

КРАСНОЕ ЗНАМЯ

ОРГАН ТОМСКОГО ГОРКОМА ВКП(б) И ГОРОДСКОГО СОВЕТА

№ 131 (5216)

Четверг, 15 июля 1937 года

Год издания XVIII

Честь и слава героям сталинской эпохи!

Символом нашего времени, символом эпохи строительства социализма являются замечательные, полные глубочайшего смысла сталинские слова: из всех ценных капиталов, имеющихся в мире, самым ценным и самым решающим капиталом являются люди, кадры. Человек, активный строитель нового общества — всегда в центре внимания партии, всей нашей страны, в которой ценят людей инициативных, ценят кадры, ценят каждого работника, преданного родине и способного принести пользу делу рабочего класса. Страна наша — родина талантов, родина смелых и бесстрашных людей, знающих во имя чего они живут и творят.

Дело социализма в надежных руках, оно навсегда и бесповоротно победило на одной шестой части земного шара — в Союзе Советских Социалистических Республик. Великий советский народ, в боях с врагами отстоявший и укрепивший свою страну, пожинает теперь плоды социализма, плоды сталинских пятилеток. Миллионы «маленьких» людей, которых капитализм ранее мучил, давил и душил, впервые обрели себя как настоящие свободные люди и расцвели под благодатным небом социализма во всем многообразии своих талантов и творческих способностей.

Сталинская эпоха по праву стала эпохой торжества социализма, эпохой замечательных побед человека над природой, побед, которые превосходят лучшие мечты человечества. Честь первого полета через Северный полюс в Америку принадлежит советским летчикам. Чкаловский перелет из Москвы в Соединенные Штаты Америки открыла новая эра в истории покорения природы человеком.

Замечательнейшая черта наших людей — их неукротимое стремление шагаться вперед, совершать новые подвиги, славящие родину. Когда Чкалов со своими товарищами проделал в 1936 году легендарный полет в Арктику, то первые его слова после финиша были: «Экипаж самолета готов выполнять новое любое задание партии и правительства». И в 1937 году отважные летчики совершили полет через полюс в Америку, о котором с восхищением заговорил весь мир.

Когда Михаил Громов несколько лет назад совершил блестящий 75-часовой полет по кривой, труднейшей трассе, который был подготовлен всей предыдущей авиационной жизнью и работой героя, он на этом не успокоился. «Я не словету кривые», — сказал герой Советского Союза Михаил Громов. — Казалось бы, что после такой работы можно спокойно пожить на лаврах, как это делается у многих иностранных пилотов, которые обычно на этом и кончают, строят себе виллы, свое личное благополучие. Мы же будем то же, строить, но несомненно мы будем строить такие вещи, как машины, которые способствуют дальнейшему укреплению хозяйственной и оборонной мощи нашей великой родины. В этом смысле всей нашей жизни».

Да, именно в этом — в борьбе за укрепление мощи СССР, в совершенствовании своих знаний, в реализации новых и новых, смелых и грандиозных проектов видят смысл всей своей жизни лучшие люди страны.

И вот вчера, на утренней заре, Михаил Громов и его товарищи Юмашев и Данилин стартовали из Москвы в далекий беспосадочный перелет. Виде казалось не утих в воздухе гуд чкаловского самолета, как в новый перелет отправился громовский «АНТ-25».

По сталинской трассе, через Северный полюс полетели Громов и его товарищи. Они летят, решая самую трудную проблему авиации — дальность. Окруженные сталинской заботой, они летят спокойно и уверенно, готовые встретить и преодолеть все трудности на своем пути. Все наши мысли с ними, с бесстрашными покорителями воздушных пространств! Воля экипажа самолета устремлена к единой цели — с честью выполнить сталин-

ское задание, закрепить транспортную связь двух великих стран, двух великих народов.

Только месяц прошел после завоевания советскими людьми Северного полюса, трех недель еще нет, как Чкалов, Байдуков и Белаяков пробурлили окно из Европы в Америку через полюс. Продолжалось начатое дело покорения самой неизведанной и суровой части земного шара, в полет отправились Громов, Юмашев и Данилин. В этом факте — ярчайшее проявление зрелости нашей техники, наших кадров, воспитанных Сталинским Центральным Комитетом и правительством.

Черты нового общества, облик человека этого общества познается не нашим лучшим людям. Наши летчики стартуют из Москвы героями Советского Союза, а прилетают в Америку героями мира, ибо в них человечество видит подлинных носителей культуры, рыцарей прогресса и цивилизации.

Советский народ любит своих летчиков, сталинских пилотов, людей концентрированной воли и безраздельной преданности партии и родине. Едина нить тянется от подвигот советских летчиков, героев Советского Союза к трудовому повседневному героизму тысяч и тысяч отважных и мужественных сынов нашей прекрасной родины. Это чкаловских, громовских полетов, это героических дел, перекатывавшихся с одного конца страны в другой, рождает новых, скромных и благородных героев, сынов великого русского народа. И вот молодой боец Трунов, дотоле никому неизвестный красноармеец, совершает подвиг, о котором дети детей наших помнить будут. На среднеазиатской границе СССР красноармеец Трунов, защищая свою родину, один сражался против целой банды. Сражался — и победил! Человек обыкновенной жизни, какой живут миллионы людей в нашей стране, верный сын трудового народа, пограничник Трунов был подготовлен к подвигу всем воспитанием, которое он получил в Красной Армии. Партия большевиков воспитывает и культивирует в нашем народе эти качества воинствующих строителей социализма, обладающих ясностью цели, отвагой, твердостью характера, ломающей все и всякие препятствия.

Великий гуманист и друг трудящихся Роман Роллан однажды сказал, что «стрелка компаса показывает на север, на цель, к которой идут авангарды Европы, героические революционеры СССР, — на социальную и нравственную перестройку человечества». Стрелка компаса показывает всему человечеству на нашу родину, где рождается новый мир, на Москву, откуда начал свой исторический перелет трое отважных советских летчиков.

Сердца трех буревиствников падают той чудесной силой, которую посылает им родина-мать, с неослабимым вниманием, любовью и нежностью наблюдающая за полетом своих верных и храбрых сынов. Гордые соколы, они знают, что за ними стоит Сталин, стоит страна. В мыслях о Сталине они черпают мужество, отвагу и волю к победе. Они несут на своих крыльях национальную гордость великого русского народа, блистающую славу страны.

Мы живем в самую замечательную эпоху, слава о которой останется в веках. Мы живем в стране, народ которой поднят гением Ленина — Сталина из бездн разрухи, нищеты и бесприютности на вершины свободы и радости жизни. Народ впервые в истории сознательно творит свою жизнь, кует свое счастье. Он оживает гонимыми победами, богатейшими перспективами и потому рождает героев, которых не знало человечество.

Честь и слава сталинским героям, несущим на своих крыльях символы победоносного социализма и открывающим новую главу в истории покорения человеком природы!

Честь и слава отважной тройке советских людей!

(Передовая «Правды» за 13 июля).

Беспосадочный перелет Москва—Северный полюс—Северная Америка



Герой Советского Союза М. М. Громов. (Союзфото).



Летчик-испытатель майор А. Б. Юмашев. (Союзфото).

РАДИОГРАММЫ С БОРТА САМОЛЕТА „АНТ-25“

САМОЛЕТ „АНТ-25“ НАД ОСТРОВМ РУДОЛЬФА

Остров Рудольфа. 12 (Молния ТАСС) В 22 часа 01 минуту самолет „АНТ-25“, совершающий перелет из Москвы в Северную Америку через Северный полюс, прошел контрольный пункт острова Рудольфа.

Начальник зимовки на о. Рудольфа Либя.

18 часов 20—23 минуты. Вас слышу на волне 18,36 мего. Дискон не слышу совсем. Нахожусь широта 76 градусов, долгота 58 градусов. Все в порядке. Данилин.

19 часов 11—12 минут. Нахожусь широта 77 градусов 20 минут, долгота 58 градусов. Данилин.

20 часов 15—17 минут. Маяк Рудольфа не слышу. Слышу маяк М. Желания. Нахожусь широта 78 градусов 50 минут, долгота 58 градусов. Дискон не слышу. РГ (попытки самолета „АНТ-25“).

21 час 25 минут. Нахожусь широта 81 градус 30 минут, долгота 58 градусов. Вас слышу на волне 18,36. Данилин.

12 июля, 23 часа 8—10 минут. Прохожу циклон. Полет спокойный. Все в порядке. Данилин.

13 июля, 0 часов 15 минут. Прохожу циклон. Нахожусь на широте 86 градусов, долготу 58 градусов. Высота полета 4500 метров. Данилин.

1 час 05 минут. Слышу хорошо на волне 18,36 метра. Слышите меня на волне 26,35 метра. Все в порядке. Данилин.

ПОЛЮС ПОЗАДИ

3 часа 14 минут. Покошая к полюсу. Высота полета 2700 метров. Путевая скорость 160 километров в час. Температура воздуха — 8 градусов. Самочувствие экипажа хорошее. Все в порядке. Данилин.

4 часа 50 минут. Нахожусь на широте 88 градусов, долготу 120 градусов. Все в порядке. Данилин.

ЭКИПАЖ „АНТ-25“ — ЗИМОВЩИКАМ НА СЕВЕРНОМ ПОЛЮСЕ

Экипаж самолета „АНТ-25“, пролетая в районе Северного полюса, послал в 2 часа 7 минут следующее приветствие зимовщикам дрейфующей полярной станции „Северный полюс“:

„Привет зимовщикам Арктики Папанину, Кренкелю, Ширшову, Федорову. Экипаж самолета „АНТ-25“. Громов, Данилин, Юмашев“.

„АНТ-25“ ИДЕТ ТОЧНО ПО ГРАФИКУ

Самолет „АНТ-25“ идет точно по разработанному графику. Над полюсом он должен был пройти в 3 часа 27 минут. Самолет достиг полюса в 3 часа 14 минут. В связи с успешным ходом перелета штаб перелета послал экипажу самолета „АНТ-25“ следующее поздравление:

„Рады блестящему ходу перелета. Поздравляем с рекордным временем достижения полюса. Желаем полного успеха. Штаб“.

Нашими северными пунктами принято: В 15 часов 21 минуту. Нахожусь на широте 66 градусов, долготу 122 градуса. Все в порядке. Данилин*.

13 июля, 10 часов 47 минут. Нахожусь над проливом Мельвил. Все в порядке. Данилин.

11 часов 10 минут. Нахожусь на широте 74 градуса, долготу 120 градусов. Слышите меня на волне 54,92 метра, передавайте на волне 34,8 метра. Данилин.

12 часов 12 минут. Слышите меня на волне 54,92 метра. Передавайте на волне 34,9 метра. Данилин.

22 часа 20 минут. Нахожусь широта 55 градусов, долгота 120 градусов. Высота полета — 4000. Вас не слышу. Все в порядке. Данилин.

19 часов 35 минут (по московскому времени). Нахожусь на 58 градусах широты, 120 градусов долготы. Данилин.

М. ГРОМОВ, А. ЮМАШЕВ, С. ДАНИЛИН

ТРАССА НАШЕГО ПЕРЕЛЕТА

Трасса нашего перелета несколько отличается от трассы Чкалова. Как известно, товарищи Чкалов, Байдуков и Белаяков вылетели из Москвы, направились через Колюшкин полуостров на остров Рудольфа. Отсюда они собирались лететь до полюса, а далее по 123 меридиану. Но самолету пришлось несколько отклониться от намечавшейся трассы. Впервые он отклонился на восток от курса, примерно на 76 параллели из-за большой облачности, приведшей к обледенению самолета. У полюса Чкалов вынужден был вторично обойти циклон.

Изменил маршрут и наш перелет. Вместо маршрута Чкалова мы летим по трассе Скандинавских гор. В это время они были закрыты облаками и пройти через них не представляло никакой возможности. Пришлось повернуть к Тихому океану, значительно удлинив путь. Но и над океаном были облака, туманы, сильные ветры.

Наш маршрут несколько изменил. Из Москвы самолет повисел в северо-восточном направлении, пересек Боугу, Сухоу, Северную Дину, Мельвил и у Маломельвилского тумана вылетел к Чешской губе. Минувая ее, пойдя вал острого Кокугеу, к Новой земле. Над Новой землей свернул на север к острову Рудольфа, а отсюда — на полюс. От Северного полюса наш маршрут лежит по 120 меридиану.

Маршрут к Северному полюсу через остров Кокугеу, Новую землю и остров Рудольфа мы избрали также потому, что здесь по нашему желанию созданы контрольные пункты, где при безоблачной погоде спортивные комиссары Центрального аэроклуба имени Косарева фиксируют наш полет по всем правилам международной авиационной федерации. Спортивные комиссары находятся на острове Кокугеу, Маточном шаре и мысе Лагерин Новой земли, в бухте Тихой и на острове Рудольфа Земля Франца Иосифа.

Трассу нашего пути можно разделить на три части. Первая часть протяжением около 4 тысяч километров — от Москвы до полюса. Вторая часть протяжением около 4 с половиной тысяч километров — от полюса до обжитых областей Северной Америки. Наконец, третья часть нашего маршрута идет над заселенными территориями Америки.

Наиболее легкой является первая часть. Все участки трассы, пролегающие над советской сушей и над водами Ледовитого океана до полюса, вполне освоены советскими летчиками. На острове Рудольфа имеется мощная база. В этом районе находится сейчас ледоход „Сажко“ и несколько самолетов, в том числе самолет героя Советского Союза Мазуры. Кроме того, много поможет нашему перелету дрейфующая полярная станция „Северный полюс“, которая сообщила нам о предстоящей погоде в центральном полярном бассейне.

Значительно сложнее вторая участок — от полюса до населенных районов Северной Америки. Как мы уже говорили, от Северного полюса и полюса неприступности мы возьмем курс по 120 меридиану к побережью Канады. Первая земля, которую мы встретим по полюсам — остров Патрика. Этот остров входит в состав островов Парри, представляющих собой северо-западную часть обширного канадского архипелага. Весь архипелаг почти безлюден. Крайне немногочисленные эскимосские поселения имеются лишь в его восточной части. В северо-западной части архипелага еще не ступала нога человека. Впервые здесь три недели тому назад пролетел самолет героев Советского Союза Чкалова, Байдукова, Белаякова.

После острова Патрика маршрут нашего перелета лежит над проливом Маллер, соединяющим пролив Мельвила с Ледовитым океаном. Затем мы пересечем самый западный остров канадского архипелага — Землю Бенкса и, миновав залив Амуансена, пойдём над материком. От северных берегов Канады наша трасса лежит над туманами, лесами и болотами. Северо-западная территория Канады напоминает по рельефу местности самый север. Но территория эта почти не заселена. На площади ее в 3,4 миллиона квадратных километров живет около 10 тысяч человек. Интересно в этом отношении сопоставить ее с наименее заселенной северной окраиной нашей страны — территорией Якутской АССР. Здесь — на меньшей территории (около 3 миллиона квадратных километров) в 30 с лишним раз больше жителей, чем на северо-западе Канады. В Канаде даже до 57 градусов северной широты имеются лишь редкие поселения эскимосов и индейцев. Следует напомнить, что в Советском Союзе, например, на 60, 65 и

70 параллелях находятся такие крупные города, как Ленинград, Архангельск, Мурманск, Хибинск.

Примерно у полярного круга мы пересечем большое Мелвеево озеро, которое по своим размерам больше нашего Ладожского и Онежского озер вместе взятых. Озеро это свободно от льда только около 4 месяцев в году. Затем мы пересечем озеро Ла-Мартер и оледу из величайших рек американского континента — Мекензи, берущую начало в отрогах цепи Анд на северо-западе, в оживленном долине Неволяем озеро. Долина реки Мекензи достигает 3700 километров, русло ее лежит между Скалистыми горами (на западе) и Лорентинскими плато (на востоке).

Достигнув 60 градусов северной широты, самолет пойдет вдоль границы, разделяющей две провинции Канады — Британскую Колумбию и Альберта. Здесь мы приблизимся к Скалистым горам, отроги которых тянутся к западу от реки Мекензи. Скалистые горы, идущие с северо-запада на юго-восток более чем

на 4 тысячи километров, являются большим препятствием на нашем пути. В отдельных местах высота их достигает около 6 тысяч метров. Наш самолет сможет лететь только в долине, не опасаясь этих гор. Только миновав реку Пис, пересекшую большую часть Перизаботанья и частично лесистый район, нам придется преодолевать горные хребты. В этом районе они достигают высоты 4 тысяч и больше метров.

За Скалистыми горами находится Балзальтовое плато, прорезанное долиной реки Фрезер и Колумбия, которые мы пересечем 3 раза. В долине реки Фрезер мы встретим первую железную дорогу, соединяющую города Эдмонтон и Принс Руперт. Затем самолет полетит в долине между Скалистыми и Каскадными горами и далее между Скалистыми горами и горами Сиерра-Невада. Над США мы пролетим через штаты Вашингтон, Орегон, Невада.

Мы готовы ко всем трудностям и уверены, что эти трудности одолеем.

НА ФРОНТАХ В ИСПАНИИ

(По телеграммам ТАСС за 14 июля)

12 июля мятежники предприняли отчаянные попытки вновь захватить позиции у деревни Вильянуэва дель Паридо, только что занятые республиканскими войсками. Все атаки мятежников республиканцами были блестяще отбиты. Противник понес серьезные потери. Фашистские части не только были отброшены от этого пункта, но и обиты с возмущенностью, господствующей над ними.

За последние пять суток республиканские войска, ведущие наступление в западе от Мадрида, продвинулись с боем на 16 километров вглубь расположения мятежников и интервентов.

Республиканская авиация продолжала блестящие операции по содействию развивающемуся наступлению республиканской пехоты, артиллерии и танковых частей. Республиканские летчики за один день 12 июля сбросили 13 неприятельских самолетов.

Английские журналисты указывают, что происходящее сейчас в западе от Мадрида бое по своей ожесточенности не уступают сражениям мировой войны. При взятии Вильянуэва дель Каньяда республиканцы обнаружили более 800 трупов солдат мятежников. Когда республиканцы заняли г. Брунете, они захватили несколько крупных

ПРИЕЗД В МОСКВУ МИНИСТРА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ ТУРЕЦКОЙ РЕСПУБЛИКИ

Двенадцатого июля в Москву прибыл министр внутренних дел Турецкой республики и генеральный секретарь ЦК народно-республиканской партии Турции господин Шюкря Кая.

Вместе с ним прибыли депутаты великого национального собрания Турции господин Рахми Апака, доктор Шюкря Шен Озан и другие. Одновременно в Москву прибыл полпред СССР в Турции товарищ М. А. Карский.

Министра на вокзале встречали: Народный комиссар иностранных дел товарищ М. М. Литвинов, Народный комиссар внутренних дел генеральный комиссар государственной безопасности товарищ Н. П. Ежов, заместитель Наркома иностранных дел товарищ Б. С. Стомонов, заведующий протокольным отделом НКВД товарищ В. Н. Барков, и. о. заведующего 1 восточным отделом НКВД товарищ А. В. Заславский, и. о. коменданта города Москвы майор товарищ Ф. И. Суворов, ответственные сотрудники НКВД и НКВД и весь состав турецкого посольства.

Вокзал был украшен турецкими и советскими флагами.

Вчера днем господин Шюкря Кая и сопровождающие его лица присутствовали на физкультурном параде на Красной площади.

ПРЕБЫВАНИЕ ГОСПОДИНА ШЮКРИ КАЯ В МОСКВЕ

13 июля, в 1 час дня, министр внутренних дел Турции господин Шюкря Кая был принят Народным комиссаром внутренних дел генеральным комиссаром государственной безопасности Н. П. Ежовым.

В 2 часа дня Н. П. Ежов дал завтрак в честь господина Шюкря Кая.

На завтраке присутствовали прибывшие вместе с министром депутаты великого национального собрания Турции господин Рахми Апака, Шюкря Шен Озан, первый секретарь посольства господин Хялими Баур и товарищи М. М. Литвинов, Б. С. Стомонов, М. А. Карский, М. П. Фроловский, М. Д. Берман, С. Ф. Реденс, И. Я. Дагин, В. Н. Барков.

МИНИСТР ИНОСТРАННЫХ ДЕЛ ТУРЦИИ ГОСПОДИН ТЕФФИК РИШТЮ АРАС ПРИБЫЛ В МОСКВУ

Тринадцатого июля в Москву прибыл с официальным визитом министр иностранных дел Турции господин Теффик Риштю Арас.

На Курсовом вокзале министра встречали: Народный комиссар иностранных дел М. М. Литвинов, прибывший накануне в Москву министр внутренних дел Турции господин Шюкря Кая, зам. Наркома иностранных дел Б. С. Стомонов, полпред СССР в Турции М. А. Карский, зам. протокольного отдела НКВД В. Н. Барков, и. о. зав. 1 восточным отделом НКВД А. В. Заславский, член президиума Московского совета Б. А. Штретберг, и. о. коменданта г. Москвы майор Ф. И. Суворов, посол Ирана в СССР господин Сепех-Боди, литовский посланник господин Балтрушайтис, румынский посланник господин Чунту, болгарский посланник господин Антонов, поверенный в делах Афганистана господин Юнус-Хан, поверенный в делах Греции господин Киндинис, а также весь состав турецкого посольства и ответственные сотрудники НКВД.

Вокзал был украшен турецкими и советскими флагами.

Одновременно в Москву возвратились встречавшие министра в Баку посол Турецкой республики в СССР господин Зекки Алайдин и пом. зав. 1 восточным отделом Наркоминдела А. Ф. Миллер.

Министра сопровождают начальник его секретариата господин Рефик Амир и секретарь господин Шюкюр Эмин. (ТАСС).

В МАНЧУРИИ СВЫШЕ 300.000 ПАРТИЗАН

ШАНХАЙ, 11 июля. (ТАСС).

По сведениям издающейся в Маньчжоу газеты «Шаньбао», в Манчжурии насчитывается свыше 300 тысяч антияпонских партизан. Другая газета «Шуньбао», приводя данные командования Квантунской армии о манчжурских партизанах. По этим данным, в районе Илан-Фанчен (провинция Саньцзян) органируют большие отряды партизан Си Вень-Туна (около 5 тысяч человек). Большие отряды партизан действуют и в др. районах.

По японским официальным сведениям, в течение последних 12 месяцев японские войска имели 1800 столкновений с партизанами, во время которых было убито 1070 японских солдат.

орудий, из которых мятежники бомбардировали Мадрид. Артиллерия республиканцев в последних боях показала свое превосходство над артиллерией противника. В воздушных боях 12 июля с обеих сторон принимал участие до 200 самолетов. Самолеты республиканцев усиленно бомбардировали Навалькариеро, Вильяверде, Усера, Карабачель. Во время боя в Кахорно был уничтожен целый батальон марокканцев.

Правительственные войска с 5 июля очистили от мятежников территорию в 100 квадратных миль. Захвачено свыше 1500 пленных.

БЕСПОСАДОЧНЫЙ ПЕРЕЛЕТ МОСКВА—СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС—СЕВЕРНАЯ АМЕРИКА

ПО СТАЛИНСКОЙ ТРАССЕ

Беседа с героем Советского Союза тов. М. М. Громым

О дальнейшем беспосадочном перелете я мечтал давно. Впервые я конкретно поставил перед собой задачу совершить такой полет в 1924 году. Но возможностей для этого не только у нас, но и во всем мире в то время еще не было. В нашем распоряжении находились лишь оставшиеся со времени гражданской войны старомодные аэропланы с крайне ограниченными возможностями. Наша родина тогда только начинала опереться, отрабатывая свои молодые, крепкие авиационные крылья. В этой созидательной работе принимала участие вся страна. Я знал, что наступит время, когда мы, советские летчики, сможем с гордостью за свою родину на прекрасных советских самолетах продемонстрировать новые и новые победы над воздушной стихией. И я не ошибся. Это время наступило. Моя мечта стала реальностью. Мы отправляемся в перелет по великой сталинской воздушной трассе: Москва — Земля Франца Иосифа — Северный полюс — Северная Америка, продолженной товарищами Чкаловым, Байдуковым и Беляковым.

В 1925 году я совершил свой первый большой перелет Москва — Пекин протяжением свыше 7 тысяч километров. Шесть советских самолетов, в числе которых был и мой, летели через пустыню Гоби, пески Монголии, Пекин и дальше через Желтое и Японское моря — в Токио. Благополучно опустившись в Пекине, я узнал, что француз Аррошар совершил блестящий перелет вокруг Европы, причем по длине его маршрут равнялся нашему, но полет длился три дня, а наш — 33 дня. Это известие меня крайне взволновало. С тех пор меня не покидала мысль — доказать всему миру, что мы, советские летчики, можем летать не хуже, чем иностранцы.

Прошел еще год, и наша страна обогатилась самолетом «АНТ-3» «Пролетарий», созданный в Центральном аэродинамическом институте (ЦАГИ), под руководством Андрея Николаевича Туполева. На этом самолете мне было предложено в том же 1926 году сделать полет, необходимый аррошарскому — вокруг Европы в три дня. Полет закончился успешно. Рекорд Аррошара остался позади, и я был позор гордости за свою родину, за наши самолет и мотор. Французские летчики оказали мне высокую честь, избрав «как лучшего летчика мира 1926 года» членом своего клуба «старых стволов».

Возвратившись из этого перелета, я продолжал работать в качестве летчика-испытателя.

В 1929 году я совершил второй европейский перелет на самолете «АНТ-9» «Крылья Советов». Этот перелет еще раз показал всему миру, как быстро растет наша авиационная техника, как растут люди нашей авиации. Самолет «АНТ-9» по тем временам был лучшей машиной в Европе.

В 1934 году страна доверила мне испытание величайшего в мире сухопутного самолета «Максим Горький», вызвавшего восхищение по всем миру.

В течение многих лет я с напряженным вниманием следил за ростом авиационной техники и борьбой за первенство в области дальних беспосадочных полетов по прямой. Первые мировые рекорды принадлежали Аррошару, летавшему в 1926 году из Парижа в Аравий и перывшему, примерно, за 45 часов около 4,5 тысячи километра. Почти одновременно два капитана французской службы — Янгере и Дорьяны — вылетели на самолете «Брегет» из Парижа в Омск и поставили новый мировой рекорд, пролетев без посадки свыше 4700 километров.

Вскоре на арене боев за первенство появился американский летчик Линдберг. За 32 часа беспосадочного полета он покрыл рекордное расстояние между Нью-Йорком и Парижем — около 6 тысяч километров. Первенство перешло затем к англичанам, после к итальянцам, а от них к французам. Кост и Беллон покорили на «Брегет» расстояние от Парижа до Цинциннати, равное 7900 километрам.

В 1933 году французские летчики Кодез и Росси на моноплане «Блерио» пролетели 9104 километра по маршруту Флойт — Биллет (Северная Америка) — Райкс (Сарния). Но все эти перелеты, как правило, проходили по самым удобным трассам. Перелет Кодеза и Росси был проведен в местности, изобилующей радиостанциями, в районе, где находилось много парашютов, передававших на самолет метеорологические сведения.

Перелет из Москвы в Соединенные Штаты Америки через Северный полюс, совершенный Чкаловым,

Байдуковым и Беляковым, является, после перелета Линдберга через Атлантический океан исключительным событием в авиационной жизни. Начиная этот перелет, советские герои не ставили себе целью побить мировые рекорды. Для этого они могли выбрать более легкую, изученную трассу.

III.

В 1936 году Юмашев, Данилин и я начали готовиться к дальнейшему беспосадочному перелету. В наше распоряжение был предоставлен самолет «АНТ-25».

Весной 1937 года, вместе с Чкаловым, Байдуковым и Беляковым, мы подали соответствующую заявку правительству с просьбой разрешить нам перелет из СССР в Америку через Северный полюс.

10 июня меня вызвали к товарищу Сталину. Войдя в кабинет, я увидел за большим столом товарищей Сталина, Молотова и Ворошилова. Здесь же находились Народный комиссар обороны промышленности товарищ Рухомичев, заместитель Наркома обороны командир второго ранга товарищ Алексис и профессор А. Н. Туполев.

Носиф Виссарионович, приветливо улыбаясь, крепко пожал мою руку. Тепло приветствовали меня также товарищи Молотов и Ворошилов.

Я изложил свою просьбу: разрешить мне вместе с Чкаловым перелететь через полюс. Подробно доложил о моем плане перелета, рассказал о машине и моторе. Началось обсуждение. Товарищ Сталин, выслушав все доводы за и против перелета, заявил, что он согласен за удовлетворение нашей просьбы, но одновременно потребовал, чтобы мы не рисковали и в случае необходимости сели в любом пункте Северной Америки.

IV.

Итак, мы летим через Северный полюс по великой сталинской трассе. В этот дальний путь мы отправляемся на такой же машине, как и та, на которой совершил свой перелет товарищ Чкалов, Байдуков и Беляков. На крыльях нашего самолета арками белыми буквами начертано: «АНТ-25».

Длительная работа над конструкцией этого самолета, тщательная тренировка, многократные испытания дали нам возможность приступить к организации этого дальнего полета по прямой линии. В этом полете огромную услугу окажут мне тот опыт, который я приобрел в сентябре 1934 года. На самолете «АНТ-25» и вместе с товарищами Филиным и Спириным продержался тогда в воздухе 75 часов и покрыл за это время по замкнутой кривой расстояние в 12411 километров. Мы летали сначала на небольшой высоте. На вторые сутки мы уже набрали высоту в 3 тысячи метров. Вскоре после того, как навстречу самолету стал подвигаться фронт кучевой облачности, мы вынуждены были подняться еще выше. На 5000-метровой высоте у нас отказалось работать радио и замерзли взятые для питья паразан и чай. Мы были одеты достаточно тепло и все же мерзли от холода. Кабина не была утеплена.

Самолет шел над территорией Харьковской и Днепродзержинской областей, но временами мы чувствовали себя как в Арктике. Это было на третий день полета. Из Москвы шел грозный фронт, Харьков грозил сплошной слоистой облачностью. Мы летели, ориентируясь только по приборам. Это было очень трудно после столько часов непрерывного полета.

Перелет из Москвы в Америку через Северный полюс представляется, конечно, неизмеримо большие трудности. Мы летим по неизведанным местам и, кроме того, огромное расстояние по прямой лишает возможность заранее точно сделать метеорологический прогноз. Это подтвердила полет Чкалова, Байдукова и Белякова. Они над океанами и льдами большую часть пути пролили в слепом полете. Около 72 градусов широты Чкалов, Байдуков и Беляков встретили циклон и вынуждены были свернуть в сторону к Земле Франца Иосифа. Пробывав облачность, самолет обледенел и лед держался на плоскостях больше 20 часов. На всем протяжении маршрута от Москвы до Ванкувера погода не благоприятствовала полету.

Учитывая это, мы решили несколько изменить маршрут своего полета. Вылетев из Москвы, возьмем курс на Новую Землю, а отсюда

на остров Рудольфа и дальше по меридиану Рудольфа к Северному полюсу.

Самолет «АНТ-25» как бы специально создан для нашего перелета. Я уже говорил о способности его покрывать дальние расстояния. Советская техника оборудовала наш самолет новейшими авионавигационными приборами. Хотя он и является одностопным самолетом Чкалова, но имеет от него некоторые отличия. «АНТ-25» обладает двойным управлением. Второй пилот товарищ Юмашев и я можем, не сходя со своих мест, управлять самолетом. Кроме того, это дает нам возможность в тяжелых условиях управлять самолетом вдвоем одновременно. Для облегчения пилотирования самолета по солнцу, мы сами разработали один очень простой прибор. Сущность его заключается в следующем: на крыльях самолета прикрепляется палочка, наблюдаемая за солнечной тенью которой дает возможность пилоту контролировать курс, даваемый штурманом. Самолет снабжен, конечно, и рацией.

Учитывая опыт перелета товарищей Чкалова, Байдукова и Белякова, мы решили несколько изменить порядок радиосвязи с землей. Ориентировать нас будут сначала две станции — Московская и одна из станций, расположенных в советской арктике. Перелетев Северный полюс, установим связь также не больше чем с двумя мощными американскими радиостанциями (Сан-Франциско и Сиэтл). Это значительно упростит и сделает более надежной связь самолета с землей.

Для того, чтобы взять больше горючего и максимально облегчить машину, мы оборудовали себя от целого ряда дополнительного аварийного снаряжения. Аварийный запас продовольствия берем не на два месяца, а только на полтора, аптечку вместо десяти килограммов — полтора килограмма. Отказываемся от излишних чехлов для рулевой и спальных мешков и так далее. Все это кажется мелочью, но в результате мы имеем дополнительный и очень солидный запас горючего.

Отправляясь в перелет, мы полностью уверены в успехе. Мы заверяем наш великий народ, что с честью выполним почетное задание товарища Сталина. (ТАСС).

По профессии я летчик-испытатель. Почти вся моя летная жизнь состояла из испытаний новых самолетов. Я горячо люблю авиацию. И еще больше свою специальность. В течение 10 лет, изо дня в день, я летаю на новых машинах, оцениваю их достоинства и недостатки, всю сумму показателей, из которых складывается характеристика той или иной конструкции. Через мои руки прошло около 80 различных типов новых легких и тяжелых самолетов. Испытывая машины, я знаю, что работаю на благо родины, на благо своего народа.

Мы, советские летчики, всегда находим горячую поддержку и внимание у нашей партии, правительства и нашего великого народа. Нам предоставляются все возможности для осуществления своих планов.

На всю жизнь мне запомнилась моя первая встреча с товарищем Сталиным. Это было 12 июня 1933 года во время физкультурного парада на Красной площади. За несколько дней до этого я закончил испытание нового большого самолета. Народный комиссар обороны маршал Советского Союза товарищ Ворошилов представил меня товарищу Сталину. Вождь народов дружески приветствовал меня, расспрашивал о подробностях перелета, о работе моторов, о моем самочувствии. И когда я уходил, он тепло попрощался со мной, пожелав успешной работы.

Я дал себе тогда клятву неустанной работой, всей своей жизнью ответить на внимание товарища Сталина. Я начал упорно готовиться к установлению ряда рекордов. В прошлом году мне было разрешено сделать несколько рекорд-



ОТКЛИКИ ЗА ГРАНИЦЕЙ НА ВТОРОЙ БЕСПОСАДОЧНЫЙ ПЕРЕЛЕТ МОСКВА—СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС—США

Калифорния

САН-ФРАНСИСКО, 13 июля. (ТАСС). Калифорнийские газеты уделяют большое внимание второму трансполярному перелету самолета «АНТ-25». Газеты помещают под крупнейшими заголовками последние сообщения о ходе перелета, а также фотографии и биографии товарищей Громова, Юмашева, Данилина. Огромный интерес к перелету еще больше усиливается по мере приближения «АНТ-25» к США. Публика с жадностью раскрывает газеты, слушает сообщения по радио. Из редакций газет беспрерывно звонят в советское консульство и сигнальный корпус армии США, запрашивая сведения о ходе перелета.

США

НЬЮ-ЙОРК, 13 июля. (ТАСС). Нью-Йоркские вечерние газеты помещают на видном месте подробные сообщения о перелете самолета «АНТ-25». Газета «Таймс», выходящая в Лос-Анжелос, пишет, что «на пути воздушного сообщения через Северный полюс становится все оживленнее. Всяся за первым перелетом трех советских летчиков, приземлившихся в Ванкувере, последовал другой перелет. Северный по-

Чехословакия

ПРАГА, 13 июля. (ТАСС). Все чехословацкая печать уделяет большое внимание новому перелету советских летчиков через Северный полюс в США. Все газеты перечисляют подробности о старте самолета «АНТ-25» и ходе перелета. Даются также подробные биографии участников перелета. Некоторые газеты, как, например, «Лабольские новости», публикуют все радиосообщения с борта самолета «АНТ-25».

Швеция

СТОКГОЛЬМ, 13 июля. (ТАСС). Все шведские и норвежские газеты уделяют второму перелету Москва—Северный полюс—США еще большее внимание чем то, которое они уделяли первому перелету. Все газеты помещают подробные сообщения о снаряжении самолета, биографии участников перелета и т. д. Ряд газет в заголовках подчеркивает, что самолет блестяще снаряжен, а летчики, и в первую очередь герой Советского Союза Громов, широко известны, как выдающиеся пилоты.

НАШ ПУТЬ В СЕВЕРНУЮ АМЕРИКУ

Беседа со штурманом С. А. Данилиным

Герои Советского Союза товарищи Чкалов, Байдуков и Беляков проложили новый кратчайший воздушный путь из СССР в Северную Америку. Они осуществили мечту многих полярных исследователей, пытавшихся связать по воздуху два континента через Северный полюс. На нашу долю выпала честь доказать всему миру, что полет Чкалова, Байдукова и Белякова не является случайным. Наша страна создала первоклассную авиационную промышленность, которая дает нам возможность установить на этой великой трассе регулярное воздушное сообщение.

На меня, как на штурмана, возложены в этом полете большие и сложные обязанности. Я должен провести самолет по точно заданному курсу. В этом деле поможет мой 15-летний штурманский опыт. Я не один раз участвовал в дальних и скоростных перелетах, указывал путь целым звенам и эскадрильям самолетов.

В моем распоряжении на самолете имеются достаточное количество первоклассных точных приборов, которые дадут нам нашу тяжелая индустрия. Для астрономической ориентировки самолет снабжен солнечным указателем курса конструкции инженера Сергеева, секстантом отечественного производства, всеми таблицами и принадлежностями для расчетов местонахождения по наблюдениям за солнцем, луной и звездами. При астрономической ориентировке особенно необходимыми являются отсчеты точного времени. Для этого у нас — хорошо выверенные хронометры.

На «АНТ-25» имеется также гироскопический прибор, позволяющий на коротком отрезке времени (до 15 минут) держать без помощи магнитной коррекции заданный курс. Прибор нам крайне необходим, так как вблизи магнитного полюса компасы, в том числе и гироскопические, работают неправильно.

Самолет обеспечен всеми необходимыми приборами для того, чтобы вести машину вслепую. Имеются аннагоризонт, вариометр, указатели скорости поворота и скольжения, группа приборов, контролирующая работу мотора. В кабине самолета находится также газоанализатор, который показывает качество горючей смеси, поступающей в цилиндры из карбюратора. Он позволит очень точно поддерживать наилучший режим работы мотора.

Нашему полету предшествовала тщательная научная подготовка.

Детально изучили маршрут, его рельеф, климатические данные, расположение земных радиостанций, их мощность и так далее. Мы составили предварительные расчеты для всех пунктов маршрута. Точно вычислено, каково будет положение солнца и соотношение темного и светлого времени по всему маршруту. Астрономический институт имени Штернберга изготовил для нас таблицы предвычислений высот и азимутов солнца и луны для определенных пунктов вдоль нашей трассы. Тщательно подготовлены карты, на которые нанесен маршрут, расстояние между контрольными ориентирами.

В нашем распоряжении имеются специализированные аэронавигационные карты, на которые занесены все сведения, могущие нам потребоваться в полете. Из этих карт мы всегда узнаем, где находится ближайшая техническая база (на случай вынужденной посадки) и радиостанция, точно будем знать рельеф интересующей нас местности и так далее.

Большая группа специальных приборов даст мне возможность непрерывно вести наблюдения за траекторией полета и выполнять расчеты так, чтобы полет точно отвечал заданному маршруту.

Когда мы будем находиться над американским матерком, хребты скалистых гор лягут для нас осязательно, как основных ориентиров. После того, как мы пересечем реку Пис, эти хребты встанут поперек нашего пути и нам придется преодолеть их на высоте 4—5 тысяч метров. Мол штурманская работа значительно усложнится, если нас здесь застанет ночь. Точно определять, где будет находиться наш самолет, когда наступит темнота, сказать пока трудно. Это зависит главным образом от путевой скорости на всем пути. Точно предсказать эту путевую скорость также нельзя, так как она зависит от действия ветровых, попутных и боковых ветров.

Но почти весь наш полет будет проходить при ослепительном полярном солнце. Полярный день даст нам возможность при низкой облачности вести самолет над облаками при помощи солнечного указателя курса, изготовленного научно-исследовательским институтом ВОНИ.

НА САМОЛЕТЕ „АНТ-25“ Беседа с майором А. Б. Юмашевым

Кабина сделана более просторной и удобной, она отапливается, система обогрева улучшена. Масляные баки снабжены хорошей тепловой изоляцией.

При снаряжении нашего самолета в далекий путь был учтен опыт недавнего перелета Чкалова, Байдукова и Белякова. Как известно, в районе Северного Ледовитого океана и Северного полюса часто бывает не только низкая, но и высокая облачность. Это подтвердил перелет Чкалова и его товарищей. Им пришлось над арктической зоной лететь на большой высоте. В течение 10 часов они пользовались кислородными аппаратами, они в конце концов израсходовали весь запас кислорода. Сейчас мы это учли и взяли с собой жидкого кислорода почти втрое больше, чем его было на самолете Чкалова. Кислород находится в баллонах под большим давлением. Мы сможем пользоваться кислородом в течение 24—25 часов.

Товарищ Чкалов сообщил, что экипажу «АНТ-25» пришлось вести большую борьбу с обледенением самолета. Машина находилась в полете обледенения около 20 часов и чтобы избавиться от этого приходилось забираться как можно выше. Учена и эта трудность. На нашем самолете находится значительно больше антиобледенительной жидкости. Обледенение самолета, как известно, наступает уже при 10 градусах. Особую опасность в этом случае представляет обледенение винта. Обычно, когда в таких условиях винт самолета покрывается коркой льда, начинается сильная тряска мотора и машину немедленно приходится вести на посадку, так как авария неизбежна. Поэтому большое внимание мы уделяли тому,

чтобы хорошо обеспечить винт самолета антиобледенительной незамерзающей жидкостью. По специальному небольшому трубопроводу она стекает на плоскости винта и благодаря центробежной силе, получаемой во время вращения винта, не расплывается, а остается на лопастях, предохраняя от обледенения. Увеличенный запас этой жидкости обеспечит нашему самолету возможность значительно легче преодолевать низкие температуры на всем протяжении пути через полярный батсвейн.

Экипаж получил теплую, удобную одежду. В случае вынужденной посадки самолета мы будем иметь возможность расположиться довольно удобно, даже если посадка произойдет на необитаемом месте. В нашем распоряжении имеется надувная палатка с двойными стенками и спальные мешки. На борт нашего самолета погружены также клиншевы, резиновые спасательные пояса, лыжи, ружья, электрические фонари и предметы домашнего обихода — кастрюли, сковородки, ножи, ложки, вилки и так далее.

Каждый из нас снабжен принципом парашютом, который в случае необходимости может быть одет в течение 2—3 секунд.

За счет уменьшения аварийных запасов и облегчения внутренности переоборудования самолета мы берем значительно больший запас горючего. Общай полетный вес нашей машины превышает полетный вес самолета Чкалова. Горючее для нас изготовлено по специальному рецепту в Центральном институте авиационного моторостроения.

Нам предстоит, как и героям Советского Союза Чкалову, Байдукову и Белякову, пролететь над полюсом

и посадить самолет на территории Северной Америки, тем самым вторично подтвердить возможность трансполярного воздушного сообщения между Советским Союзом и Америкой по кратчайшему пути через полюс.

В этом перелете я буду исполнять обязанности второго пилота. Кроме того я буду заменять радиста, а также штурмана товарища Данилина. К этой ответственной работе я готов. Много времени отнял у меня подготовка к исполнению обязанностей радиста.

Мне, как второму пилоту, придется управлять самолетом около половины пути — Михаил Михайлович Громов имеет большой опыт продолжительного пилотирования машины в труднейших метеорологических условиях и, в частности, при слепом полете. Кое-какой опыт в этой области имею и я.

Перед отправлением в этот дальний путь мы подробно изучали трассу маршрута, метеорологические условия перелета и пользовались каждой свободной минутой, чтобы проверить свои теоретические познания на практике. Иногда мы в тренировочных полетах находились около 10 часов, проверяя материальную часть и снаряжение. Особое внимание мы обращали на проверку радиостанции. Мы проверяли и себя, нарочито усложняя тренировочный полет. Я, например, пользовался во время слепого полета несколькими комплектами приборов и тем самым ставил себя в худшие условия полета.

Мы летим по великой воздушной сталинской трассе с чувством величайшей гордости и ответственности за возложенные на нас партией и правительством задачи. (ТАСС).

О РАБОТЕ КОЛХОЗОВ И ГОРЗО

Я очень доволен постановлением бюро Крайкома ВКП(б) о томских колхозах.

Бюро Крайкома партии правильно отмечает, что Томский горком и горсовет вместо того, чтобы решительно бороться за изыскания новых доподличных источников доходов колхозов, поощряющих ослепленную трудом колхозников, стали на путь прямого игнорирования организации в колхозах подобных отраслей и промыслов.

Томский горком и горсовет не заметны в горЗО вредителей, которые, якобы, в интересах поднятия основных отраслей колхозного производства (пашенства и животноводства) изгнали из колхозного производства подобные промыслы, предоставляя использование их исключительно в индивидуальном порядке колхозникам и единоличникам. Это привело к развитию частно-собственнических тенденций, отрывало колхозников от колхозного производства, сокращало выходы на колхозные работы, подрывало колхозную трудоспособность.

Этим самым грубо нарушалась основа сталинского устава сельхозартели — правильное сочетание личных интересов колхозников с общественными интересами колхозов.

Бюро Крайкома партии правильно вскрыло недостатки в колхозном строительстве Томского района.

Я вот уже пять лет работаю в колхозном хозяйстве. Работа рядовым колхозником и председателем колхоза. Сейчас работаю председателем сельсовета.

У нас получилось так, что многие колхозники нашего района в основном жили, да и сейчас еще некоторые живут, на колхозном доходе, а доходом, полученным индивидуальным способом.

Возьмем колхозников на тридцать километров от города. На какие доходы они живут: на колхозные или на индивидуальные? Почти все колхозники вблизи города круглый год заняты то взвозом, то продажей дров, сена, угля, огородной зелени, орех и прочих продуктов. В отдельных колхозах летом сдают дома под зачи. А основной работой в колхозе, если посчитать за круглый год, занимается не больше половины трудоспособных. Да притом еще если председатель колхоза отказал в подводе для поезда в город, то находится такие колхозники, что не выходят на работу для два.

При таком некохозном отношении к общественному хозяйству колхозов естественно развиваются частно-собственнические тенденции у отдельных колхозников. Дело доходит до того, что в отдельных колхозах находятся такие колхозники, которые нанимают людей особенно в сенокос, дроворезку и заготовляют столько сена или дров, что из заготовленного до 70 проц. продают на рынке. Например, в колхозе «Красная горка» Флимонов Я. П. числится нетрудоспособным, но он ежегодно нанимает людей, эксплуатирует их и на вырученные деньги живет. А в колхозе почти не работает. И все это делается неизвестно. А председатель колхоза обяз-

но считает, что это хорошо, что его колхозники заготовят с избытком дров, сена и т. д. Такой политически слепой председатель считает, что колхозники будут лучше работать, а не замечает главного, что такой колхозник нередко превращается в торговца, в спекулянта Дромова. Мало того, что такой колхозник на работу не выходит, он и коней отрывает от колхозной работы, изуряя их перевозкой непосильных грузов.

К чему приводит такая неправильная практика работы в колхозе? Она приводит к неравному отношению к обществу колхозному хозяйству, приводит к полному разрыву, телег, сбрун. Она приводит к неадекватному расходованию колхозных средств.

Каждый колхоз имеет приходящую расходную смету. Ее составляют и утверждают. Но после этого и до годового отчета в нее не заглядывают ни председатель колхоза, ни работники горЗО. А квартальные отчеты представляются в горЗО только для формы. Деньги расходуются без соблюдения тех статей, которые предусмотрены сметой. И в результате получается, что колхозники должны получить на трудодни денежную часть дохода, но деньги израсходованы на другие цели.

По уставу сельхозартели разрешается в исключительных случаях для колхоза временный наем работников. А в большинстве наших колхозов счетоводы работают наемно, потому что горЗО не заботится о подготовке кадров. Выучит колхоз счетовода, что-нибудь не понравится ему в этом колхозе, он бросает работу, едет в горЗО. А в горЗО говорят: «Иди в такой то колхоз, договаривайся». Счетовод едет и договаривается работать не за трудодни, а за 150—200 рублей в месяц, что по смете в колхозе не предусмотрено. А в тот колхоз, из которого счетовод ушел, горЗО посылает другого счетовода и повторяется такая же история.

По нашему Протопоповскому сельсовету из 8 колхозов только один счетовод работает за трудодни, а остальные получают зарплату. Между тем эти деньги должны были пойти колхозникам на трудодни, а счетоводы могли быть подысканы из колхозников и работать за трудодни. В одном нашем колхозе вылачивают больше двух тысяч рублей в год на содержание счетовода, что я считаю тоже грубым нарушением устава артели.

В колхозе «Красная горка» больше двух лет работал счетоводом за трудодни Саженов А. А. Задумал он перейти на зарплату. Став увлечен от работы. Инструктор горЗО снял его с работы, якобы, за то, что он злоумышленно запутывал счетоводство. Общее собрание исклочет Саженова из колхоза. ГорЗО прислало в этот колхоз счетовода, которому стали платить 200 рублей в месяц. Новый счетовод действительно дело запутал и его так же сняли с работы. Тогда Саженов А. А. обращается в правление колхоза «Красная горка» с предложением своих услуг, и правление решает принять его за 200 рублей в ме-

сяц и по четыре подводы в месяц выдвигать ему от колхоза для поездок в город. И вот теперь Саженов посмеивается над близорукими работниками горЗО, которые способствуют нарушению колхозного устава.

Я считаю, что такая постановка работы горЗО в корне не верна.

Мало того, ряд колхозов начинают за деньги также и других работников, как кузнецов и плотников. Все это ведет к снижению оплаты трудодня колхозников.

Сейчас уже наступил сенокос. Есть колхозники и некоторые председатели колхозов, намеревающиеся работать по старому методу. Этот старый негодный метод заключается в попытках в наших колхозах разрешить косить сено в отдельных колхозниках, дрова заготавливать также не коллективно, а каждому за себя. Особенно это стремление проявляется в предтоговом сборе ореховых шишек.

Надо разбить это вредное, некохозное настроение. Как заготовка сена, дров, так и сбор орехов надо организовать коллективно, в колхозе колхоза, а не индивидуально.

Можно бы привести еще ряд недостатков в работе колхозов и горЗО. Но я считаю, что и приведенных фактов достаточно, чтобы руководители колхозов и горЗО поняли, какие ошибки они допускают в своей работе и постарались бы скорее их искоренить. А что нужно сделать — указано в постановлении Крайкома партии. Надо только это постановление поскорее провести в жизнь.

ДЕГТЯРЕВ,
Председатель Протопоповского сельсовета.

В СТОЛОВОЙ ПЕДИНСТИТУТА ОРУДУЕТ ПРЕСТУПНАЯ РУКА

Много в педагогическом институте болтают о бдительности, но ничто не делает для предотвращения в жизнь указаний товарища Сталина. Ярким примером может служить работа столовой, которая все время приносит убытки, но никто не проверяет ее работу. За прошлый год столовая принесла около 10 тысяч рублей убытка, а ревизия не была.

Депутатской группой горсовета в июне была произведена ревизия за 3 месяца 1937 года. Установлено, что у заведующего складом Корешкова недостает продуктов на 1863 рубля 93 коп.

Выявлено также, что он выписывал расходные документы на продукты, которые на склад не поступали. Так, например, масла списано в расход на 600 рублей больше, чем было куплено. Всего незаконно списано продуктов на 1569 рублей 34 копейки. Имеется ряд фактивных документов, по которым списаны в расход продукты, никогда со склада не выдававшиеся. Много счетов, написанных заведующим столовой Мухиным, — не заверены. Вскрыт и еще целый ряд вопиющих безобразий.

Но безобразия продолжают твориться и сейчас. В столовой корчат студенты тухлым мясом и делают двойную наценку на продукты, а руководители института т.т. Жданов и Шамахов даже и не пытаются расследовать, чья преступная рука орудует в столовой. Сейчас столовая обслуживает учителей, приехавших на сессию заочников. Обслуживание — самое отвратительное. Но это настолько не волнует ни директора гор. Жданова, ни секретаря парткома т. Шамахова.

При их попустительстве зав. столовой Мухин, старший повар Козаленок и кладовщик Корешков продолжают работать вместо того, чтобы пойти под суд. Растратчик Корешков вместо зав. складом стал агентом снабжения. В столовой процветает семейственность. Например, счетовод Ножкина ведет учет своей матери-кассира.

Пора работникам прокуратуры заинтересоваться деятельностью этой столовой, потому что многочисленные жалобы студентов в дирекцию пединститута не помогают.

Член горсовета **М. ТРОНОВ.**

НАШ ОТВЕТ

Стахановцы Томской лесопереработочной базы быстро оформили подписку на Заем укрепления обороны СССР.

В моей бригаде 18 человек, каждый подписался на 200 рублей, один — на 250.

Вот наш ответ фашистам, пыта-

ющимся протянуть свои кровавые руки к советской земле.

Мы всеми силами будем крепить обороноспособность нашей любимой родины, и счастливым, радостным жизнью у нас никто не отнимет.

Бригадир-стахановец
ВАСИЛЬЕВСКИЙ.

НА СТРАЖЕ ГРАНИЦ НАШЕЙ РОДИНЫ.



Боец тов. Южаков, отличник караульной службы, известен в части как бдительный часовой. Благодаря его находчивости и бдительности были задержаны на запретной территории два нарушителя. На снимке: тов. Южаков в дозоре. (Совзфото).

ПИСЬМА С КУРОРТА Я ОТДЫХАЮ В ЛИВАДИИ

Метал ли мой дедушка, чтобы его внуки получили высшее образование? Нет. Мой дедушка был кустарь — сапожник. Дедушкин отец и мой отец были кустарами — сапожниками. Мне судьба тоже предвещала быть сапожником-кустарем.

Но революция изменила судьбы людей. Я живу в сталинскую эпоху, когда «судьбу» мы строим сами. Я учусь в индустриальном институте и буду инженером.

Метал ли мой дедушка, что его дети, или он сам, смогут отдыхать на южном курорте? Нет. Он говорил, что курорты только для знати, для приспешников царя, для людей, которые угнетают трудящихся.

Сергей Филиппов в своих заметках о Крыме (1889 г.) пишет: «Было время недавнее, когда ехать в Ялту считалось признаком высшего положения и свободных средств. Сезоны, проводимые в нашей Ницце, являлись в некотором роде патентами на принадлежность к чину-тождному, обеспеченному, веселому. Время, которое проводили там, было веселое время бросания денег и мало стесняемой свободы нравов. Ялта была тогда полна блеска, шума и смеха.»

Теперь курорты принадлежат тем, кто о них ранее не мог даже мечтать. Невозможно передать ту радость, которая охватила меня с момента, когда я узнал, что отправляюсь на курорт в Ливадию... Поезд, казалось, шел тихо, хотя и не имел он ни минуты опоздания. На седьмые сутки я прибыл в Ливадию.

Здесь встретили меня тепло, по-родному. Хорошее медицинское наблюдение, отличное питание. Прекрасный парк с тропическими растениями, с беседками и фонтанами, очаровательный вид на Черное море, пляж с голубой прозрачной водой и правильный распорядок дня — все располагает к здоровому отдыху.

Курорт Ливадия когда-то принадлежал царю Николаю Кровавому. Ливадийский дворец построен в 1910—1911 гг. в стиле эпохи итальянского возрождения. Вмешательство царя и его жены в пост-

ройку дворца привело к значительным искажениям основного архитектурного замысла.

Убранство дворца свидетельствует о полном отсутствии художественного вкуса у царственных заказчиков. Обилье всякого рода дешевых безделушек, а также исключительное внимание к предметам религиозной культуры (иконам, православные картины из жизни святых) достаточно ярко подчеркивают убожество личности царственного дома Романовых.

После революции бывший царский дворец стал здравницей трудящихся. Ливадия сперва была превращена в крестьянский санаторий всеобщего назначения, сейчас здесь санаторий имени Сталина. Со всех концов Советского Союза сюда приезжают отдыхать лучшие люди нашей социалистической родины.

Курорты Крыма являются и здравницей мирового пролетариата. С каждым годом все большему количеству иностранных рабочих предоставляются на них отдых и лечение. Вот отзыв иностранца о крымских санаториях, опубликованный в ливадийской газете «Ударник».

«После фашистских избиений и пощипок лишит меня жизни через повешение, мне, приславшему в СССР, на советский курорт, невозможно найти слов для выражения радости и гордости за те прекрасные блага, которыми пользуются рабочие на советском курорте. Уезжая с курорта очень довольным, я благодарю за внимание и уход, который мне был организован как больному в Симеизе в санатории «Фрунзе—Семашко»... (Ганс Беймлер, генеральный секретарь ЦК компартии Баварии).

Сейчас на курортах Артек и Симеиз отдыхают дети героической Испании. В Артеке, вместе с отличниками учебы, отдыхает Амайя-дош Долорес Ибаррури (Испания).

БЕЛЯЕВ Михаил,
студент Томского индустриального института имени С. М. Кирова.
Ливадия.
1 июля 1937 года.

В ГОРЫ, НА МОРЕ, В ДОМА ОТДЫХА!

Студентам индустриального института в этом году предоставлены большие возможности хорошего отдыха. Только на один курорт отправляются 106 студентов. Часть из них поедет на теплые морские берега Крыма, в Красноводск, Пятигорск и другие курорты.

Восемь студентов — отличников уже выехали в горы Кавказа и Алтая. 10 студентов отправятся в немное интересное путешествие по Крыму.

Большое счастье вышло студенту Яворскому. Ему, как лучшему дипломнику — отличнику, достался туристский билет на канал Волга—Москва.

Крупная экскурсия организована профкомом института на «Красноярские столбы» и на строящийся машиностроительный завод.

Другая экскурсия состоится в ав-

густе на Байкал, куда поедет 17 студентов.

Большая часть студентов поедет в дома отдыха. В них в различные сроки направляются 400 студентов, таким образом удовлетворяются полностью все желания.

Для оставшихся в Томске студентов организована теннисная секция, при общешкольных — волейбольные игры. В пригороде организован институтский летно-планерный лагерь.

Не оставлены без внимания и дети семейных студентов. Большинство их охвачено детским садом, который выехал на дачу, часть детей посещает вновь организованные детские площадки, много детей охвачено санаториями и пионерскими лагерями института.

И. Рольнин.

О НЕКОТОРЫХ МЕТОДАХ И ПРИЕМАХ ИНОСТРАННЫХ РАЗВЕДЫВАТЕЛЬНЫХ ОРГАНОВ И ИХ ТРОЦКИСТКО-БУХАРИНСКОЙ АГЕНТУРЫ

(Продолжение. Начало см. «Красное Знамя» за № 126, 127, 129, 130).

Двурушничество — этот ад буржуазной разведки — пропитало троцкистов, зиновьевцев и правых «до мозга костей». В самом деле, что такое двурушничество? Это — двойничество в разведке. Троцкистско-бухаринскому разведчику ничего не дороже, кроме собственной шкурки. У этого зверя нет никакой морали. Троцкисты толят и убивают своего человека, если он попался.

Самые коварные методы, приемы бандитов применяли троцкисты-зиновьевцы и правые по отношению к людям, в которых они сомневаются. Возьмем пример с Фухманом, членом троцкистской фашистской организации. Он «случайно» выпал из электропровода и разбился. О смерти Фухмана один из членов троцкистской организации, приятель Фухмана, ведет беседу с Пятаковым. Этот «приятель» говорит Пятакову, что незадолго до смерти Фухмана он видел его, разговаривал с ним и обратил внимание на то, что Фухман был в очень возбужденном состоянии, и что все обстоятельство смерти Фухмана является подозрительным. На это Пятаков ответил, что Фухмана выбросили из электрички троцкисты и что так будут и впредь поступать с теми людьми, которые не будут пользоваться доверием у троцкистов и могут их выдать.

Вот другой случай. В одном из городов Союза ССР два ответственного, состоявшие в подпольной троцкистской организации, имели возможность читать материалы по разоблачению врагов народа. Когда они из материалов увидели, что

третий работник изобличен как участник троцкистской террористической организации, они почувствовали, что если НКВД этого участника подпольной троцкистской организации арестует, то он, зная все, может их выдать и организация провалится. Исходя из этого, они собрали часть троцкистско-зиновьевских подпольщиков и вывели неписанное постановление о том, что изобличенный член организации должен застрелиться.

Приведу и такой случай. На Украине в Краматорске троцкисты не надеялись на одного из своих сообщников, думая, что он их выдаст. Тогда руководитель организации пригласил его покататься на автомобиле вместе с женой. На полном ходу на повороте он пустил автомобиль на телеграфный столб, а сам выпрыгнул. Он убил жену этого предполагаемого изменника, а потом сказал: «Вот черт, шкурка выделка не стоит — зря бату убил, а тот жив остался».

Это — приемы заграничных контрразведок. Заграничные контрразведки, желая посадить в тюрьму или учреждение своего агента, не оставляют никаких сомнений перед выданным десятком своих шпионов, чтобы восстановить авторитет одного. Такие примеры были. Немцы и поляки члм подговаривали и выдавали своих немцев, чтобы завоевать доверие для крупного шпиона. Через своих же собственных агентов, выдавая их, они завоевывали доверие. Надо сказать, что троцкисты и бухарины для фашистской разведки довольно большая находка. Если фа-

шистам надо делать хорошую комбинацию, послать лазутчиков, которые должны пробраться на военные заводы, то в лице троцкистов, зиновьевцев, бухаринов и других предателей и злейших врагов народа они приобретали агентов, которые уже сидели на определенных участках работы и которых нужно было только переключить на практическую работу.

Стоит привести интересный исторический пример о двурушничестве в двойничестве шпионов. У Людоука XIV была разведка, которая очень удачно работала против англичан, выведывала у них военные секреты. Людоука XIV наградила ее титулом герцогини Обиньи. Можно себе представить, как несказанно он был удивлен, когда через некоторое время англичане дали ей титул герцогини Портсмут. Причина тут ясна: она одновременно служила и Франции и Англии. Эта самая «герцогиня» и есть прототип современных разведчиков, шпионов, диверсантов.

Убийства, взрывы, отравления, клевета — все это оружие из арсенала иностранных разведок. Эти шпионы и диверсанты — агенты фашистских разведок — особенно опасны для нас тем, что некоторые представители ее — люди, формально не чужие, имеющие партийный билет в кармане. Они скрывают свое подлинное лицо, прикидываются друзьями советской власти, двурушничают, втираются в доверие и втихомолку вредят.

Одна из таких шаяк троцкистских вредителей и диверсантов орудовала на заводе «Красный треугольник».

Завод, который дает стране большую долю резиновых изделий, давно привлекает к себе взгляды иностранных разведок. Еще в 1930 году на заводе была раскрыта вредительская организация, работавшая по заданию одной иностранной разведки. Вредители-инженеры Кристсон, Виленский, Губе, Реймарус, Маслов, Кошелев были осуждены на разные сроки заключения. Но спустя некоторое время, когда агент Троцкого — Биткер оказался во главе резиновой промышленности, он обратил внимание на этих вредителей, добился их освобождения, взял на работу и направил на завод резиновой промышленности, в том числе и на «Красный треугольник». Сюда же он послал троцкиста Пору. Возглавляя и руководя всей этой шайкой опытный двурушник, троцкист Васильев.

Кто они, эти предатели, верные слуги фашистских разведок? Какими методами они творили свое подлое подрывную работу на заводе? Главарь этой контрреволюционной шайки троцкистских вредителей и диверсантов Васильев — старый кадровик троцкистского подполья; он еще в 1923 году, будучи студентом Свердловского комвуза, боролся против линии партии и ее Центрального Комитета. Двурушником, державшим за пазухой камень против партии, он остался и в последующие годы. Поэтому, когда Биткер, орудовавший в Глазго, стал по директиве Нуды-Троцкого «наиболее чувствительные удары в наиболее чувствительные места», он не забыл Васильева и назначил его директором «Красного треугольника». Несколько лет назад на дачу к Васильеву в Сестрорецк приехал «в гости» Биткер. Гуляя по парку, сначала полушутками, потом в открытую, гость заговорил о деле своего приезда. Существовал организация, — выказывая свои карты Биткер, — в резиновой промышленности. Эта организация ставит своей целью срыгнуть механизацию на

таких гигантах, как «Красный треугольник», провалить освоение советского каучука, выводить из строя оборудование. Согласен ли он, Васильев, вступить в эту организацию?

Васильев не пришлось уговаривать. Волк волка быстро узнал.

Два предателя разработали план вредительской работы на «Красном треугольнике».

Изображая из себя «старого революционера» и «опытного хозяйственника», директор — вредитель, разбазаривая государственные средства, насаждал на заводе шумуху, угонничество и подхалимство. На важнейшие участки завода подбирался заводом негодные люди, разваливая работу. В этой затхлой атмосфере вредительской банды было легко проводить свою подрывную работу.

Когда ближайшие помощники Васильева были разоблачены как вредители, он прикинулся простотком, которого-де обманули. Он непрост был полагаться, что не проявил должной бдительности, за что, мол, готов держать ответ. Но двурушничать ему больше не удалось. Он был разоблачен до конца как главарь вредительской шайки на заводе, выполнявший поручения матерого троцкистского бандита Биткера. Васильев долго и упорно отрицал свое участие в троцкистской вредительской организации, а потом, припертый к стене показаниями своих сообщников, вынужден был снять маску и тогда заговорил своим языком:

«Поскольку я изобличен свидетелем, дальнейшее отрицательство считаю бесполезным...»

Такой матерый вредитель, как Кристсон, начал свою контрреволюционную работу много лет назад. Он поддерживал связь с немецким шпионом А. А. обергелем его от органов советской власти. Осужденный на десять лет за вредительство и затем помилованный, он смелит отблагодарить своего благодетеля Биткера,

пославшего его на «Красный треугольник» техническим директором.

Биткер без обиняк сказал своему подручному, что троцкисты ставят своей задачей захватить власть в стране и восстановить капиталистические порядки. На вопрос Кристсона, что он, беспартийный инженер получит от этого, Биткер ответил: «Руководящий пост в промышленности», — и дал конкретные задания — вовлекать во вредительскую организацию антисоветских настроенных специалистов и с их помощью срыгать механизацию, освоение советского каучука и всячески дезорганизовать производство.

На шпильном производстве стали орудовать вредители Козлова, Пунинский, Комарицкий, на кашонном — вредитель Старосельский, кулацкий сынок Алымович и Бычков, на протектике — дворняжский отпрыск Зегзда и Пискарев. Почти все они — выходцы из буржуазных и дворянских семей, мелкие и крупные авантюристы, готовые продавать себя каждому, кто подороже заплатит.

Троцкистско-вредительская банда на «Красном треугольнике» прежде всего ставила задачу противодействовать освоению советского каучука. На заводе давно существовали репенты, по которым можно было успешно освоить советский каучук. Но вредители имели прямое задание — срыгать работу на советском каучуке, держать завод в зависимости от натурального каучука, в зависимости от буржуазных государств. В этой подрывной работе большую роль сыграла вредительница Козлова в бытность свою начальником шпильного производства. Она сознательно путала все репенты, составляла такие репенты с советским каучуком, которые давали огромное количество брака, а потом вредители всякую доказывали, что на советском каучуке работать невозможно.

(Продолжение следует).

