

МАГИСТРАЛЬ УГЛЯ

18 августа
1938 года

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА НОВОКУЗНЕЦКОГО
ОТДЕЛЕНИЯ ТОМСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

№ 89 (345)
Гор. СТАЛИНСК

День авиации — всемирный праздник

Ни в одной стране мира авиация не пользуется такой любовью, таким вниманием народных масс, как в нашей стране. День авиации стал у нас традиционным, народным праздником, он вошел в быт, в сознание советского народа.

Герои дня авиации — наши славные советские летчики, гордые соколы нашей страны, сталинские питомцы, выращенные партией Ленина — Сталина, советским правительством и личным вниманием и неустанными заботами товарища Сталина.

Герои дня авиации — это рабочие, инженеры, конструкторы и техники нашей могучей авиационной промышленности, создавшей за две сталинские пятилетки.

Задача советской авиационной промышленности — создавать такие машины, которые способны бы лететь дальше, быстрее и выше всех. Советские авиационные заводы показали, что они с этой задачей справляются успешно.

Мировой рекорд дальности полета по прямой был завоеван советскими летчиками — Героями Советского Союза Грозовым, Юмашевым и Данилиным на машине, созданной советскими рабочими из советских материалов. Имена Героев Советского Союза Чкалова, Байдукера, Белякова, Водопьянова, Молокова, Алексеева и других хорошо известны советскому народу.

Недавно страна с восхищением следила за героическим перелетом Героев Советского Союза Владимира Коккинаки и Александра Брандковского из Москвы в район Владивостока и трех летчиков — Полины Осипенко, Веры Ломоко и Марины Расковой из Севастополя в Архангельск на гидросамолете.

Эти перелеты еще раз показали всему миру, что советская страна располагает в одинаковой степени и первоклассной технической базой самолетостроения, и непревзойденными людскими кадрами авиации.

Отвечая на приветствие по случаю блестящего завершения перелета Москва — район Владивостока, тов. Коккинаки говорил: «Самолеты, которые мы строим, отлично выдержали испытание. Машина, на которой мы летели, — не единственная. Наша промышленность строит такие самолеты в большом количестве. И когда потребуется, когда товарищ Сталин скажет, что надо лететь не одному летчику, а многим сотням и тысячам советских пилотов, — тогда тысячи советских летчиков полетят туда, куда прикажет партия, куда прикажет правительство, куда укажет великий Сталин».

В этих простых словах выражены мысли и чувства всего советского народа.

Авиация в нашей стране стала делом миллионов. Авиационный спорт — любимейший вид спорта советской молодежи. На необъятной территории нашей страны раскинулась широкая сеть аэроклубов. Тысячи и тысячи трудящихся овладевают летным искусством без отрыва от производства, занимаются парашютизмом, планеризмом. Среди юношества большой любовью пользуется авиамоделизм.

Задача Осоавиахимовских организаций — всемерно способствовать этому глубокому народному движению, выражающему всю силу советского парашютизма.

Славное племя советских летчиков служит высоким целям и задачам социализма, возмечивает нашу социалистическую родину, оно творит великие и культурные дела на пользу всего человечества. Этим наша советская авиация, авиация социализма, отличается от авиации капиталистических стран и особенно от авиации германских, японских, итальянских фашистских варваров, которые получили печальную известность бомбежкой беззащитных городов Испании, Абиссинии, Китая, убийством мирного населения — женщин, стариков, детей.

Наша авиация служит делу мира и прогресса, но в грозный час войны, когда враг осмелится напасть на нашу советскую землю, наши летчики обрушатся на врага всей силой своей могущественной техники, своей личной храбрости, своего пламенного патриотизма и уничтожат его.

В своей речи к 20-летию Красной Армии и Военно-Морского флота товарищ Ворошилов так охарактеризовал личный состав наших военно-воздушных сил:

«Советские летчики, сильные духом, с непреклонной сталинской волей, делом доказывают, на что они способны. Летчики — Герои Советского Союза становятся признанными героями и за пределами нашей Родины. Они — победители неприступных воздушных пространств — олицетворяют собой духовную силу, спокойствие и непреклонную волю советского народа и боевую мощь нашей Красной Армии и Военно-Морского Флота».

В день авиации мы шлем горячий привет всем работникам героической советской авиации, нашим славным летчикам, всем рабочим, инженерам, конструкторам и техникам авиационной промышленности, планеристам, парашютистам и всем членам Осоавиахима.



Герой Советского Союза
Владимир Константинович КОККИНАКИ

Грудью встану на защиту родины

Авиация — любимый спорт советской молодежи. Молодежь юной, прекрасной страны победившего социализма идет в аэроклубы и без отрыва от производства овладевает летным делом.

Комсомолка-общественница, работница управления 5 отделения службы движения Вера Плеханова в январе 1938 года поступила учиться в Сталинский аэроклуб.

— От программы — говорит Вера — я отстала на 100 часов. С любовью и упорством я взялась за овладение программой. Приходилось выполнять три работы — работать на производстве, работать над тем материалом, который преподают и работать над материалом, по которому я отстала.

Благодаря упорству, в феврале я догнала своих товарищей.

С первой задачей — теория — Вера справилась хорошо. Впереди стояла более трудная задача — практика — управление машиной. Желание как можно быстрее взять руль управления в свои руки и вести машину в воздух, мучило. Долгим казался срок до дня самостоятельного полета.

Срок настал. День выдался на славу. Самая летная погода. С

утра, вместе с инструктором, тов. Плеханова водила самолет по кругу. Через несколько кругов Вера хорошо посадила машину и приготовилась к выходу из нее. Вдруг подходит начальник летной части, спрашивает:

— Одна полетишь?
— Полечу!

Начальник летной части дал команду принести груз. Груз принесли, привязали, Вера полетела одна.

Радости не было конца. Плавно, спокойно идет машина. Четко безотказно работает мотор.

Полет совершен благополучно. Оценка дана — «хорошо».

Скоро Вера Плеханова вместе со всеми учлетами Сталинского аэроклуба будет сдавать зачет по пройденной программе.

— Сейчас — говорит т. Плеханова, я упорно готовлюсь к экзамену, для получения права управления машиной, чтобы в любой момент грудью встать на защиту октябрьских завоеваний, на защиту той радостной, счастливой жизни, которой живет советский народ, которую обеспечила партия большевиков под мудрым руководством тов. Сталина.

М. Констан.

ДА ЗДРАВСТВУЮТ СОВЕТСКИЕ
ЛЕТЧИКИ, СОКОЛЫ НАШЕЙ
РОДИНЫ, ДОБИВШИЕСЯ МИ-
РОВЫХ АВИАЦИОННЫХ
РЕКОРДОВ!

МАРШ ВОЗДУШНОГО КОМСОМОЛА

Широкие крылья
На солнце горят,
Летит эскадрилья —
Воздушный отряд.
Круги, повороты
И снова круги...
Летят самолеты
Один за другим.

Припев:

Победную песню
Мотор поет,
Поет!
Ведет самолет
Комсомолец-пилот,
Комсомолец-пилот.

Дозоры не дремлют,
Надежны посты,
Советскую землю
Хранят с высоты.
Пусть дымка дымится,
Пусть колос растет, —
Могучая птица
Охрану несет

Припев:

Туда, где под снегом
Земля не видна,
Где в самом небе
Взлетает волна.
Где полная полночь,
Где северный лед,
На выручку, в помощь
Гудит самолет.

Припев:

Спешите, моторы,
На всех скоростях
Туда, где просторы
Плуги бороздят.
Где ляжет послушно
Под сталь целина,
Дорогой воздушной
Несем семена.

Припев:

Навалимся круче
На ветер крылом,
Пропеллером тучи
Сверлим на пролом.
Круги, повороты
И снова круги...
Идут самолеты
Один за другим.

Припев.

ИНФОРМАЦИОННОЕ СООБЩЕНИЕ

О совместном заседании Совета Союза и Совета Национальностей 15 августа 1938 г.

Вчера, 15 августа, в 11 часов дня, в зале заседаний Верховного Совета СССР, в Кремле, состоялось второе совместное заседание Совета Союза и Совета Национальностей.

Председательствует — председатель Совета Национальностей депутат тов. Шверник Н. М.

С докладом по пункту второму порядка дня Сессии о проекте «Положения о судоустройстве СССР, союзных и автономных республик» выступил Народный комиссар юстиции СССР тов. Рычков Н. М.

(ТАСС)

Пережитые чувства

Разрезая вуаль утренней дымки, самолет шел по горизонту. Под крылом медленно выползают село, река, широкое колхозное поле. А вот аэродром, на нем стоят самолеты, у которых копошатся маленькими точками — люди.

Как все это знакомо! Кажется, изучено до самой мелочи, ты видишь с высоты как на земле.

Воздух. Вы не представляете себе, что значит воздух? Вы привыкли ощущать его только на земле. Но там, в высоте, воздух совершенно иной. Он вливает в вас силу, мужество и отвагу. Перед вами рассеивается весь страх.

Представьте себе — человек впервые садится в самолет, у него приподняты, чувства, напряжены нервы, увеличивается пульс и в груди, сверх его желания затаился ложный страх. Но когда человек в высоте, когда его омыла первая струя утреннего «зефира» — страх бесценен. Человек на высоте и не чувствует высоты. Его нет. Есть шаблон. Сплошная карта. Перед вами красивая естественная картина земной коры.

Как это хорошо! Вы спокойнее и глубже дышите. Уравновешенные крови вас заставляет петь, кричать и вы это проделываете не замечая того, что с вами рядом сидит человек, он тоже самое делает, что и вы под аккомпанемент моторного гула, который заменяет вам в воздухе лучше всякой музыки на земле. И на мгновение привыкаете к «обстановке», становитесь неотделимой ее частью, вам хочется лететь и лететь, лететь без посадки дальше и выше...

Эти чувства одинаковы у всех тех, кто впервые садится в самолет. Совершенно отличны чувства летчика, которые кроме него никогда и никто не переживает. Ты держишь в руках машину, знаешь каждый ее нерв, живешь вместе с ней, руководишь — командуешь и она покорно выполняет все твои движения — тогда ты чувствуешь, что это — грозная сила Советского Союза тем, кто попытается на нас напасть.

Мы в воздухе... Самолет сделал несколько мелких виражей и пошел в зону. Альтиметр показывал 800 метров. Высота приличная. Таисия Константиновна Шадрина еще раз посмотрела по сторонам, определив границы своей зоны, и плавно повела ручку вправо. Самолет слегка накренился, увеличивая быстроту вращения вокруг своей оси. Замля как бы стала над нами горой. Умножилось давление воздуха, увеличился свист в ушах — она выполняла глубокий вираж.

Выполнив вираж, Тася перевела самолет на петлю. После нескольких упражнений в воздушном «ренском колесе» она включила мотор и самолет плавно, как-бы ползая в воздухе. Наступила абсолютная тишина. Мы разговариваем свободно, довольствуясь изумительной красотой воздушного «моря».

Таисия Константиновна в памяти перебирала свой пройденный путь.



Тася Шадрина — сведенист 5 отделения службы движения, окончила при Сталинском аэроклубе курс летного дела, на инструктора общественника.

Вера Плеханова — комсомолка, ударница производства, овладевает летным делом без отрыва от производства.



С 1935 года она работает оператором Новокузнецкого отделения Томской жел. дороги. За стахановскую работу была 4 раза премирована. В 1936 году поступила учиться в аэроклуб и с тех пор каждый день после работы она берет книги и идет изучать сложную авиационную технику.

Первое время Тася с подозрением смотрела на самолет. Его тоненькие стрингеля и расчалки внушали недоверие. Она ощупывала каждый винтик и гайку, проверяя их прочность. Но больше всего не оставляла надоедливой мысль: „неужели я не смогу научиться летать — управлять самолетом?“

Настойчивость и упорство в учебе покончили раз и навсегда со всякими сомнениями.

В сентябре 1936 года Тася окончила летную школу. В этом же году, в октябре, совершила 2 прыжка с парашютом с самолета. Она до сих пор не забыла пережитых чувств — это был один момент, который требовал, чтобы собрать все силы мужества, оторваться от крыла и лететь в 800 метровую воздушную прорву. Мужество не изменило — на ее груди красуется значек парашютиста.

Таисия Константиновна на этом не остановилась. Она учится дальше. Она хочет стать летчиком — инструктором, чтобы в совершенстве владеть летным делом. Появилась еще большая настойчивость, еще большее упорство и мечта осуществилась.

Сегодня Тасе особенно хочется эту мысль пережитых чувств рассказать всем, всем... Но она на минуту оставила ее, сделала разворот и повела самолет на посадку.

Это был последний полет, которым Таисия Константиновна Шадрина, дочь батрака, к дню советской авиации закончила летно-инструкторскую программу с оценкой „Отлично“.

Г. Цуканов

Голубая даль

В комитет комсомола зашел молодой, бравый Петя Стрельцов

— Вот и наш летчик — в один голос сказали сидевшие ребята.

— Ну, как, Петя?.. Летаешь?.. Выпала низкорослая красноречивая девушка.

— Хотя не скоро, но летать будем, — сухо, но уверенно ответил тов. Стрельцов. Сегодня был на комиссии...

— Приняли? — Спросил кто-то из сидящих.

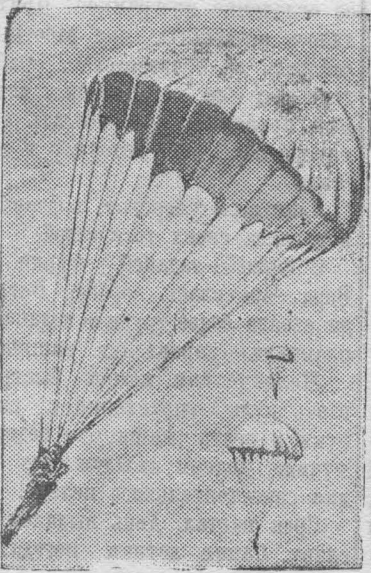
— Да.

— Думаешь овладеть летным делом?...

— Да, думаю, и овладею.

В этот день тов. Стрельцова приняли в летную школу без отрыва от производства при Прокопьевском аэроклубе.

Это для молодого патриота социалистической родины казалось чем-то особенно достопримечательным. Волнующие душевные переживания, мысль о том, что он, работник железнодорожного транспорта, не в далеком будущем сядет на самолет и будет штурмовать в воздушном пространстве. Он был полон мысли о том, что это доступно только рабочей молодежи нашей социалистической родины, обогретой лучами Сталинской Конституции.



После работы Петя шел в аэроклуб и упорно изучал летную технику. Ему хотелось как можно скорее изучить самолет и подняться в воздух.

Несколько дней Петя ходил с особенно приподнятым настроением и затаенным страхом в груди, тогда как он узнал в аэроклубе, что на днях он поднимается в воздух и увидит голубую даль.

В середине мая с группой учеников на аэродром выехали Петя. Инструктор тов. Петровский отдал команду: — тов. Стрельцов, подготовиться к полету.

Через несколько минут Петя сидел в кабине самолета. Гул мотора пронзительно резал уши, но Петя не замечал его, у него была вся мысль сосредоточена как бы скорее подняться в воздух и испытать, о чем он мечтал несколько месяцев.

Самолет идет по кругу. Тов. Стрельцов, впервые поднявшийся в воздух, испытывает на первых порах затаившийся страх, потом он исчезает, прибывает энергия, сила воли и мужества.

Август приносит молодому учелу новые чувства радости, отваги и мужества. Пете доверяют самостоятельно управлять самолетом. Он садится в кабину и уверенно поднимает машину в воздух и там, в голубом пространстве, управляет ею.

Сделав несколько виражей, Петя разворачивает самолет и идет на посадку. Вылезая из кабины, он доложил командиру об окончании летной практики учелта.

Петя Стрельцов к дню авиации окончил курсы учелтов при Прокопьевском аэроклубе. Сейчас он полон гордости тем, что он не страшится ничего ни на земле, ни в воздухе, он готов в любую минуту сесть на самолет и вместе с миллионами патриотов нашей счастливой родины ринуться на врага, посягающего на нашу счастливую, мирную и радостную жизнь.

Г. Десятков

О ГРУЗЧИКАХ ЗАБЫЛИ

На железнодорожном транспорте нет больших и малых людей — все работники, работающие на транспорте, ответственны перед государством за четкую слаженную работу конвейера. Мы, грузчики, — хотя нас часто и не дооценивают отдельные хозяйственники и даже партийные руководители, но от нас зависит многое.

Если мы несвоевременно погрузим или выгрузим вагоны — это значит нарушится график движения поездов. Среди грузчиков станции Усаты также не мало замечательных стахановцев, показывающих образцы культурной работы. Моя бригада, при правильной организации труда добила также неплохих успехов. Июльский план мы выполнили на 335 процентов.

Нет сомнения, что наша бригада могла бы еще дать лучшие результаты в поднятии производительности труда, но вся беда в том, что мы грузчики, у руководителей станции — начальника станции т. Топорченко и секретаря парткома т. Куриленко остаемся незаметными людьми. Начальник станции т. Топорченко даже не интересуется нашей работой. Он ни разу не был на товарном дворе и не интересовался нашей работой. Т. Куриленко кое-когда заходит на товарный двор, но практической помощи в организации труда, в развертывании массово-воспитательной работы среди грузчиков также не оказывает.

Читка газет среди грузчиков не проводится. Заключение социального договора не проверяется.

Не лучшее дело обстоит с организацией рабочего места среди грузчиков. Выгрузочная площадка избита, трапы поломаны, настилками и рукавицами грузчики не обеспечены. На 52 грузчика имеется всего только 7 наспинников и т. д.

Прораб грузчиков Булганин и смотритель товарного двора Абрамов зная обо всем этом никаких мер не принимают.

Носков.

Бригадир грузчиков станции Усаты.

Стахановские дела грузчиков

Грузчик-стахановец погрузочного пункта станции Новокузнецк-пассажирская тов. Анцупов, который на днях уходит в ряды Рабоче-Крестьянской Красной Армии, совместно с грузчиком-стахановцем тов. Костриковым 12 августа соревнуясь с грузчиками своей бригады тт. Бурдин и Полубеженцевыми показали замечательные образцы стахановской работы.

Борясь за первенство в социалистическом соревновании 2 пары грузчиков в течение 1 часа 20 минут разгрузили 4 вагоны муки — выгрузив 71 тонну вместо 11,3 тонны по норме.

Производственное задание тт. Анцупов, Костриков, Бурдин и Полубеженцев выполнили на 622 процента.

Гурин

начальник Новокузнецкой участковой погрузо-разгрузочной конторы.

ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

Политотдела Новокузнецкого отделения Томской ж. д.
14 августа 1938 года

При проверке мною кружка по истории ВКП(б) в парторганизации депо Новокузнецк 13 VIII с г. установлено, что пропагандист тов. Хорик допустил в работе кружка применение, осужденных ранее партией, методов в учебе, шиканство зубрежки, разложив тему среди слушателей по определенным вопросам. Благодаря такой постановке учебы ни один слушатель в кружке оказался неподготовленным по всей теме, не имея при себе конспекта.

Политотдел постановляет:

1. Занятие 13-го августа, в кружке по истории партии в парторганизации депо Новокузнецк, отменить. Предложить секретарю парткома депо тов. Кудряшеву и пропагандисту тов. Хо-

рик провести занятие вторично не позднее 17 VIII, оказав слушателям практическую помощь в подготовке.

2. Предупредить пропагандиста тов. Хорика, что при повторении подобных случаев извращения методов преподавания в кружке, будет поставлен вопрос о привлечении к партийной ответственности.

3. Предложить нач. сектора пропаганды тов. Писареву подготовить на совещании секретарей парткомов и партторгов 23 VIII вопрос о состоянии партийного просвещения и методов преподавания.

Настоящее постановление опубликовать в печати.

Начальник Политотдела

Огарко.

Парторганизация не заботится о нуждах сочувствующих

По решению ЦК ВКП(б) при первичных партийных организациях созданы группы сочувствующих ВКП(б). Задача партийных организаций воспитать сочувствующих в духе большевизма — подготовить их для вступления в ряды коммунистической партии большевиков. Для этого необходимо, чтобы первичная партийная организация прежде всего знала запросы и нужды сочувствующих и заботилась о них.

Первичная парторганизация вагонного участка Усаты во главе с парторгом тов. Шапкинским, очевидно, до сих пор не поняла этой важности и серьезности. Она еще недостаточно работает по воспитанию сочувствующих.

Например, в феврале этого года меня приняли в сочувствующие ВКП(б). Вскоре я уехал на 3-х месячные курсы. Вот уже два месяца тому назад, как я вернулся с курсов, но, однако, партийная организация все же не интересуется моими нуждами и запросами. Мне, как молодому командиру, руководившему впервые массами, нужна повседнев-

ная и практическая помощь, которой я до сих пор не получаю от партийной организации.

Моя смена работает еще не на должной высоте потому, что в смене слабо развернута массово-воспитательная работа, недостаточно развернуто стахановское движение, но парторг тов. Шапкин и его заместитель тов. Логачев не интересуются этим вопросом. В течение двух месяцев тов. Шапкин был в смене всего только раз, а его заместитель тов. Логачев ни разу.

Единственную помощь Шапкин оказал мне в том, что позвал меня к себе в кабинет и посоветовал мне подать заявление о вступлении в кандидаты ВКП(б).

Как ни странно, а я, как сочувствующий, абсолютно не расту политически. В течение двух месяцев я ни разу не посетил партийную учебу, а парторганизация вагонного участка, в свою очередь, не заинтересовалась, почему я не посещаю партийную учебу?

Зачиняев

сочувствующий ВКП (б).

Партком не руководит агитработой

В период выборов в Верховный Совет Союза ССР и союзных республик на узле Усаты не плохо была организована агитационная работа. Было организовано 4 агитационных пункта. Около 200 агитаторов работало с избирателями, они несли большевистское слово в массы.

После выборов значительная часть агитаторов забросила свою работу. Они порвали связь с массами. Также прекратили свою работу и агитационные пункты. Помещения, в которых помещались агитационные пункты, используются для других целей.

Узловой партийный комитет и его секретарь тов. Александрин на одном из заседаний партийного комитета вынесли решение — закрепить успехи, достигнутые в период подготовки к выборам и продолжать агитационную работу. На этом же заседании партийного комитета обязали секретарей парткомов и партторгов первичных партийных организаций, чтобы они повседневно руководили агитационной работой.

Вынесли решение, записали в

протокол — на этом и успокоились. Агитаторов никто не собирает, не проводит с ними семинаров и не дает им указаний. Агитационной работой также не занимается и партийный комитет узла.

Секретари парткомов и парторги первичных партийных организаций тт. Куриленко, Стомин, Несеров, — растеряли своих агитаторов. Даже лучшие агитаторы за последнее время, такие, как тт. Можейко, Славников, Мельников, Потапова, Зяблицева и многие другие перестали ходить на участки и проводить агитационную работу.

Сейчас весь многомиллионный народ страны победившего социализма следит за ходом Второй Сессии Верховного Совета СССР. Трудящиеся страны следят за работой избранных народа. Отсюда большая ответственная и почетная задача возлагается на агитаторов, которые должны рассказать избирателям о работе Сессии. Узловой партийный комитет ст. Усаты должен помочь агитаторам в этой большой и ответственной работе. Яковлев.

Советская авиация

(люди, цифры, факты)

* В 1923 году впервые в нашей стране было организовано регулярное воздушное сообщение. Тогда существовала только одна воздушная линия протяжением в 400 километров. К концу второй пятилетки длина воздушной сети союзного и местного значения превысила сто тысяч километров. По протяженности авиационной сети Советский Союз занял первое место в мире.

* В 1923 году воздушный транспорт СССР перевез всего 300 пассажиров, 1,8 тонны почты и лишь 0,1 тонны грузов. В 1937 году перевезено на самолетах свыше 211 тыс. пассажиров, более 9 тысяч тонн почты и около 37 миллионов тонн грузов. По объему грузовых перевозок воздушный транспорт СССР обогнал капиталистические страны.

Самая длинная воздушная магистраль в мире, проходящая по территории одной страны, — Москва — Хабаровск — Владивосток имеет протяжение в 8.190 километров. По этой линии совершают регулярные рейсы самолеты гражданской авиации.

Кроме того, в нашей стране функционируют еще несколько больших магистралей: Москва — Баку — Тбилиси (протяжение — 3.020 километров); Москва — Ташкент — Фрунзе — Сталинабад; Москва — Алма-Ата; Москва — Симферополь и др.

Столица СССР Москва связана воздушными линиями со всеми 11 союзными республиками, со многими автономными республиками и национальными округами.

* Лозунг советской авиации: летать дальше, выше и быстрее всех. Этот лозунг воплощается в жизнь. С каждым годом растет число всесоюзных и международных рекордов, завоеванных советскими летчиками. В 1936—37 г. советские летчики вписали в официальную таблицу Международной авиационной федерации (ФАИ) 18 новых международных рекордов.

Все существовавшие ранее рекорды высоты, достигнутые на самолете с коммерческим грузом, перекрыты советскими летчиками Коккинаки, Юмашевым, Нюхтиковым, Липкиным и другими. Наши летчики добились подвигами на высоте 12.695 метров с коммерческим грузом в 1 тонну; на высоту 8.980 метров с грузом в 5 тонн; на высоту 7.032 метра с грузом в 10 тонн; на высоту 4.535 метров с грузом в 13 тонн.

* Мировой рекорд дальности полета по прямой завоеван летчиками Героями Советского Союза Грозовым, Юмашевым и Данилиным. В июле 1937 г. они пролетели без посадки по маршруту Москва — Северный полюс — Соединенные Штаты Америки свыше 10.200 километров. Этот полет длился 62 часа 17 минут.

* Этому перелету предшествовали другие замечательные дальние перелеты.

20—22 июля 1936 г. Герои Советского Союза Чкалов, Байдуков, Беляков совершили беспосадочный перелет по Сталинскому маршруту: Москва — Северный Ледовитый океан — Камчатка —

Николаевск-на-Амуре — остров Чкалов, покрыв расстояние в 9.374 километра. Полет продолжался 56 час. 20 мин.

18—20 июня 1937 года те же летчики совершили беспосадочный перелет Москва — Северный полюс — Соединенные Штаты Америки, покрыв расстояние свыше 10 тыс. километров в течение 63 час. 25 мин.

* Герой Советского Союза М. В. Водопьянов — первый человек, совершивший посадку самолета на лед в районе Северного полюса. Это произошло 21 мая 1937 года. В этот день самолет Водопьянова «СССР-170» высадил на Северном полюсе 13 отважных полярников, из которых четверо — Папанин, Кренкель, Широков и Федоров остались зимовать на легендарной дрейфующей станции «Северный полюс».

* Три международных женских рекорда высотного полета на гидросамолете установила в мае 1937 года лейтенант Полина Осипенко. 22 мая она поднялась без груза на высоту 8.864 метра. Через три дня она снова совершила два рекордных полета с грузом в 500 и 1.000 килограммов.

Женский международный рекорд высоты на спортивном самолете установили 4 июля 1937 года летчицы Ирина Вишневецкая и Катя Медникова. Они поднялись на высоту 6.518 метров.

* 27—28 июня 1938 года летчик Владимир Коккинаки со штурманом Александром Бряндинским совершили беспосадочный перелет на самолете «Москва» по маршруту Москва — Хабаровск — район Владивостока, покрыв расстояние свыше 7.600 километров в течение 24 часов 36 минут со средней скоростью 307 километров в час. Этот перелет вписал новую замечательную страницу в историю советской авиации.

* 2 июля 1938 года героические летчицы Полина Осипенко, Вера Ломоко и Марина Раскова совершили беспосадочный перелет на гидросамолете из Севастополя в Архангельск, пройдя 2.416 километров за 10 час. 33 минуты со средней скоростью 228 километров в час. За этот героический перелет отважные летчицы награждены каждая орденом Ленина.

* Советские летчики пользуются исключительной любовью и вниманием всего населения нашей страны. Это показали выборы в Верховный Совет в декабре 1937 года и выборы в Верховные Советы союзных и автономных республик в июне 1938 года.

В Верховный Совет СССР депутатами были избраны летчики Герои Советского Союза: Лапидевский, Молоков, Водопьянов, Грозов, Юмашев, Данилин, Чкалов, Байдуков, Беляков, Коккинаки, Мазурук, полковник Копец, майор Черных, конструктор самолетов Ильюшин, летчица Валентина Гризодубова и многие другие.

В Верховный Совет РСФСР и Верховные Советы союзных и автономных республик также избрано много прославленных летчиков.

К событиям

В районе озера Хасан

При первой встрече военных представителей СССР и Японии 11 августа сего года военными представителями СССР было заявлено, что несмотря на прекращение в 13 час. 30 мин. 11 августа (местного времени) боевых действий, часть японских войск нарушила соглашение о перемирии, воспользовавшись перемирием, продвинулась вперед на 100 метров и заняла часть северного ската высоты Заозерной (Чанкуфин). Несмотря на протест военных представителей СССР и требование их о немедленном отводе японских войск на их прежние позиции, японские военные представители категорически отказались исполнить это законное требование. Ввиду того, что на указанном участке войска обеих сторон сблизились до 4—5 метров и вооруженное столкновение могло стихийно снова возникнуть в любой момент, военные представители обеих сторон на месте решили обоюдно отвести на этом участке на 80 метров назад войска каждой стороны. По получении об этом донесения советское командование на Дальнем Востоке в соответствии с заключенным соглашением о перемирии отдало распоряжение о немедленном возвращении наших частей на занимавшиеся ими прежние позиции, которые они занимали в 24 часа 10 августа, с указанием потребовать от японских представителей отвода японских войск. Это распоряжение было выполнено нашим командованием немедленно.

Одновременно Народный Комиссар по иностранным делам т. Литвинов указал послу Японии г. Сигемицу на это нарушение перемирия японскими войсками, потребовал отвода их на этом участке не менее, чем на 100 метров, предупредив, что если это не будет выполнено, то правительство СССР будет считать перемирие нарушенным по вине Японии.

К данному моменту японские войска отведены от вышеуказанного пункта.

12 и 13 августа состоялись снова встречи военных представителей СССР и Японии, уточнивших расположение войск обеих сторон.

Однако, на предложение военных представителей СССР 13 августа подписать протокол и карту, фиксирующие расположение войск обеих сторон, японские военные представители отказались это сделать, заявив, что они ждут указаний от своего высшего начальства и что, наверное, прибудет для этого другая, более авторитетная комиссия.

На этом военные представители обеих сторон расстались.

14 августа новых встреч не было.

В районе конфликта сейчас спокойно.

13 августа по предложению японских военных представителей и с согласия военных представителей СССР состоялся взаимный обмен трупными.

По подсчету командования, убитых на советской стороне оказалось 236 человек и раненых 611 человек.

По оценке нашего командования, потери японских войск достигают убитыми до 600 человек и ранеными до 2.500 человек. (ТАСС).

МУЖЕСТВО, ОТВАГА И БДИТЕЛЬНОСТЬ

Пограничники Н-ского морского ордена Ленина отряда бдительно охраняют советские рубежи. Недавно в одном японском поселке, расположенном близ советского поста, пограничники заметили японцев, одетых в маскировочные халаты. Они направлялись к советской территории, обозревая местность в бинокль. Один из японцев отделился от группы и скоро исчез из виду. Это не ускользнуло от внимания советских пограничников.

Начальник пограничной заставы усилил наблюдательные пункты. Старший наряда пограничник Иван Мехов, укрывшись в густом лесу, залег у подножья сопки. Пристально оглядывая каждый кустик, он заметил в ложине ползущего человека. Пугливо озираясь, неизвестный продвигался в глубь советской территории. Стараясь двигаться совершенно бесшумно, Иван Мехов зашел в тыл нарушителю границы, затем быстро выскочил и повалил его на землю. Без единого выстрела был задержан видный шпион иностранной разведки. У него отобраны кинжал и десять пакетов со стрихнином. На следствии шпион сознался, что был послан с заданием отравить скот и водоемы.

О другом местном пограничнике тов. Клопове сложилась слава, как о неутомимом следопыте, замечательном бойце. Бывший помощник машиниста тов. Клопов — отличник боевой и политической учебы, активный общественник. Неоднократно ему приходилось показывать свое мужество и бесстрашие при столкновении с врагами лицом к лицу. За последние полгода он три раза задерживал шпионов и диверсантов.

Через участок, где находится его наблюдательный пост, нарушителям трудно пробраться. Недавно на сопредельной стороне на берегу моря пограничники заметили прогуливающихся мужчину и женщину. За ними было установлено неусыльное наблюдение. Было замечено, что мужчина о чем-то горячо беседовал с женщиной, указывая рукой на советскую границу. Укрываясь за прибрежные скалы, Клопов вместе с отделенным командиром Глушко и бойцом Соломиным устроили засаду. Они проследили, как, оставив женщину, нарушитель ползком стал пробираться между камнями, намереваясь обойти пограничный пост. Пограничники отрезали ему путь. Через полчаса он был в кольце. Благодаря сообразительности, мужеству и энергии Клопова был

задержан крупный шпион-диверсант. Командование не раз премировало тов. Клопова за отличную боевую и политическую подготовку.

К лучшим людям Н-ского погранотряда принадлежит и пограничник Андрей Лобойко. На пограничной заставе он выполняет обязанности повара. Эта мирная работа не мешает ему, однако, наравне с другими нести бдительную охрану границы. Три месяца назад в одном километре от заставы, прогуливаясь в верховьях горной реки, Лобойко заметил чьи-то подозрительные следы. Сообщив об этом на пост, Лобойко вместе с бойцом Коноваловым взялись выследить, куда ведет этот след.

Всю ночь шли пограничники, пересекая реку, болота, крутые сопки. След привел их к брошенному барачу. Здесь они обнаружили нарушителей границы, которые безмятежно спали, уверенные в своей безопасности. Задержанные оказались шпионами иностранной разведки. Специальным приказом по пограничному отряду пограничники Лобойко и Коновалов были награждены. Лобойко подал заявление об оставлении его на пожизненную службу в пограничных войсках. Он готовится стать младшим командиром.

Недавно был здесь такой случай. Ночью пограничники Савельев и Давиденко стояли в дозоре, наблюдая за берегом моря. Очертания прибрежной полосы были еле видны. Пользуясь темнотой, нарушитель с вещевым мешком за спиной, согнувшись, пробираясь по берегу. Спускавшись к морю Савельев и Давиденко окликнули его. Он бросился бежать. Началась погоня. Расстояние между нарушителем и пограничниками все уменьшалось. Видя, что ему не уйти от погоны, нарушитель спрыгнул на льдину и бросился бежать. Пограничники не отставали от него ни на шаг. Тогда нарушитель бросился в прорубь. Рискнув жизнью, пограничники бросились за ним, вытащили его и доставили на заставу. Он оказался крупным шпионом иностранной разведки.

Пограничники орденоносного отряда, стоя на посту в пограничных заставах, расположенных на крутых склонах сопки, в глубоких падах, зорко всматриваются в линию границы. Ни один японский шпион, лазутчик не ускользнет от их взора. Защита советского Дальнего Востока в надежных и крепких руках.

М. Тамарин.

Наглая провокация польской полиции

Как передают из Варшавы, польская полиция продолжает свои бесчинства в отношении сотрудников советских представительств. Несколько дней подряд полиция арестовывает работников полпредства и торгпредства, при выходе их из служебных помещений, арестованных часами держат в полицейских участках, выпытывают сведения об их работе, о родственниках и т. д.

11 августа полиция задержала автомашину торгпреда, шофера арестовали, а машину бросили среди улицы. 12 августа почти

у самых ворот полпредства была задержана машина советского военного представителя, шофер этой машины был так же арестован.

Сотрудники полпредства и торгпредства лишены возможности нормально общаться с внешним миром. Торговые фирмы „вежливо“ извещают, что купленную вещь они не могут доставить в адрес полпредства и просят, чтобы в дальнейшем такие покупки делали не у них.

(ТАСС)

НЕТ ЗАБОТЫ О СТАХАНОВЦАХ

В приказе № 231/д. Л. М. Каганович требует от хозяйственников чуткого отношения к работникам железнодорожного транспорта и своевременного разбора их заявлений как в отношении недостатков работы, так и личных нужд.

Это указание наркома не желают выполнять руководители 11 дистанции пути тт. Мокротоваров и Сургунт. Никакой заботы об улучшении бытовых условий стахановцев они не проявляют. Тов. Сургунт очень редко бывает на квартирах и не знает, в каких условиях живут ремонтные рабочие и путевые обходчики. А условия, надо сказать, неважные. Взять, например, 1-е отделение 7-го околотка. На этом отделении коллектив путейцев по-большевистски выполняет приказы наркома и путь содержит в отличном состоянии с оценкой в 11 баллов.

Бесспорно, что руководители дистанции обязаны были создать нормальные бытовые условия и привести в порядок квартиры рабочих. Но, они, видимо, решили действовать по другому и не отпустили на ремонт казармы ни копейки кредитов, а ремонт требуется солидный.

Крыша совершенно не годная, протекает, как решето. Во время дождей, в квартирах целое наводнение. Размокшая глина обваливается с потолка и нередко попадает на голову. Дети от дождя спасаются под кроватями.

Такое отношение к стахановцам нетерпимо.

Партийная и профсоюзная организации должны немедленно заинтересоваться бездушным отношением к рабочим со стороны начальника 11 дистанции пути Мокротоварова и его заместителя по политчасти Сургунта.

В. Соболев.

Паровоз простоял 7 часов

16 августа на ст. Мундыбаш машинист паровоза № 732-58 тов. Башкатов привез состав поездов № 1020 в 3 часа 05 минут. Командиры отделения вместо того, чтобы немедленно паровоз загрузить работой, загнали его в тупик и на этом успокоились. Несколько раз машинист просил у диспетчера Заболотного работы, но работы не получал

7 час. 55 мин. паровоз № 732-58 стоял без дела и жег уголь. На этот возмутительный случай руководители отделения смотрят очень спокойно. Их не беспокоит простоявшая машина.

Начальник отделений должен в корне пресечь такие безобразия.

Башкатов, Гуров, Кудряшов.

Прекратить хождение по путям

При входе на перрон станции Кузедеево висит большое объявление: „Хождение по путям строго воспрещается, за нарушение — штраф от 5 до 25 рублей“.

Это объявление так и остается объявлением. Никто на него не обращает никакого внимания и, хуже того, пассажиры и вольные граждане считают железнодорожное полотно обыкновенной проселочной дорогой, по которой можно не только пешком ходить, но и ездить на лошадях.

Ежедневно, десятки граждан, не имеющих никакого отношения к станции, ходят и ездят на ло-

шадях по путям и никто их не останавливает, да и никому они не подчиняются.

Начальник станции тов. Межаков неоднократно просил начальника стрелковой охраны Гусева прислать хотя бы на несколько дней стрелка, для установления порядка, но на Гусева эта просьба не влияет. Хождение по путям и лазание под вагоны не прекращены и по сегодняшний день.

Дальше такое положение нетерпимо. Тов. Гусев обязан помочь в наведении порядка на станции Кузедеево.

Бор

Тайна Редкашеева

При проверке ремонтно-жилищной конторы ст. Новокузнецк-пассажирская общественным смотром 20 июля, было вскрыто ряд недоделок в квартирах, требующих текущего ремонта как то: застекление окон, устранение течи крыши и т. д., кроме того предложено управами тов. Редкашееву провести общее собрание жильцов.

9 августа мы проверили как же выполняются указания общественного смотра. Оказывается, в нашему удивлению тов. Редкашеев даже и не подумал об устранении недостатков, подмеченных общественным смотром и прямо нам заявил — ваши хождения бесполезны. Когда мы спросили как используются средства отпущенные на текущий ремонт тов. Редкашеев ответил — это моя тайна.

Скорее всего это не тайна, а бюрократическая болезнь и бездельность тов. Редкашеева,

что можно проследить на ряде примеров, во-первых, он чрезмерно груб с жильцами, на их вопросы и требования тов. Редкашеев отвертывается в сторону, отвечает грубо и с иронией — нет и все. В конторе порядок отсутствует, для того чтобы уплатить квартплату требуется не менее десяти раз сходить в контору. И много других фактов, говорящих о бездельности зарвавшегося бюрократа.

Почему общественный смотр и указывал о необходимости проведения собрания жильцов, где бы еще больше вскрылась бездельность Редкашеева, ввиду чего он и избегает созыва этого собрания. Безусловно дальнейшее пребывание тов. Редкашеева на этой работе не обеспечит подготовки квартир к зиме, на что партийной организации и жилищному управлению необходимо обратить самое серьезное внимание.

Воробьева

РАЗГИЛЬДЯЙ ЗАДЕРЖАЛ ПОЕЗД

В 0 часов 30 минут 16 апреля на станцию Мундыбаш прибыл поезд № 1502. Стрелочник 2-го поста В. Тетинев доложил дежурному по станции Гетманову о том, что поезд № 1502 проследовал благополучно. Гетманов, в свою очередь, вложив жезл, задал маршрут для пассажирского поезда № 65. Проверив маршрут, Гетманов вручил жезл главному кондуктору Михайлову и вслед за ним вышел провожать поезд.

Ровно в 1 час 12 мин. поезд № 65 отправился.

В 1 час 13 минут он был уже за стрелками. Гетманов последний раз посмотрел в хвост 65-го, зашел в свой кабинет и, как бы погруженный в дремоту, сел в кресло.

Покой Гетманова нарушил телефонный звонок. Главный кондуктор Михайлов сообщил, что машинист доехал до семафора и остановил машину.

— Почему не поехал? Это — симуляция, саботаж; вы не хотите ехать!... Вы...

— У вас семафор открыт — перебивал Гетманова — говорит Михайлов, и машинист прав, остановив машину.

Споры и разговоры длились 15 минут. Впоследствии выяснилось, что стрелочник Тетинев, приняв поезд № 1502, не закрыл семафор, а дежурный по станции Гетманов при открытом входном семафоре отправил пассажирский поезд.

Начальник станции должен привлечь к ответу разгильдяя Тетинева.

Сидоренко

НАШ МЕТАЛЛУРГИЧЕСКИЙ РАБФАК

Металлургический Рабфак — любимое учебное заведение у нашей молодежи. Сотни трудящихся ежегодно поступают в Рабфак для того, чтобы получить твердые, устойчивые знания. Рабфак за 6 лет своего существования выпустил больше 500 чел. и большинство из них уже сейчас инженеры, врачи, педагоги, руководители цехов, нач. станций и др.

В этом учебном году в Рабфак должны опять поступить больше 250 человек. Сотни заявлений уже поданы, но очень мало, около десятка, подано железнодорожниками нашего узла. Объяснить можно это тем, что до сих пор дирекция Рабфака и Политотделения мало уделяли внимания вопросу вербовки студентов из состава железнодорожников учиться. Комсомольские комитеты ничего не делали в этой области. А желающих учиться в Рабфаке, получить полное среднее образование, поступить в ВУЗы и ИТУЗы имеется очень много. До начала испытаний остались считанные дни. В оставшиеся дни нужно развернуть работу по вовлечению в Рабфак.

Задача всех общественных организаций помочь каждому железнодорожнику поступить учиться.

Бирский

Директор Рабфака.

Зам. редактора В. СОРОКИН.