портово-пристанского хозяйства и дальнейшей механизации погрузо-разгрузочных работ. Уже сейчас флот пароходства значительно пополнился новыми, более совершенными типами судов, пригодными для плавания как в речных, так и в озерных и морских условиях.

БЕЛОМОРСК

Начальник Беломорско-Онежского пароходства
И. Т. МОРОЗОВ

Пуск в эксплуатацию первого великого строящегося — Волго-Донского судоходного канала имени В. И. Ленина открывает прямой путь из Белого моря в Азовское и Черное моря. Это позволит еще больше использовать природные богатства Карело-Финской ССР и Мурманской области на благо советского народа.

Открытие великого канала значительно увеличивает перевозки грузов по Беломорско-Балтийскому каналу имени И. В. Сталина. План грузооборота по Беломорско-Онежскому пароходству в сравнении с прошлым годом возрастает на 29 процентов, а по тонно-километрам — на 41 процент. С юга на север пойдут караваны с донецким углем, украинским хлебом, с солью Поволжья. С севера на Дон и Волгу водным путем будут доставляться карельский лес и рыба, апатиты, строительный и декоративный камень, пиломатериалы и пушнина.

Для осуществления возросших перевозок флот Беломорско-Онежского пароходства пополняется первоклассными судами. Новые пароходы оборудованы погружными механизмами. За последнее время парк погружных машин возрос втрое.

В ответ на повседневную заботу партии, правительства и лично товарища Сталина о советских людях речники Карело-Финской ССР решили досрочно выполнить навигационный план этого года и сверх задания перевести 30 тысяч тонн народнохозяйственных грузов. Коллектив Беломорско-Балтийского канала, вступив в социалистическое соревнование с коллективом Волго-Донского судоходного канала, обязался еще лучше использовать все гидротехнические сооружения и механизмы.

УЛЬЯНОВСК

Начальник Ульяновского речного порта
Ф. А. ВЬЮШКИН

Коллектив Ульяновского речного порта с большим воодушевлением готовится к открытию Волго-Донского судоходного канала имени В. И. Ленина.

С открытием Волго-Дона в порту возрастет переработка грузов, увеличится количество судов под погрузку. Огромный поток грузов с Часовенского перевалочного пункта получит более широкий выход на великую судоходную Волжскую магистраль. На городском участке грузового порта мы в этом году значительно расширили механизацию погрузо-разгрузочных работ.

С 1953 года начнется строительство нового Ульяновского порта. Это будет один из крупнейших портов на Волге. Через три года объем работ здесь увеличится в шесть раз.

МОЛОТОВ

Начальник Камского речного пароходства
В. С. СОКОЛОВ

Завершена первая из грандиозных строек коммунизма. Уже в 1952 году речники Камы отправной по Волго-Донскому судоходному каналу имени В. И. Ленина много разных грузов. Камское пароходство отправило в Ростов-на-Дону, порты Азовского и Черного морей свыше шести тысяч тонн пиломатериала. На юг отгружаются камская бумага, уральский металл, лес и другие грузы. В июне и юле на канал отбуксировано леса в пачках свыше десяти тысяч кубометров. В конце третьего квартала будет отправлено еще более 300 тысяч кубометров уральского леса.

В связи с открытием новой водной магистрали значение Молотовского порта значительно возросло. Порт оснащён богатой береговой и пловучей перегрузочной техникой. Здесь работают мощные портовые и пловучие краны. Коллективы пристаней Ленино и Саранга в третьем квартале примут с железной дороги на вогу и отгрузят через Волго-Донской канал более семи тысяч тонн железнодорожных шпал. Эти пристани также механизированы.

Камские речники, как и все советский народ, отдадут все свои силы и энергию для того, чтобы полностью и в срок перерабатывать грузы, которые пойдут по новому Волго-Донскому каналу.



Волго-Донской судоходный канал имени В. И. Ленина. НА СНИМКЕ: вид на 15-й плот со стороны Дона. Фото Л. Портера. (Фотохроника ТАСС).

Преобразования сельского хозяйства в зоне Волго-Дона

Сегодня вся страна празднует торжественное открытие великой стройки, названной именем Владимира Ильича Ленина. Одновременно с Волго-Донским судоходным каналом построен Цимлянский гидроузел с огромным водохранилищем, с гидроэлектростанцией и головным иригационным сооружением.

Создание головного участка Донского магистрального канала и двух распределительных каналов уже в этом году обеспечивает орошение 100 тысяч гектаров засушливых земель Ростовской области. На двух крупных орошаемых массивах в районе Ростова и низовьях Дона Ростоводонское построены оросительные каналы общим протяжением в 2,685 километров и 3,460 гидротехнических сооружений. В ближайшие годы донская вода орошит еще 650 тысяч и обводнит 2 миллиона гектаров земель в засушливых районах Ростовской и Сталинградской областей.

Оросительная сеть создается здесь на основе новой системы с временными оросителями. Это позволит намного сократить размеры постоянной сети, лучше использовать поливные земли, полностью механизировать полевые работы. Сельское хозяйство новых орошаемых районов обеспечивается дешевой электрической энергией. Здесь будут построены электромашинотракторные станции, оснащенные специальными машинами, пускаемыми в действие электрической энергией. Первые станции уже организованы в этом году. На орошаемых землях колхозов, обслуживаемых ими, электричество будет использоваться для производства пахоты, сева, междурядной обработки пропашных культур, уборки урожая и других сельскохозяйственных работ.

Огромная территория, которая будет орошена и обводнена водами Дона, в настоящее время представляет собой без-

Беседа с заместителем Министра сельского хозяйства СССР
М. Н. ПОПОВЫМ

деленные свыше 1250 тысяч тонн пшеницы, 160 тысяч тонн риса, десятки тысяч тонн хлопчатника, более шестидесяти тысяч тонн картофеля, овощных и багровых культур.

Обводнение двух миллионов гектаров безводных пастбищ Ростовской и Сталинградской областей, а также посевы высокопродуктивных многолетних и однолетних трав на орошаемых участках вызовут прирост кормов для животноводства. Это даст возможность увеличить поголовье крупного рогатого скота на 200 тысяч голов, а поголовья овец и коз — на один миллион голов.

Обилие кормов благоприятно отразится на повышении продуктивности животноводства. Колхозы и совхозы смогут получить дополнительно не менее 300 тысяч тонн молока, 38 тысяч тонн мяса и до шести тысяч тонн высококачественной шерсти.

Обилие тепла и света, плодородные почвы, продолжительное лето позволят здесь выращивать виноград, лучшие сорта абрикоса, груши, вишни и сливы, а в южных районах Ростовской и Сталинградской областей — абрикосы, айву, черешню, персик и грецкий орех.

Вместе с ростом производства сельскохозяйственных продуктов поднимется общественное богатство колхозов, возрастут доходы колхозников; зажиточней и культурней станет жизнь в колхозной деревне.

Пройдет немного лет, и на сталинградских и ростовских землях, где велись исторические битвы за счастье и свободу нашего народа, расцветут новые сады, зазеленеют тучные с невиданными урожаями поля, высоко поднимутся молодые дубравы, рощи и лесные полосы. Засуха будет побеждена. Сильные силы природы будут подчинены воле народа, победоносно строящего под руководством великой партии Ленина-Сталина коммунизм.

Великий Волго-Донской водный путь

Волго-Донской судоходный канал построен и введен в эксплуатацию. Советский народ под руководством большевистской партии, под водительством Сталина одержал выдающуюся победу на фронте мирного труда. Новой водной магистралью присоединено бессмертное имя Владимира Ильича Ленина.

Великие стройки коммунизма на Волге, Волге, Днепре и Аму-Дарье, осуществляемые в невиданно короткие сроки на основе достижений передовой советской науки и техники, являются составной частью гениального сталинского плана построения материально-технической базы коммунистического общества в нашей стране.

Исключительно велико транспортное значение новых гидротехнических сооружений. Особенно это относится к Волго-Донскому каналу.

Важность соединения двух крупнейших рек хорошо понимали еще наши далекие предки. Волго-Дон был мечтой нескольких поколений русского народа. Такое соединение по географическим условиям могло быть наиболее осуществимым в районе правого притока Волги р. Камышенки и левого притока Дона р. Иловля, где с древних времен на протяжении примерно 5 километров, существовала так называемая «переловка», участок, удобный для перетаскивания небольших судов посуху, на катак, из одного притока в другой.

В этом месте в конце XVII века пытались, но неудачно, прорыть канал Петр I. Вторую попытку он сделал через несколько лет в районе верховья Волги и Дона, по рекам Ока и Уле. Созданный здесь водный путь оказался неудобным. Из-за недостатка воды пришлось построить много мелких шлюзов. Кроме того, место для этого пути было избрано невыгодное с экономической точки зрения: вода не таетела основные грузы Волжского бассейна.

В последующие столетия составлялись еще ряд проектов Волго-Донского соединения. Однако в условиях капиталистической экономики и технической отсталости России, при наличии ожесточенной конкуренции частных предпринимателей, часть которых была материально заинте-

ресована в задержке сооружения дешевого водного пути, строительство Волго-Дона не могло быть осуществлено.

Оно стало возможным только в годы советской власти. Уже в 1918 году В. И. Ленин указывал, что Волго-Донской канал будет тем могучим транспортным рычагом, который перевернет экономику наиболее отсталых областей юго-востока России, и ставил вопрос о подготовке к строительству канала.

Большевистская партия и советское правительство решили осуществить проблему Волго-Дона не изолированно, а увязав ее решение с крупнейшими народнохозяйственными задачами, возникающими при использовании всего комплекса богатейших водных ресурсов Волжско-Камского и Донского бассейнов. В частности, одновременно с судоходным каналом соорудили Цимлянский гидроузел и систему для орошения 100 тысяч гектаров засушливых земель в Ростовской области.

Прежде чем соединить Волгу с Доном, надо было реконструировать ее. Так зародился сталинский план создания Большой Волги.

Реализация намеченных грандиозных мероприятий началась во второй сталинской пятилетке. Уже в 1937 году вступило в эксплуатацию выдающееся сооружение сталинской эпохи — канал имени Москвы. К тому же времени была создана первая ступень волжского каскада — Ивановский гидроузел и Московское море. Эти сооружения позволили одновременно получать гидроэлектроэнергию, снабжать волжской водой столицу нашей Родины, создать глубоководный вход в канал имени Москвы и благоустроенный водный путь от Ивановского до Калининского и нескольких выше.

В годы Великой Отечественной войны советский народ закончил строительство двух следующих ступеней волжского каскада — Угличского и Щербаковского гидроузлов. Высококачественные плотины этих узлов значительно подняли уровень Верхней Волги и обеспечили глубоководные подходы к каналу имени Москвы и по р. Шексне. Создание огромного Рыбинского водохранилища позволило благода-

ря регулированию стока воды из него улучшить условия судоходства в среднем и нижнем течении Волги.

После осуществления этих великих работ проблема Волго-Дона приобрела еще большее значение. Теперь она должна была не только завершить соединение всех пяти морей европейской части СССР, но и дать большой эффект на базе частично уже реконструированной глубоководной Волги.

С построенной Сталинградской и Куйбышевской гидроузлов комплекса Волго-Дона, включающий в себя весь реконструированный волжский путь, Волго-Донской канал, Цимлянский море и Нижний Дон, почти полностью завершится. Мы говорим «почти» потому, что существует план дальнейшей реконструкции Волжско-Камского и Донского бассейнов.

В комплексном водохозяйственном использовании Волги и Дона немаловажное значение получают их крупные притоки, в первую очередь Кама, Ока и Северный Дон. Частично уже осуществленные (Молотовская ГЭС), а также планируемые гидроусоружения на р. Кама будут служить крупнейшими источниками энергии для развивающейся промышленности Урала и Прикамья, они улучшат судоходные условия на Кама.

На реке Ока также возможно сооружение крупных гидроузлов. Окская судоходная магистраль с ее притоками — реками Москвой и Клязьмой еще надежнее свяжет Поволжье, Прикамье и Дон с центральными промышленными районами нашей страны.

Шлюзованный Северный Донец облегчит перевозку огромных количеств добываемого угля на Волгу и волжского леса в обратном направлении.

Завершение проблемы Волго-Дона — торжество творческого труда советского народа, крупнейший успех социалистической индустрии, отечественной науки и техники. Советские рабочие выдающиеся трудовые подвиги. За короткий срок — три с половиной года — построены: Волго-Донской судоходный канал длиной 101 километр с 13 уникальными автоматизированными шлюзами, три мощные насосные станции, 13 плотин и шлюз, пристаней, мосты, дороги и много других сложных сооружений; Цимлянский гидроузел в составе гидроэлектростанции мощностью 160 тысяч киловатт, земляной плотины длиной почти 13 километров, возвышающей бетонной плотинной дамбы полкилометра, двух судоходных шлюзов, судоходного канала между ними, автостоянки и т. д.; Донской магистральной оросительной канал, Нижне-Донской и Азовский распределительные каналы общей протяженностью 192 километра; наконец, новые железнодорожные линии от станции Морозовская Сталинградской железной дороги до Цимлянского гидроузла и от этого узла до станции Куберзе общей протяженностью в 174 километра.

Новая железная дорога открывает дополнительно очень важное направление для перевозки грузов из Донбасса на Волгу и обратно. Она в два с половиной раза сокращает старый путь и является вторым выходом из центральных областей европейской части СССР на Кавказ через Пролетарскую в обход загруженного ростовского направления. Осуществление этого давно нужного выхода затруднялось тяжелыми условиями сооружения моста через р. Дон вследствие его широкой поймы. Теперь при исключительно удачном комплексном использовании Цимлянской плотины эта трудность отпадает. Новая железная дорога проложена по плотине.

Тут особенно опять затянута несколько вперед, сказать о перспективах развития железнодорожного сообщения на базе других великих строек коммунизма.

Намечено также железнодорожное сообщение через Сталинградскую плотину и в дальнейшем создание железнодорожной связи между Средней Азией и севером, центральными и другими районами европейской части СССР.

Через Куйбышевскую плотину будет осуществлено железнодорожное сообщение, благодаря которому разгрузится существующая куйбышевская дорога на участке Сызрань—Кинель. В дальнейшем это сообщение усилит железнодорожные связи Нижнего Поволжья, Донбасса и Северного Кавказа с северо-восточными районами СССР путем продолжения и использования железнодорожных и автомобильных линий вдоль правого и левого берегов Волги.

Железнодорожное сообщение через Каховскую плотину свяжет Западный и Восточный Уралы с Приволжьем и Крымом. На берегах глубоководных магистралей и водохранилищ возникнут новые транспортные узлы, не считая уже созданных узлов в Цимлянске и Калаче. Они вырастут также в Каховке, в устье Северного Дона («восточные ворота» в Донбасс), в устье Дона, на Главном Туркменском канале.

Повышается роль существующих транспортных узлов в устьях крупных рек (Астрахань, Ростов-на-Дону, Херсон). В них будут распределяться грузовые потоки на стыках рек, морей и железнодорожных магистралей.

Стройки коммунизма повысят значение в грузообороте страны и Московского транспортного узла, связывающего 11 железнодорожных магистралей, глубоководные каналы и другие водные пути.

Разумеется, эти же стройки отразятся и на развитии автомобильного и воздушного транспорта.

Товарищ Сталин в своей исторической речи перед избирателями 9 февраля 1946 года сказал: «Нам нужно добиться того, чтобы наша промышленность могла производить ежегодно до 50 миллионов тонн чугуна, до 60 миллионов тонн стали, до 500 миллионов тонн угля, до 60 миллионов тонн нефти».

В соответствии с ростом производства этих основных отраслей народного хозяйства объем перевозок всеми видами транспорта достигнет громадных размеров и значительно возрастет по сравнению с нынешним уровнем.

Особенно большой прирост грузооборота будет, естественно, в районах, тяготеющих к стройкам коммунизма. Рациональное распределение грузов между отдельными видами транспорта обеспечит спланированные перевозки, главным образом, за счет использования новых глубоководных путей на Волге, Дону и Днепре с целью транспортировки массовых грузов на дальние расстояния. Исключительно благоприятные условия создаются для организации новых транзитных пас-

сажирских судоходных линий, например, по маршруту: Москва — канал имени Москвы — Волга — Волго-Донской канал — Дон — побережье Кавказа и Крым.

В создании всего комплекса Волго-Донского соединения огромная заслуга принадлежит нашей советской науке.

На Волго-Доне выполнено более 152 миллионов кубометров земляных, около 3 миллионов кубометров железобетонных и бетонных работ, смонтировано около 45 тысяч тонн металлоконструкций и механизмов.

В постановлении Совета Министров СССР об открытии Волго-Донского судоходного канала подчеркивается, что строительство этого канала и Цимлянского гидроузла осуществлено с применением мощных и высокопроизводительных машин и механизмов отечественного производства.

В процессе строительства решен ряд важных научных и технических проблем. Крупным достижением науки явилось решение проблемы возведения больших гидротехнических сооружений в сложных геологических условиях. Выдающийся вкладом в развитие гидротехники стал метод скоростного намыва земляных плотин, впервые в мировой практике примененный в этих условиях. Советские ученые и инженеры-строители разработали новые способы грунтового водопонижения.

Сейчас в связи с окончанием строительства Волго-Донского канала перед нашими учеными выдвигаются новые серьезные задачи. Надо всесторонне изучить и научно обобщить полученные здесь богатейший опыт, результаты примененных на стройке последних достижений науки и техники. Следует разработать многие проблемы транспорта, энергетика и орошения с тем, чтобы добиться наибольшей эффективности в эксплуатации новых гигантских сооружений.

Все это поможет также выработать лучшие способы осуществления дальнейших планов создания единой водно-транспортной системы с включением в нее рек не только Средней Азии, но и Сибири.

Историческая победа, какой является постройка Волго-Донского судоходного канала имени В. И. Ленина, вдохновляет всех советских людей на новые трудовые подвиги, вызывает у них новый прилив творческой энергии, желание работать еще больше, еще лучше.

В. ЗВОННОВ,
член-корреспондент Академии наук СССР.

—Величественное сооружение сталинской эпохи

Трудовое участие в стройке

В первой половине текущего года коллектив Барнаульского аппаратно-механического завода изготовил и отправил на строительство Волго-Донского судоходного канала много редукторов и кислородных вентиляторов, электрических и газовых металлургов.

Самоотверженно трудятся рабочие, выполняющие почтенный заказ. Особенно высокие показатели в труде были у коллектива второго механосборочного цеха. Слесари-сборщики Виктор Криворучко, Анатолий Крутих, Борис Никандров, Василий Рыбаков, Алексей Степичев, оператор-испытатель Борис Анисимов показывали образцы стахановского труда, ежедневно выполняли по две и более нормы.

Рационально используют рабочий день, уплотняя его, повышая свои технические знания, стахановцы добивались все новых и новых успехов. Так, вместо положенных по графику 8 металлургов за смену каждая бригада сборщиков выускала их до 20 штук.

Славно поработали товарищи М. Михеев, Прокленко, Пономарев, Скузин, Рапцова и другие, систематически дававшие и смену по полторы—две нормы.

Трудовому успеху способствовало массовое внедрение в производство рационали-

заторских предложений рабочих. Так, слесарь-сборщик тов. Рыбаков изобрел приспособление для сверловки отверстий, для загибки деталей. Тов. Криворучко предложил приспособление для сверловки в деталях мелких отверстий диаметром в 0,8 миллиметра. Стахановец тов. Степичев сконструировал станок для притирки пробок металлургов. Все эти усовершенствования позволили увеличить в два с половиной раза производительность труда, резко повысить качество продукции.

Соревнование за экзотично сырьем дало возможность коллективу цеха в течение полугодия изготовить дополнительно из сбереженного металла и отправить для Волго-Дона 70 высококачественных металлургов.

Завершение грандиозного сооружения сталинской эпохи вывало в коллективе предприятия большой политический и трудовой подъем. Все рабочие второго механосборочного цеха сейчас несут стахановскую вахту. Завершив семимесячную программу за полгода, они взяли на себя обязательство в июле выпустить план восьмого и девятого месяцев.

И. СЯПУКОВ,
начальник второго механосборочного цеха завода.

Вклад прессостроителей

Волго-Донской судоходный канал построен! Восторг и радость охватила страну. Восторг и радость охватила страну. Восторг и радость охватила страну.

В начале нынешнего года завод получил почтенный заказ — изготовить для Волго-Дона два прессы. Работу нужно было выполнить к концу первого квартала. Волго-донцы обратились с письмом к коллективу прессостроителей, в котором они просили собрать прессы в более короткий срок — за один месяц.

Прессостроители приняли обязательства вдвое сократить и этот месячный срок. Во главе развернувшегося социалистического соревнования встали коммунисты и комсомольцы завода. В третьем механическом цехе за трое суток работы на фрезерном станке коммунист Павел Базанцев. Лучший фрезеровщик предприятия, он применял в эти дни только скоростные режимы резания. 324 процента — такова средняя выработка Павла Базанцева при обработке коленчатого вала стогольного прессы. Его примеру следовали товарищи Георгий Попов, рачотник Александр Макаров и многие другие.

В конструкциях прессов были применены многие новинки нашей советской техники машиностроения. Коллектив завода стремился дать волгодонцам наиболее совершенные машины. В прессах, отправленных на великую стройку, с успехом были применены биметаллические ступицы на зубчатой основе, значительно улучшившие внешний вид за счет реконструкции станин. Вместо старой рычажной системы управления установлено новое — электропневматическое. Механическая часть заменена электродвигателем. Управлять прессом стало значительно легче и удобнее.

Активно работала творческая мысль рабочих, инженеров и техников. Десятки рационализаторских предложений, направленных на улучшение конструкции и технологии изготовления деталей, подарили это время новаторы завода. Так, формирующий литейщик цеха Николай Гузалин предложил и внедрил универсальную скобу для крепления полнотелых лосос при кантовке оков. Один из лучших рационализаторов комсомолец Анатолий Хитров внес и осуществил ряд предложений по совершенствованию конструкции 160-тонного прессы.

Когда детали прессов с пометкой «Волго-Дон» начали поступать в сборочные цехи, знамя социалистического соревнования подхватили и еще выше подняли слесари-сборщики. Применяя комплексный метод сборки, они досрочно сдали машины отделу технического контроля завода. Качество прессов было признано отличным. Хорошо потрудились на сборке машины слесари комсомолец Василий Ватнов, Филипп Генералов, Виктор Третьяков и их товарищи.

160-ти и 100-тонный прессы, изготовленные задолго до назначенного срока, являлись вводом прессостроителей во всемирную стройку.

Вскоре был получен следующий заказ волгодонцев. Второй стогольный пресс был также изготовлен и отправлен строителям Волго-Дона досрочно.

А. НИКОЛЬСКИЙ,
м. о. начальник Барнаульского отделения дороги.

И. ЛОКАЧЕВ,
заместитель секретаря партийной организации завода.



Волго-Донской судоходный канал имени В. И. Ленина. На Мариновской насосной станции. НА СНИМКЕ: дежурный инженер комсомолец О. Н. Иванова. Фото Е. Ефимова. (Фотохроника ТАСС).

ВЕЛИКАЯ ПОБЕДА

Сегодня состоится торжественное открытие Волго-Донского судоходного канала имени В. И. Ленина. Это замечательное событие наполняет сердца всех советских людей великой радостью.

Многие поколения русских людей мечтали о соединении двух великих рек — Волги и Дона. Но превратиться в действительность эти мечты могли лишь в нашу советскую эпоху.

Открытие Волго-Донского канала — этой водной артерии, соединяющей пять морей, — имеет огромное значение. Оно демонстрирует мощь и миролюбие Советского государства, показывает угнетенным трудящимся капиталистических стран, чего может достичь народ, навевая сбросивший ярмо капиталистического раба.

Масштабы и темпы этой великой стройки поражают воображение. За три года построены канал длиной в 401 километр, 13 шлюзов, созданы 3 водохранилища на 400 миллионов кубических метров воды и Цимлянское море, проложены железнодорожные пути длиной в 174 километра, 100 километров автомобильных дорог, создано множество превосходно оформленных инженерных сооружений.

Эта грандиозное строительство, на которое ушло около 3-х миллионов кубических метров бетона и железобетона, выполнение земляных работ в объеме 152,1 миллиона кубометров требовало высокой механизации. Самые мощные в мире машины отечественного производства — шагающие экскаваторы, землесосные снаряды, многоковшовые экскаваторы и т. п. — позволили завершить работы в невиданно короткий в истории техники срок.

Энерговооруженность стройки Волго-Дона была во много раз выше, чем в свое время на Днепрострое. За 20 лет, прошедших со дня первого пуска Днепровской гидроэлектростанции, неизмеримо выросли опыт и знания советских людей, их техническая вооруженность.

Мне довелось принимать некоторое участие в стройке первенца первой пятилетки — Днепростроя. Он вырос на моих глазах, и я хорошо помню, как поразила нас в то время масштабы строительства, множество новизнанных ранее машин, техники. Но в то же время запомнились и сотни граблей, которые отвозили треста на 100—200 метров в сторону от места работы на ложах.

И вот, когда читаешь теперь, что проделанный командир шагающего экскаватора ЗИЛ 14/65 А. Усков со своей бригадой за два с лишним года работы на Волго-Дон перебрал 2.800.000 кубометров грунта, причем суточная производительность этого чуда техники доходила до 20.000 кубических метров, приходишь в удивление, и радостно становится на душе. Как далеко шагнула наша страна за эти годы!

Сегодня праздник не только строителей Волго-Дона. Это — праздник всего советского народа, для которого ввод в действие первой великой стройки коммунизма есть приближение нашего светлого коммунистического будущего, зримые черты которого предстают перед нами в величественных сооружениях сталинской эпохи.

В. СОЛЯНИК,
заведующий кафедрой механики Алтайского института сельскохозяйственных машиностроения, кандидат технических наук.

Во имя коммунизма

Рабочие и служащие нашего свеклосовхоза с радостным волнением следят за успехами строителей Волго-Дона.

Сбылась вековая мечта русского народа — Волга и Дон соединены, открыт водный путь в пять морей нашей Родины. Строительство такого грандиозного сооружения в короткий срок возможно только в сталинскую эпоху.

Мы, рабочие свеклосовхоза, вместе со всем советским народом испытываем чувство гордости за великую победу на Волго-Доне. Влаховленные партии, мудрым вождем народом товарищем Сталиным на творческий труд, мы взяли на себя новые повышенные обязательства в честь открытия Волго-Донского канала имени Ленина. Мы рвемся трудиться так, как потрудились волгодонцы!

Сейчас на полях совхоза идет упорная борьба за высокий урожай свеклы, зерновых культур и обеспечения общественного скота кормами. У нас посеяно около 400 гектаров сахарной свеклы и больше полутора тысяч гектаров зерновых культур. Урожай зреет обильный. Уже сейчас на многих плантациях имеются корни свек-

ла весом до 400 граммов. По определению специалистов, мы получим ценной технической культуры — сахарной свеклы не менее 240 центнеров с гектара, а на отдельных участках и по 350 центнеров. А зерновые дадут в среднем по 105 пудов с каждого гектара.

Став на стахановскую вахту в честь открытия Волго-Дона, наш коллектив значительно повысил производительность труда. В звене Елизаветы Бойцовой гектар обрабатывают 15 человек плантации, и все ежедневно выполняют норму на 250—300 процентов.

Вперед — уборка обильного урожая. Ее мы проведем в самые сжатые сроки и не допустим потерь. Для этого у нас есть все условия. Труд свекловодов полностью механизирован. Вель мы живем в счастливое время, о нас, простых людях, заботится великий Сталин.

А. МАКСИМОВСНЯЯ,
Герой Социалистического Труда, звания Геройки свеклосовхоза, Третьяковский район.

Слово о Волго-Доне

Тысячи километров отделяют степную Кузунду от Волго-Дона. Но горячее дыхание великой стройки повсюду чувствуется колхозники и механизаторы нашего района.

На всю жизнь останется в памяти день 10 июля 1952 года. В этот день строители Волго-Дона рапортовали великому вождю советского народа товарищу Н. В. Сталину о завершении строительных работ. И когда радио донесло весть о принятии Советом Министров Союза ССР постановления об открытии Волго-Донского судоходного канала и присвоении ему имени Владимира Ильича Ленина, в нашей тракторной бригаде возник митинг.

На митинге тракторист нашей бригады Александр Стоба первым поприветствовал: — Я так думаю, товарищи, — начал взволнованно он, — Волго-Донский канал — это дитя всего советского народа, потому что вся страна строила его. Машинистов строители послали на стройку шагающие экскаваторы, самосвалы, земснаряды, а мы, хлеборобы, снабжали стройку продуктами питания. Вот почему к победе строителей Волго-Дона есть доля и нашего труда. Я предлагаю в честь открытия Волго-Донского судоходного канала объявить стахановскую вахту по завершению подготовки к уборке и принятию обязательство убрать урожай в сжатые сроки и без потерь. Это будет нашим лучшим подарком Родине.

Вслед за Стобой выступили трактористы Анатолий Раев, Иван Мошков, колхозники Анастасия Колосова и Валентина Сухих. И каждый из них выразил простыми словами то, что близко и дорого всем советским людям.

— Волго-Дон — это миллионы киловатт электроэнергии, необходимой народному хозяйству страны!

— Волго-Дон — это дополнительные миллионы пудов зерна на оршаемых землях!

— Волго-Дон — это новое проявление советской мирной революции!

С того дня коллектив нашей бригады стал на стахановскую вахту. Мы еще раз проверили готовность тракторов и комбайновых агрегатов к жатве. Составили стахановский план-маршрут движения комбайнового агрегата. Вместе с правлением артеза «Память Ленина» укомплектовали агрегаты трудолюбивыми колхозниками.

Сейчас бригада уселена ведет заготовку кормов для общественного животноводства. К началу уборки хлеба план сенокосения будет перевыполнен.

За последние пять лет я убрал сенокоса два «Сталинеца» свыше 20 тысяч гектаров зерновых и технических культур. Это составляет 30 годовых норм. Ныне взял обязательство за 25 рабочих дней убрать 2400 гектаров посева. Нет сомнения в том, что слово свое сдержу.

С. ПЯТНИЦА,
Герой Социалистического Труда, комбайнер-бригадир тракторной бригады Буденновской МТС.

Стахановская вахта железнодорожников

Самыми радостными, самыми торжественными в жизни коллектива Барнаульского отделения железной дороги были дни, когда барнаульские транспортники отправляли маршруты в адрес великих строек коммунизма. Волго-Дон, Тахта-Таш, Сталинград... Туа, в эти новые адреса, трудящиеся Алтайского края посылали важные народнохозяйственные грузы.

Лесорубы, получив заказ для великих строек, заготавливали и перевозили в полноту железной дороги отборную древесину. Коллективы шпалозаводов грузили перокласную шпалу. Многие предприятия края посылали свою продукцию. И все эти грузы шли через станции и районы Барнаульского отделения.

Заблывая великие подвиги крапоцеными грузами для великих строек возителем локомотивов коммунисты Зубарев, Староверов, Павлов, комсомольцы Докукин, Валентин и Наумов. В такие дни на станциях и разъездах устанавливались особенно чистый порядок. Диспетчеры и стрелочники, кондукторы и машинисты — весь большой коллектив стремился внести свой вклад в сооружение великих строек.

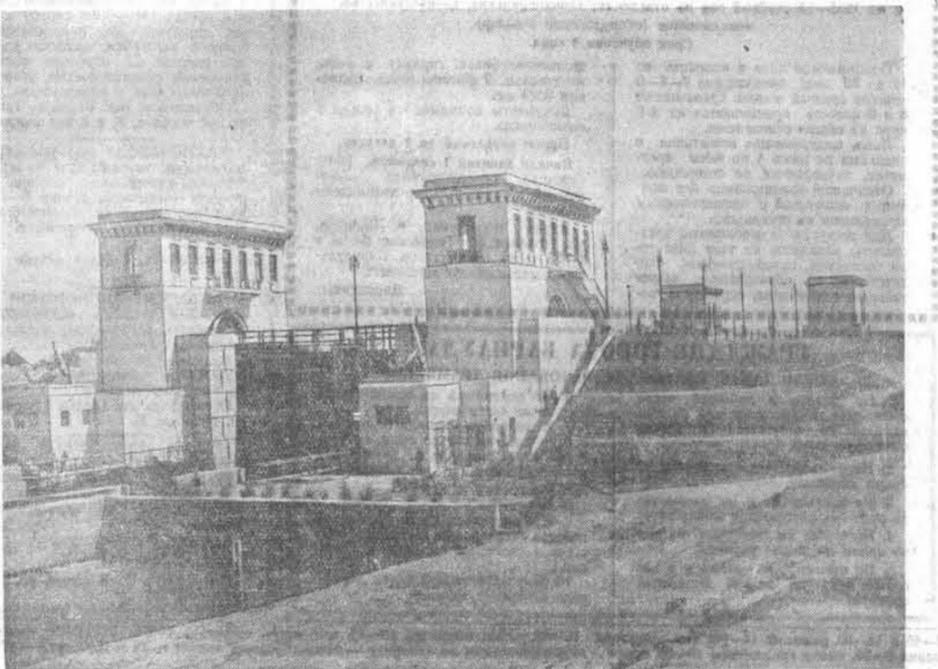
Отправление грузов для грандиозных сооружений строго учитывалось, и составы, груженные лесом, шпалами, продукцией алтайских предприятий, шли без задержки. Весну им представлялась «зеленая улица». Об этом ревностно заботились диспетчеры Филдеев и Землякин, дежурный на станции Герасимов, стрелочники Петрова и сотня других транспортников Барнаульского отделения.

И теперь, когда сдается в эксплуатацию первенец строек коммунизма — Волго-Донской канал — среди барнаульских транспортников все более нарастает производственный и политический подъем.

По итогам работы за первые две декады июля Барнаульское отделение заняло первое место по всей Томской дороге.

... День в ночь непрекращающимся потоком идут с Алтай грузы для великих строек. Железнодорожники несут почетную вахту в честь открытия Волго-Донского канала.

А. НИКОЛЬСКИЙ,
м. о. начальник Барнаульского отделения дороги.



Волго-Донской судоходный канал имени В. И. Ленина. НА СНИМКЕ: общий вид шлюза № 2 со стороны Волги. Фото С. Кропивицкого. (Фотохроника ТАСС).

Стройка мира

Закончился трудовой день. Хлеборобы, механизаторы и животноводы сельхозартели «Слава» собрались на очередную беседу агитатора Ольги Александровны Петровой.

— Сегодня, — говорит агитатор, — мы побеседуем о предстоящем открытии Волго-Донского судоходного канала имени В. И. Ленина. 27 июля 1952 года — день открытия канала — войдет в историю, как замечательная страница сталинской эпохи. К этому дню готовится вся страна. Помимо — на фабриках и заводах, в колхозах, МТС и совхозах советские люди с большим подъемом отмечают эту знаменательную историческую дату. Волею Сталинисткой партии, гением великого Сталина, трудом советского человека осуществлена многовековая мечта русского народа о соединении Волги с Доном; о создании большой водной магистрали, которая соединила теперь пять морей европейской части нашей страны.

Агитатор о вдохновенно рассказывает односельчанам об успешном претворении в жизнь грандиозных сталинских планов преобразования природы, о мирном созидательном труде советского народа, о его непреклонной воле в борьбе за мир, против поджигателей новой мировой войны.

В беседе агитатор приводит подробные данные об объеме выполненных работ при сооружении Волго-Донского канала, об огромном значении новой водной магистрали для народного хозяйства страны, об орошении и обводнении засушливых степных районов Сталинградской и Ростовской областей, об электрификации и механизации трудоемких процессов в этих сельскохозяйственных районах.

Агитатор призывает хлеборобов, механизаторов и животноводов ознаменовать день открытия Волго-Донского судоходного канала именем В. И. Ленина новыми успехами в труде на колхозных полях и фермах.

Беседа прошла с большой активностью. Многие участники ее высказали свои суждения.

— С глубоким удовлетворением, — сказал комбайнер Иван Веригин, — встретилась весь советский народ сообщению об окончании строительства Волго-Донского судоходного канала, этой великой стройки мира. Большой радостью и гордостью за свою могучую Родину наполняются наши

сердца, когда мы видим, как воплощается в жизнь начертанная товарищем Сталиным величественная программа построения коммунизма в нашей стране. Для нас, советских людей, нет выше долга, чем самоотверженно трудиться на благо родной Отчизны. Сейчас на наших полях зреет урожай. Приближается страдная пора — жатва. Хлеборобы и механизаторы готовятся встретить ее во всеоружии. В честь открытия Волго-Донского судоходного канала коллектив нашего комбайнового агрегата решил стать на стахановскую вахту и убрать за 20 рабочих дней с отличным качеством 600 гектаров зерновых.

Высказались также агроном С. Бобков, заведующий свиноводческой фермой Т. Савин и другие. Их выступления были проникнуты одной мыслью — еще выше поднять производительность труда колхозников и механизаторов, успешно справиться с проведением всех сельскохозяйственных работ.

С. ФАТНОВ,
Колхоз «Слава», Зонального района.

Старейший музей Сибири

Сегодня исполняется 125 лет со дня основания Алтайского краевого музея — старейшего музея Сибири.

27 июля 1827 года выдающийся русский изобретатель и деятель культуры П. Б. Фролов впервые в Сибири создал Барнаульский музей, состоявший из коллекции по археологии, этнографии, зоологии, палеонтологии, ботанике, минералогии и образцов промышленной продукции.

Развитию музея в значительной мере способствовала работа коллектива краеведов, среди которых были Г. И. Спасский, Ф. В. Гейлер, П. Г. Ярославцев.

Однако только при советской власти Барнаульский музей, преобразованный в Алтайский музей, широко развернул научную и пропагандистскую работу. Он внес значительный вклад в дело восстановления приоритета новаторов отечественной техники И. И. Ползунова, К. Д. и П. К. Фроловых и других.

Алтайский краевой музей имеет три отдела: доисторический, природный и исторический советского периода.

Основным отделом первого в Сибири музея был отдел истории, отображающий прошлую культуру народов — значительный металлургический производственный на Алтай, а также показывающий, что внесли русские новаторы в улучшение способов добычи и плавки руды.

Сейчас изучение истории техники и экономики Алтая является лишь одной из сторон деятельности этого отдела. Значительное внимание уделено изучению крестьянского вопроса, общей истории южной части Западной Сибири, а главное — революционной борьбе трудящихся с царизмом. На основе изучения архивных документов был опубликован материал о жизни трудящихся в бывшем царском поместье на Алтае как до крестьянской реформы, так и после нее до 1917 года.

Большую историю развития имеет и отдел природы края.

Еще задолго до основания музея П. И. Шангин, выдающийся исследователь Алтая и первооткрыватель ряда каменоломен, заложил основу минералогического кабинета в г. Барнауле. Систематический же сбор коллекций для музея начал барнаульский лекарь Ф. В. Гейлер. Он открыл и описал много новых неизвестных науке растений и животных. Собранные им и другими исследователями коллекции легли в основу отдела природы Барнаульского музея.

В настоящее время экспозиция этого отдела знакомит посетителей с местной природой и ее естественными богатствами Алтая. Показаны ископаемые представители животного мира и размещены по хозяйственным признакам.

Особенно богато представлена орнитофауна.

Отдел природы имеет разделы: рельеф края, климат, водная сеть, растительные богатства, ленточные болота и их народнохозяйственное значение. Отдельный стенд посвящен творческому дарвинизму, где показаны работы Мичурина, Лисенко, Ивановой, а также достижения алтайских мичуринцев. Здесь отражены достижения лауреатов Сталинской премии Дотиды, Васильева, Попова, Волченко, работы Горно-Алтайской опытной станции, достижения отдельных любителей-садоводов.

В отделе советского периода центральным является стенд «И. В. Сталин на Алтае». Трудящиеся с огромным интересом знакомятся с материалами, отражающими приезд товарища Сталина на Алтай в 1928 году. В центре внимания посетителя — фотографии товарища Сталина в г. Барнауле, фотографии мест совещаний, их участников.

Большое место отведено показу руководящей роли партии большевиков в организации повстанческого и партизанского движения в Сибири, которое приняло особенно мощный характер на Алтае.

В течение 1951 года раздел «Октябрь и гражданская война на Алтае» значительно пополнен и перестроен на основе архивных документов. Экспозиция отдела приняла строго научный характер.

За годы сталинских пятилеток в отсталой окраине царской России Алтайский край превратился в край всеотраслевой развитой промышленности и высокопроизводительного сельского хозяйства.

В краевом музее всеотрасленно отражены успехи социалистического строительства на Алтае в годы великих сталинских пятилеток, появление новых заводов, фабрик, строительство колхозов и совхозов. Показан рост экономики и культуры края в период послевоенной сталинской пятилетки. Превращение Алтая в один из крупнейших индустриальных районов Сибири нашло отражение в экспозиции музея. Стенды раздела построены по отраслям промышленности. Особо показаны крупные предприятия края: Алтайский тракторный завод имени М. И. Калинина, Барнаульский ордена Ленина завод транспортного машиностроения и Барнаульский котельный завод.

С огромным интересом знакомятся посетители с производимой алтайскими заводами, которая идет на великие стройки коммунизма.

В музее показаны не только заводы, процессы производства, но и гордость предприятий — их лучшие люди. Среди многочисленных имен стахановцев трудящиеся видят 15 лауреатов Сталинской премии, которые своими изобретениями и рационализаторскими предложениями внесли большой вклад в дело развития промышленности.

Широкие сведения получает посетитель в музее о развитии сельского хозяйства на Алтае. Основная экспозиция этого раздела посвящена показу высокопроизводительного хозяйства колхозов и совхозов, оживленной жизни тружеников сельского хозяйства. Отдельный стенд посвящен одному из лучших колхозов края — ордена Трудового Красного Знамени колхозу имени Молотова, Шипуновского района, руководимому депутатом Верховного Совета СССР, Героем Социалистического Труда Ф. М. Гришкин.

Центральное место в разделе занимает стенд «Герои Социалистического Труда Алтайского края», где показаны передовые люди сельского хозяйства.

Все аквариумы и коллекции, собранные и хранящиеся в Алтайском краевом музее, с каждым днем все больше привлекают внимание ученых. Труды советских исследователей докторов наук В. В. Данишевского и Л. П. Потапова, использованные материалы этого учреждения, удостоены Сталинских премий.

Заведующий отделом истории доисторического периода И. Я. Савельев собрал ценные материалы по истории развития техники на Алтае. Им написаны брошюры и книжки «И. И. Ползунов», «К. Д. Фролов», «Крестьянская реформа на Алтае», «П. К. Фролов», «Выдающийся русский изобретатель барнаулец С. В. Литвинов и его паровые машины», «Алтай — родина выдающихся изобретений».

Сотрудники музея выступают с лекциями и докладами на предприятиях, в колхозах, совхозах, в учреждениях и учебных заведениях края. Местные краеведы помогают музею обнаруживать уникальные экспонаты, делать их достоянием не только посетителя музея, но и научной общественности всего Советского Союза.

Всю свою практическую деятельность краевой музей начинает главным: на основе сопоставления доисторического Алтая и нашей замечательной действительности пропагандировать величайшие достижения социалистического строя.

П. СТРОГАНОВ,
зам. зав. отделом культпросветработы крайисполкома.

Новая амбулатория

В прошлом году в поселке Большие Базары методом народной стройки были сооружены клуб на 150 мест и двухквартирный дом для учителей.

Нельзя сказать, что поселок Малое Казарменское совсем не нуждается в постройке нового здания для сельской амбулатории. Уже возведен большой светлый дом

с красивым фасадом, произведена его внутренняя отделка. Сейчас завершается внутренняя отделка помещений. Производятся кладка печей, покраска полов.

В начале августа новое здание амбулатории вступит в строй.

В. МИХАЙЛОВ,
Барнаульский район.

СОБЫТИЯ В КОРЕЕ

Сообщение Главного командования Народной армии

ПХЕНЬЯН, 25 июля. (ТАСС). Главное командование Народной армии Корейской Народно-Демократической Республики сообщило сегодня, что на всех фронтах войска Народной армии в тесном взаимодействии с частями китайских народных добровольцев продолжали вести оборонительные бои с американско-английскими интер-

На Международных олимпийских играх

Советский штангист Удолов завоевал золотую медаль

ХЕЛЬСИНКИ, 25 июля. (ТАСС). Сегодня в малом зале мессехалла начались соревнования штангистов, в которых принимают участие сильнейшие тяжелоатлеты мира.

Сегодня днем проводились состязания штангистов наилегчайшего веса. В них участвовали: рекордсмен мира Махтуб (Египет), рекордсмен мира Намджу (Иран), один из сильнейших штангистов Ирана Мирзай, штангисты Англии, Японии, Канады, Франции, Швеции, Финляндии и других стран.

Соревнования проводились по программе классического троеборья.

Уже в первом виде соревнований — жиме двумя руками — определились главные конкуренты в борьбе за звание олимпийского чемпиона: Удолов (СССР), Намджу (Иран), Мирзай (Иран), Махтуб (Египет), Ландеро (Филиппины).

В жиме Удолов берет вес в 90 килограммов, Намджу — 95 килограммов, Ландеро — 87,5 килограмма, Мирзай — 92,5 килограмма, Махтуб — 85 килограммов.

Однако советский штангист не был обескуражен тем, что он оказался на третьем месте. В следующем виде соревнований — рывке — он легко берет вес 92,5 килограмма. Намджу и Махтуб (рекордсмен мира по рывку) берут по 95 килограммов.

Удолов вновь подходит к штанге. На этот раз его вес 97,5 килограмма — Удолов мировым рекордом Намджу. Удолов сильным рывком поднимает штангу над головой. Однако один из трех боковых судей не засчитывает результат.

Удолов остается последней третью попытки. Он спокойно берется за штангу с прежним весом 97,5 килограмма. На этот раз даже самый придирчивый судья не мог ничего возразить. Затеревшиеся три судьи судейские электрические лампочки фиксируют повторение мирового рекорда.

Перед последним видом троеборья — толчком Удолов и Мирзай имеют одинаковый результат — 187,5 килограмма (сумма по 2 видам соревнования).

На третьем месте Намджу — 185 килограммов.

В толчке Удолов уже при второй попытке берет 127,5 килограмма — это лишь на 500 граммов хуже мирового рекорда, некогда установленного Намджу. Мирзай берет 117,5 килограмма и Намджу — 122,5 килограмма.

Удолов выигрывает соревнования. В классическом троеборье он показал 315 килограммов, побив, таким образом, на 7,5 килограмма прежний олимпийский рекорд, установленный в 1948 году американцем Петро.

На втором месте — Намджу — 307,5 килограмма, на третьем — Мирзай — 300 килограммов.

Вечером победителям были торжественно вручены олимпийские медали. Золотую медаль получает Удолов (СССР), серебряную — Намджу (Иран), бронзовую — Мирзай (Иран). Зрители бурно приветствуют победителей. На флагштоке поднимаются государственный флаг Советского Союза. Оркестр исполняет Гимн СССР.

Сегодня вечером начались соревнования штангистов легчайшего веса, которые закончатся поздно ночью.

На легкоатлетических соревнованиях нового успеха добилась сегодня советская спортсменка Надежда Хныкина. Она выиграла полуфинальный забег на 200 метров, в котором она бежала вместе с известнейшими спортсменками Канады, США, Западной Германии, Франции, Польши. Ее время — 24,1 сек.

Лучше Хныкиной пробежала 200 метров только австралийка Дженсон, бежавшая в другом забеге. Она установила новый мировой рекорд — 23,4 сек.

Советские ватерполисты встретились сегодня с командой Голландии — одной из сильнейших в мире. Голландцы выиграли со счетом 3:2.

Шведские ватерполисты со счетом 5:1 победили ватерполистов США, англичане

Героизм корейского народа

ПХЕНЬЯН, 25 июля. (ТАСС). В боях за свободу и независимость своей родины бойцы фронта и труженики тыла Корейской Народно-Демократической Республики проявляют подлинный героизм. Корейская печать публикует сообщения о подвигах Ким Чхан Гюла и других героев, своим тесным захватывающим образом вражеских дивизий, о героизме-шоферах Народной армии, расширяющих ведущие на фронт дороги от мины и бомб замедленного действия.

Газета «Нодон Симунг» сообщает о героических подвигах корейских железнодорожников. Машинист Ю Ен Ха во время поезда на фронт с первых дней войны. В этом году в феврале американские штурмовики обстреливали поезд, который вел Ю Ен Ха, и подожгли два вагона. Умело маневрируя, машинист сумел довести состав до туннеля и там потушить пожар.

„Чикаго трибюн“ об отношении рядовых американцев к президентским выборам

НЬЮ-ЙОРК, 25 июля. (ТАСС). Газета «Чикаго трибюн» опубликовала редакционную статью, в которой говорится, что в редакции газеты получили 1.502 письма и телеграммы, комментирующие национальный съезд республиканской партии.

Авторы 1.347 писем, указывает газета, крайне подавлены исходом съезда. «416 человек заявили, что они вообще не будут голосовать или же в избирательных бюллетенях отдадут свои голоса Эйзенхауэру. 319 человек потребовали создания третьей партии. Остальные написали, что бы просто выразить свой гнев, возмущение или разочарование, не указывая, как они намерены голосовать в ноябре.

Подобляющее большинство писем получено от людей, которые живут в редакции регулярно. Эти письма получены от предпринимателей, промышленных рабочих, фермеров и в многих районах страны. Много писем получено от женщин. Многие из них — матери, сыновья которых находятся в армии или вскоре будут призваны в нее. Значительное число писем, в которых больше всего выражается возмущение, получено от молодых людей...»

Чем объяснить это мощное выражение народного протеста и эту ничтожную поддержку кандидатуры Эйзенхауэра? Многие из авторов писем отвечают на этот вопрос. Они объясняют это тем, что съезд предал их, выдавную кандидатуру человека, который не имеет достаточного основания для того, чтобы занять пост президента, и взгляды которого на вопросы внешней политики не отличаются от взглядов нынешнего обитателя Белого дома.

Норвежские власти чинят препятствия проведению в Осло сессии исполкома ВФДМ

ОСЛО, 25 июля. (ТАСС). Сегодня в Осло должна была открыться сессия исполкома Всемирной федерации демократической молодежи. Но, как стало известно, норвежское министерство юстиции задержало выдачу виз ряду участников сессии, и они вынуждены оставаться в Копенгагене в ожидании получения разрешения на въезд.

Этот факт вызвал сильное возмущение норвежской общественности.

Однако, несмотря на протесты общественности, ответственный представитель министерства юстиции начальник экспедиционного отдела Роглинен заявил в печати, что еще «трудно что-либо сказать определенно в отношении выдачи въездных виз. По его словам, может потребоваться еще неделя для оформления виз.

Суд над группой американских шпионов в Германской Демократической Республике

БЕРЛИН, 25 июля. (ТАСС). Сегодня в первом суде Германской Демократической Республики под председательством заместителя председателя верховного суда Германской Демократической Республики Хильды Бенниамин начался процесс по делу Карла Нейгбауера, Фрица Крефельда, Герхарда Шнейдера, Фрица Шмельцера, Пауля Хлоуна, Рудольфа Фишера и Герхарда Пале, обвиняемых в шпионаже против Германской Демократической Республики и Советского Союза.

Свою преступную деятельность эта группа проводила с целью нанесения вреда народному хозяйству Германской Демократической Республики и страны выполнения пятилетнего плана в республике. Наряду с этим она распространяла пропаганду империализма против Германской Демократической Республики и клевету на деятелей демократических организаций республики, активно поддерживала американских империалистов в их подготовке к новой войне и пыталась препятствовать установлению всех немецких патриотов к восстановлению единства Германии и обеспечению мира.

Демонстрации голодающих в Индии

ДЕЛИ, 25 июля. (ТАСС). Как видно из сообщений западнобюрогальской печати, полнейшие репрессии против голодающего населения Калькуты не возымели никакого действия, требовались на многочисленных митингах немедленного разрешения продовольственной проблемы.

Вчера полнейские власти отменили ранее изданное распоряжение, запрещающее проводить в городе митинги и демонстрации. На свободу выпущена 1 тыс. арестованных участников демонстраций.

Как сообщает газета «Таймс оф Индия», после отмены полицейского распоряжения по призыву калкутского комитета по борьбе с голодом состоялись массовые митинги и демонстрации трудящихся и общественности города.

ПОГОДА

Сегодня и в последующие два дня по краю, по данным Барнаульского гидрометбюро, ожидается переменная облачность, по Горно-Алтайской области — кратковременные дожди, по остальным районам края без осадков. Ветер северной четверти, умеренный. Температура ночью 12—17, днем 18—23 градуса тепла.

ПОПРАВКА

В отчете с Кулундинской районной партийной конференции, напечатанном в «Алтайской правде» за 26 июля, допущена ошибка. Последний абзац следует читать:

На состоявшемся 1-м пленуме райкома ВКП(б) секретарями райкома партии избраны тт. Хоменко С. К., Загайнов А. Е., Мочалов М. Г.

ЗАМ. РЕДАКТОРА И. ЛУШАНОВ.

Сегодня в кино:

▲ «РОДИНА». В зале № 1 — Новая программа. В зале № 2 — ШКОЛА ЗЛОСЛОВИЯ. ▲ «ОКТАБЕРЬ». Художественный цветной фильм. НОВИЧКИ НА СТАДИОНЕ. (Последние дни). ▲ «ПОБЕДА». РУСЛАН И ЛЮДИЛА. Начало в 12 ч. 30 м. Новая программа. Начало сеансов: в 2 ч. 30 м., 4 ч. 30 м., 6 ч. 30 м., 8 ч. 30 м., 10 ч. 30 м. вечера. ▲ КЛУБ ЗАВОДА ТРАНСПОРТНОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ. ШКОЛА ЗЛОСЛОВИЯ.

КРАЙПРАМТЕАТР. ГАСТРОЛИ ТЕАТРА МУЗКОМЕДИИ

Прощальные спектакли по сниженным ценам 27 июля — Свадьба в Малиновке. Начало в 12 ч. дня. Третья — начало в 4 ч. 30 м. 27 июля вечером закрытие гастроль. Вечер оперетт. Цены билетов от 6 до 14 руб.

ТРЕБУЮТСЯ:

БАРНАУЛЬСКОМУ МЕЛАНЖЕВОМУ КОМБИНАТУ — инженеры в технику строителя, машинисты и помощники машинистов паровоза. С предложением обратиться в отдел кадров комбината.

Барнаульский статистический техникум ЦСУ СССР

ОБЪЯВЛЯЕТ ПРИЕМ УЧАЩИХСЯ

на 1952—1953 учебный год НА ОЧНОЕ И ЗАОЧНОЕ ОБУЧЕНИЕ.

Техникум готовит кадры специалистов-статистиков средней квалификации для систем ЦСУ СССР при выполнении функций управления и район-статистики.

Срок обучения 3 года.

В техникум принимаются на 1-й курс лица от 14 до 30 лет, имеющие образование в объеме 7 классов средней школы.

Поступающие на 1-й курс подвергаются приемным экзаменам по русскому языку (устно и письменно), математике (устно и письменно) и Конституции СССР в объеме программы за 7 классов школы.

Отличники принимаются без испытаний. Успешные учащиеся обеспечиваются стипендией на общих основаниях.

В группы с сокращенным сроком обучения (1,5 года) принимаются лица со средним образованием. Окончившие 10 классов в 1951 и в 1952 г. принимаются без экзаменов. Остальные подвергаются приемным экзаменам по русскому языку в литературно-письменном и устном, математике — письменно и устно, истории СССР в объеме 10 классов.

Поступающие на заочное отделение должны представить записку, автобиографию, личную историю, свидетельство об образовании (в подлиннике), справку о месте работы.

Заявления принимаются до 1 августа. Приемные экзамены с 1 по 20 августа.

Начало занятий 1 сентября 1952 г. Находящиеся в техникуме только по вызову директора.

Заявления с документами (в подлинниках) направлять по адресу: г. Барнаул, проспект Ленина, 6 (вздворе), статистический техникум. Телефон 12-64. Дирекция.

Автошкола „Глававтотранскадры“

ОБЪЯВЛЯЕТ НАБОР НА КУРСЫ ШОФЕРОВ 3-го КЛАССА

Срок обучения 3 месяца, стоимость обучения 570 руб. На курсы принимаются лица не моложе 17 с половиной лет, с образованием не ниже 5 классов.

Начало занятий с 18 августа 1952 г.

За справками обращаться: г. Барнаул, ул. Чкалова, 132.

Барнаульский текстильный техникум

Министерства легкой промышленности СССР

ОБЪЯВЛЯЕТ ПРИЕМ УЧАЩИХСЯ на 1952—53 учебный год на отделения: хлопкопрядение, хлопкоткачество, механическое (оборудование заводов). Срок обучения 4 года.

Принимаются лица в возрасте от 14 до 30 лет, окончившие 7—8—9 классов средней школы. Окончившие 8 и 9 классов принимаются на 1-й курс на общих основаниях.

Лица, выдержавшие испытания с оценками не ниже 4 по всем предметам, зачисляются на стипендию.

Отличники принимаются без приемных испытаний с одновременным зачислением на стипендию.

Для поступления необходимо представить: заявление на имя директора техникума, автобиографию, свидетельство об образовании, свидетельство о рождении, справку о состоянии здоровья.

Заявления принимаются только в подлинниках.

Присланные заявления до 1 августа. Начало занятий 1 сентября. Иногородние обеспечиваются общежитием и постельными принадлежностями.

Адрес техникума: г. Барнаул, ул. Полевая, 5. Телефоны: 0—88 и 1—53 через комитатор Барнаульского меланжевого комбината. Дирекция.

ГРАЖДАНЕ ГОРОДА БАРНАУЛА!

- СОБЛЮДАТЕ ПРАВИЛА ПОЛЬЗОВАНИЯ ТРАМВАЕМ:**
1. Не входите в трамвай после объявления кондуктором или вагоновожатым об отсутствии в вагоне свободных мест.
 2. Не открывайте двери вагонов во время движения.
 3. Не открывайте и не закрывайте окна без разрешения кондуктора.
 4. Не стойте на ступеньках вагонов во время движения трамвая.
 5. Не прыгайте из вагонов и в вагоны на ходу до полной остановки трамвая.
 6. Не цепляйтесь за выступающие наружные части вагонов.
 7. Выполняйте правила безопасности проезда не только сами, но требуйте их выполнения от других лиц и особенно следите за поведением детей.
 8. Не ходите по путям трамвая.
 9. При посадке в вагон придерживайтесь осторожности, тем самым быстрее и свободнее войдете в трамвай.
 10. Выходите только через переднюю площадку трамвая.