

Горьковская Коммуна

ОРГАН ГОРЬКОВСКОГО ОБКОМА И ГОРКОМА ВКП(б), ОБЛАСТНОГО И ГОРОДСКОГО СОВЕТОВ ДЕПУТАТОВ ТРУДЯЩИХСЯ

ТЕЛЕГРАММЫ ИЗ-ЗА ГРАНИЦЫ

ГРЕКО-ИТАЛЬЯНСКАЯ ВОЙНА

АФИНЫ, 3 декабря. (ТАСС). В сообщении верховного командования греческой армии, опубликованном вечером 2 декабря, говорится: «Наши войска на левом крыле фронта продвинулись вперед и держат под огнем дорогу, ведущую на Салоники в Аргирокастро. В районе Претет наши войска заняли новые позиции. Захвачено значительное количество пленных и всякого рода военных материалов, в том числе 4 пушки. На горах Остриваца в результате удачных атак рассеяны отряды противника. Взят в плен офицер и солдаты. В северу от Поградеца бой развивается благоприятно».

ОХРИД (югославо-албанская граница), 3 декабря. (ТАСС). Итальянские войска оказывают слабое сопротивление дальнейшему продвижению греков. Однако, мороз и глубокий снег мешают быстрому продвижению греческих войска. По имеющимся здесь сведениям, к вечеру 2 декабря греческие войска продвинулись от Поградеца всего на 3—5 километров.

По имеющимся сведениям, греческие войска наступают тремя колоннами. Первая колонна занимает фронт, который проходит от села Мумулиста к западу на 10 километров, затем поворачивает к югу, проходит через исток реки Шкумба и захватывает склоны горы Камза; вторая колонна занимает фронт, который проходит через горы Лиза и село Поштеа; третья колонна занимает фронт от Борчи и долины реки Девола на запад к Эльбасану.

По полученным сведениям, вторые итальянские бомбардировщики сбросили большое количество бомб на военные объекты Борчи и дороги, ведущую от Борчи к Поградецу.

ЛОНДОН, 3 декабря. (ТАСС). Как передает агентство Рейтер, 1 декабря английские бомбардировщики успешно атаковали с бреющего полета дороги в Юго-Западной Албании, которая используется итальянцами для переброски поврежденной и разбитой техники. По сообщению агентства Юнайтед Пресс, итальянские войска издали общее отступление на южном фронте, откуда началась эвакуация тяжелых орудий. За последние два дня греки продвинулись по всему фронту на шесть миль и продолжают наступление.

Греческие войска после трехдневного сражения перешли реку Дроула и отбили итальянские контратаки около Либховица, в 5 милях юго-восточнее Аргирокастро.

В Афинах официально опровергаются сообщения о занятии греками Аргирокастро.

Сводка итальянского командования

РИМ, 3 декабря. (ТАСС). Итальянское командование сообщает: В районе расположения 9-й и 11-й армий происходили атаки и контратаки греческих и итальянских войска. Итальянские воздушные соединения бомбардировали новый форт и другие военные объекты на острове Борфу.

В центральной части Средиземного моря сбит 1 неприятельский самолет. Недалеко от Сицилии подвальной лодкой торпедирован неприятельский крейсер.

Английские сообщения о военных действиях в Африке

ЛОНДОН, 3 декабря. (ТАСС). Магистерство авиации сообщает: «1 декабря в Западной пустыне наши бомбардировщики атаковали много самолетов противника на аэродроме в Бенна. Два самолета были уничтожены и два других серьезно повреждены. Кроме того, подверглись бомбардировке и обстрелу из пулеметов итальянские войска и автотранспорт в 10 милях восточнее Уази (на дороге Метемма—Гондар), а также военные лагеря в Уади-Арадейба и Метемма. Был совершен налет и на большой военный лагерь Губба».

Пограничные столкновения между Таи и Французским Индо-Китаем

ШАНХАЙ, 2 декабря. (ТАСС). Как сообщает корреспондент агентства Юнайтед Пресс из Бангкока, премьер Таи, он же верховный командующий военными силами, 30 ноября заявил, что он лично отдал авиации приказ подвергнуть бомбардировке некоторые пункты Индо-Китая в ответ на налет авиации Индо-Китая на Накорнпалом.

Корреспондент указывает, что, согласно коммюнике высшего командования Таи, самолеты Таи 28 ноября бомбардировали стратегические пункты в районе Такек и Саваннакет во Французском Индо-Китае.

Как сообщает корреспондент агентства Рейтер из Бангкока, высшее командование Таи объявило о том, что 29 ноября войска Таи перешли границу близ Ариана и захватили три района в Индо-Китае. В ночь на 30 ноября произошла ошеломительная пулеметная перестрелка через реку Меконг в районе Накорнпалом.

НЬЮ-ЙОРК, 3 декабря. (ТАСС). Как передает американская печать, 1 декабря 3 самолета Таи сбив в бою над Накорнпалом (восточная часть Таи) два французских самолета.

Вчера утром войска Таи отбили атаку французских и индо-китайских частей на город Трат (в южной части Таи). Сообщение между Таи и Французским Индо-Китаем прервано.

После бомбардировки самолетами Таи городов Такек и Саваннакет, в результате которой было убито 13 и ранено 30 человек, над Такеком произошел 20-минутный воздушный бой. Столкновения на границе продолжают. Центром военных действий является город Гакрет.

Войска Таи захватили неурегулированный остров Бандонг, расположенный на реке Меконг, в 35 милях южнее Вьен-Тьяна. 30 ноября самолеты Таи бомбардировали военные объекты в Такеке (Французский Индо-Китай).

Хотя отношения между двумя странами остаются весьма напряженными, дипломатические отношения между ними не прерваны.

Поездка Рузвельта в район Караибского моря

НЬЮ-ЙОРК, 3 декабря. (ТАСС). Как сообщает агентство Ассошиейтед Пресс, Рузвельт выехал из Вашингтона в район Караибского моря.

Египетский протест Италии

НЬЮ-ЙОРК, 3 декабря. (ТАСС). Как передает агентство Ассошиейтед Пресс, египетский премьер-министр Хуссейн Сьри-паша сообщил парламенту, что правительство заявило протест Италии против бомбардировок египетских городов.

Как сообщает посольство Соединенных Штатов в Риме, передано этот протест правительству Италии.

Продолжение телеграмм на 4 странице.

КРАСНОРЕЧИВЫЕ ЦИФРЫ

Только за время устройства земляного полотна на трассе работало 2664 асфальтатора, 814 культиратников, 570 медицинских работников, 559 работников торговли. Проведено 1609 бесед и собраний, 14469 чисток газет, выпущено 2314 номеров стенгазет, 12 культибригад, 40 радиоустановок, 9 кинопередвижек. За время строительства дороги выпущены 43 номера многотиражки «Горьковская коммуна на трассе Горький—Муром—Кулебаки».

Большевистский привет строителям народной магистрали!



Дорога Горький-Муром-Кулебаки построена!

Фотомонтаж А. Капелюша и Г. Станиславона.

Шире развернем социалистическое соревнование за досрочное выполнение годовой производственной программы!

Передовой цех

Выполняя Указ Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня и энергично развертывая социалистическое соревнование, цех тов. Лопырева (комбинат XX годовщины Октября) программы третьего квартала по товарной продукции перевыполнил. Производительность труда была повышена на 13 проц., себестоимость продукции снижена на 17 процентов.

лучших результатов. Задаче значительно перевыполнено. Сейчас коллектив включился в соревнование на досрочное выполнение годового плана. В цехе больше 90 проц. стажеров и ударников. Каждый день они добиваются все новых и новых успехов. Ноябрьский план еще к 25 ноября был перевыполнен. В цехе нет ни одного рабочего, не выполняющего и не выполняющего нормы.

Н. Таланов.

Высокие показатели богородчан

Богородчане. Производственным победцам встречают День Сталинской Конституции — 5 декабря — козаводы Богородска. Коллектив шпоро-сидельной фабрики им. Карла Маркса выполнил годовую производственную программу, выпустив продукции на 49 миллионов 638 тысяч рублей.

Крупных успехов добился коллектив козавода им. Венецкого. Производственную программу за десять месяцев он выполнил на 114 процентов.

А. Логунов.

115 процентов плана

Коллектив стекольного завода им. Горького (г. Бор) план ноября выполнил по товарной продукции на 115 проц. и по валовой продукции на 115,5 проц.

Первое место занял цех отливочной обработки стекла, выполняющий

Н. Уставинков.

Выполнили квартальный финплан

Бурмынский, Тонкинский и Бутурлинский районы 1 декабря выполнили план мобилизации средств IV квартала. Ближе к выполнению плана районы: Т.-Ставский, Ковернинский, Кр.-Октябрьский, Пильнинский, Перевозский, Городецкий, Топшавский.

Позорно отстали районы: Фоминский, дашай всего 41 проц., Сосновский—42 проц., Ардатовский—46 проц. и города: Выкса — 47 проц., Муром — 49 проц., Балахна — 47 проц., Павлов — 48 проц.

П. Юдин.

Сила сталинского вдохновения

С огромным воодушевлением трудящиеся Горьковской области встретили постановление Центрального Комитета ВКП(б) и Совнаркома СССР, одобрявших инициативу колхозников о строительстве дороги Горький—Муром—Кулебаки.

Сталинская путевка послужила тем победным знаменем, под которым строители с невиданным энтузиазмом прокладывали народную магистраль.

В течение одного лета выполнить 1.816 тыс. кубометров земляных работ, вывезти 191 тыс. кубометров камня, 180 тыс. кубометров песка, построить 1.142 погонных метра мостов, сделать 108 тыс. квадратных метров укрепительных работ—это подвиг героического труда!

Такова сила сталинского вдохновения. Окрыленные им, колхозники провели колоссальную работу на трассе и на вспомогательных участках. Чтобы ускорить и удешевить транспортировку камня на трассу, колхозники в короткий срок построили железнодорожную ветку к Апаневскому карьеру протяжением 10,3 километра.

На строительстве дороги выявились тысячи замечательных стахановцев, прекрасных организаторов, новаторов. Народная инициатива была ключом.

Андрей Павлович Семенов, председатель Бряжского сельсовета, Павловского района, с самого начала работ показал себя примерным организатором. Он образцово подготовил массовый выход на трассу колхозников своего сельсовета, сам встал во главе одной из бригад, развернул соревнование за досрочное окончание земляных работ. В итоге они были выполнены в три дня. Одним из первых красавцев закончили и мосты, оказав социалистическую помощь другим колхозам. Мастера высочайшего класса и продуктивного животноводства успешно овладевали техникой дорожного строительства.

Бригада Ивана Сергеевича Баркина из Греческого колхоза, Кулебакинского района, на строительстве дороги работала беспрерывно в течение 3 месяцев. При норме 25 кв. метров она ежедневно замещала до 70—80 кв. метров на человека.

Бригада женщин-мостовиц, возглавляемая т. Бузковой из Муромского района, каждый день замещала по 40 кв. метров на человека.

О производственном подъеме, энтузиазме строителей весьма красноречиво говорят цифры: земляные работы были произведены в 10 дней; 25 мая на трассу вышло около 43 тыс. человек; вместо 440.267 человеко-дней по норме на земляные работы было затрачено лишь 313.484 человеко-дней, производительность каждого строителя почти на 40 проц. превзошла норму.

Эти цифры—яркое свидетельство полного понимания трудящимися Васильского, Павловского, Высокоского, Муромского, Сосновского, Богородского, Естовского и других районов области большого государственного значения и важности строительства народной магистрали.

До сих пор крупные промышленные центры области—Кулебаки, Выкса, Муром, Павлов, Богородск и крупные районы местной и местной промышленности—Васильский, Сосновский районы,—не имели дороги к железнодорожным станциям, водным путям и в областной центр—г. Горький. Как ни странно, но в Муром надо было ехать через территорию Ивановской области, причем проехать можно было только в летние месяцы.

С освоением строительства дороги Горький—Муром—Кулебаки этому положил конец. Кулебаки, Выкса, Муром, Павлов, Богородск, Вага, Сосновское имеют дорогу твердого покрытия в г. Горький, на железнодорожные станции и в связи между собой.

Трудно переоценить значение этой дороги в дальнейшем хозяйственном и культурном развитии этих городов и районов. А какое значение в экономике области в страны имеют эти районы, говорит тот факт, что в них находятся 313 государственных и 613 коопера-

М. Родионов, секретарь Горьковского обкома ВКП(б).

КРАСНОРЕЧИВЫЕ ЦИФРЫ

На строительстве магистрали за шесть месяцев выполнено: 1.816 тысяч кубометров земляных работ; 108 тысяч квадратных метров укрепительных работ; вывезено и уложено 191 тыс. кубометров камня; 180 тыс. кубометров песка; заготовлено и вывезено 5.800 кубометров леса; построено 1.142 погонных метра мостов. Для вывозки камня построена железнодорожная ветка нормальной колеи протяжением 10,3 километра. Дорога имеет протяжение 230 километров.

БОГОРОДСК

СОСНОВСКОЕ

ВАГА

ПАВЛОВ

ВДЧА

МУРОМ

230

КУЛЕБАКИ

ВЫКСА

1

ГОРЬКИЙ

Дороги

Поездится строителям дороги Горький—Муром—Кулебаки.

— Прямо галки они летают, Говорят в старину народ, А дороги всегда петляют, Избегают гор и болот.

От села до села немного — Восемь верст, если прямо взять, А начнет колесить дорога — Набиралось и двадцать пять. А в осеннюю грязь-распутицу Колесо тонуче по ступицу. Так застрянешь — хоть погибай! Сколько тут коматов изорвано, Сколько тут лошадей наорвано, Очень много, — я не считай!

Но, трясая на убогих дорогах, Понукая коней худых, Думал наш народ о дорогах, Об укатанных, о прямых. Сильных рук у народа хватит — Спрягут горы хоть в три версты... А где камня достать на гати, Леса-дерева — на мосты?

Лесу много кругом, нет слов, Да ведь лес-то не свой — дарен. Камень тоже в земле лежит, Да казна его сторожит. Вот и ездит народ, тужит, В грязь проваливаясь по гужи.

Но мотаясь по топям вязким В ночи темные на заре, Он сложил красивую сказку О мотуемом боцмане. Тот, чтоб были пути короче, Вездорожье не обжал; Горы каменные везал, Топи, пропасты засыпал. Головой доставал до неба, От врагов страну сторожил... Эту сказку — и быть и небыть — Наш народ про себя сложил.

Он — ослепший в ярмом дымо, Он — выходящий огонь и гром, Стал советским, непобедимым, Все творениям богатырем. Строят он города, колхозы, Светом заливает дворцы... Самолеты и паровозы, И дороги во все концы.

Лесь пороеет — и горы сроеет, Три пороеет — насытит гати, На четвертый мосты постройт, В пятый насыпь начнет равнять, Гладиам камнем ее покроет И готова дорога — гладь.

И глядясь по мостам над речками, Над металками камыша, В шаг позыничая участками, Идут лошади по снегу. И глядясь: где мутнели топи, Где не ездили и зимой, Уж машину шофер торопит По дороге, как луч, прямой.

Не по дым — по часам мучает Дружный сталинский наш народ: Море с морем соединяет, Города в тайге воздвигает, Воду в сердце пустынь выливает И дороги — пути ведет.

М. ПЕСТЕРИКОВ.



Александр Матвеевич Кузьмину, члену колхоза «Красный водник», Вачского района, 64 года. В колхозе он работает сторожем. Свои обязанности выполняет добросовестно, иван и полагается честному колхознику. Не стоит он в стороне и от общественной жизни: в своем колхозе организовал хор и руководит им. Несмотря на свои поимильные годы, тов. Кузьмин вместе со всеми вышел на строительство народной магистрали. Весной Александр Матвеевич возил землю на трассу, а осенью поехал по дороге, построенной им самим.



Агитаторы

В октябре на строительстве Вачского участка дороги Горький—Муром — Кулебаки начался новый подъем. Ежедневно на трассу выходило свыше тысячи колхозников. На помощь приехали колхозники Чкаловского, Горьковского, Работкинского, Уренского и других районов. Люди работали днем и ночью при свете костров, фонарей, факелов.

Большую активность проявляли коммунисты-агитаторы. Их всегда можно было видеть среди строителей: на трассе, в землянке, в квартирах, в чайниках, в красных уголках, в клубках, в черных, в карьерах. Многие работали непосредственно на трассе с лопатой или молотком в руках.

Политрук первого прорабства Вачского участка Н. М. Красавин ранним утром садился на велосипед и с начальной газет отправлялся на трассу. Колхозники проявляли живой интерес к политике и ходу работ на других прорабствах. Мотивы Горьковского района тт. И. Смирнов и А. Березин, систематически перешивавшие нормы, то и дело спрашивали, не обогнал ли кто их вчера, возики из Чкаловского района интересовались результатами работы возчиков Горьковского района, с которыми они соревновались. Все получали исчерпывающие указания, как лучше организовать труд, чтобы догнать передовиков.

Политрук М. Ф. Красавин (председатель «Пятилетки»), получивший богатый опыт политической работы в период войны с финской белоэсеровщиной, также пользовался большим авторитетом. Он всегда обратил внимание на отстающие колхозы с. Синюково и Дьяково. То время, как многие жили в землянках, а синюковские, дьяковские и польновские уходили ночевать за 10—12 км. и обещая за 2 км., тов. Красавин провел бе-

седу с колхозниками о значении дороги, о необходимости повышения производительности труда и скорейшего окончания строительства.

— Надо жить на трассе, как живут медовардские колхозники, — говорил он.

И скоро синюковские колхозники уже сделали теплую землянку, в которой позднее проводили беседы довелось и автору этих строк.

Колхозники Епифановского сельсовета обратились к колхозникам Вачского района с призывом провести с 15 по 25 октября стачковской деканки на строительстве дороги. Политруки, агитаторы, беседчики пошли в колхозы, призывая колхозников достойно ответить на обращение епифановцев. И дружно были отклик на зов большевских агитаторов.

Большую роль играл личный пример агитатора. Например, агитатор т. Рыбин не ограничивался только беседами и чтением газет. Вместе с колхозниками он жил в землянке, вставал раньше бригады, поднимал людей, а когда было нужно, брал и лопату или молоток, показывая пример всем, как нужно работать при любой погоде.

Вечером и после трудового дня брали сведения о результатах работы по участкам, бригадам и шел к отставшим вообразить их опытом передовиков. И медовардские колхозники, с которыми он жил до конца строительства, успешно закончили все работы на своем участке и переквалифицировались на помощь отстающим.

На строительстве народной магистрали, в частности Вачского участка, коммунисты, комсомольцы активисты сыграли громадную организующую роль. Они всегда были впереди, во главе масс.

Е. ГОВОРОВ,

инспектор Горьковского горкома ВКП(б).

Осуществленная мечта

Когда на Сосновском участке начались земляные работы, мимо моего дома ежедневно группами проходили счастливые строители народной магистрали. А меня обогнали, не пригласив: стар, дескать. Я не вытерпел, взял лопату и пошел на трассу. Захотелось стать мостовщиком. Через районный комитет ВКП(б) я добился, чтобы меня послали на курсы мостовщиков.

Мне 63 года, не я никогда в жизни не ощущал такой радости и гордости за свой труд, как на строительстве народной магистрали. Несмотря на свой преклонный возраст, задания всегда выполнял от 100 до 170 проц., с оценкой «хорошо» и «отлично».

За стажантский труд исполком областного бюро облика ВКП(б) наградили меня ценным подарком и почетной грамотой.

И. ЦАРЕВ,

член колхоза «Коллективист».

Приобрел специальность

Народная стройка для меня, как и для всех ее строителей, являлась хорошей школой.

На трассу я пришел простым колхозником. За период 5-месячной стройки приобрел опыт и сейчас стал квалифицированным десятником.

Я являлся депутатом сельсовета. Все свои силы, знания и организаторский опыт, приобретенные на строительстве дороги, перенесу на мою депутатскую работу, чтобы быстрее превратить в жизнь историческое решение партии и правительства по дальнейшему развитию картофельно-овощной и животноводческой базы вокруг города Горького.

А. ЛАЗАЕВ,

десятник Истовского ДСУ.

Начальник карьера

С некоторых пор комедант здания стал замечать, что по ночам в лаборатории горит свет. Он обогнал всех сотрудников и напомнил каждому о необходимости беречь электроэнергию.

— Это ведь очень просто, граждане. При выходе из лаборатории поверните выключатель.

Однако свет продолжал гореть. И как-то раз, по обыкновению не найдя ключа, комедант нервно дернул дверь на себя и она... открылась. В лаборатории был человек. Он стоял, склонившись над столом, и перебирал груду различных камней.

Комедант тихонько попытался назад и залюбулся:

— Все-таки непорядок, товарищ Потехин.

На следующий день комедант принес в лабораторию более крупную электрическую лампочку, потому что претякая, как он выразился, «не обеспечивала нормальную работу».

...Это было зимой. В кабинете начальника обдороздела собрались геологи и горняки. Речь шла о том, где и как добывать камень для строительства дороги Горький — Муром — Кулебаки. Предварительно все собравшиеся побывали в самых различных пунктах области, знакомые с карьерами и залегами камня. Их попросили высказаться.

Один за другим выступили геологи и горняки, говорили о невозможности разработки, непригодности камня и пр. Последним поднялся геолог Потехин. Он разбил доводы всех ораторов, ибо знал область как свои пять пальцев. Потехин доказал, что камень есть и хорошего качества.

Вскоре его назначили главным геологом Управления строительства, и с его головой ушел в работу. По неделям пропадал на карьерах, пытаясь или налаживать разработку. Он предложил ряд вариантов по-

обеспечению дороги камнем. Потехину обязаны своим рождением Анненковский, Болотниковский, Убежский, Монаковский и Бочинский карьеры. В лабораторию областного дорожника, после трудного и беспокойного дня, Викторина Николаевич просиживал целые ночи, проведя более тысячи опытов.

Когда стало ясно, что прилегающие к трассе карьеры не в состоянии выдать необходимого количества камня, Викторина Николаевич организовал разработку его на берегу Волги в Ярославской области, а вернувшись оттуда, заявил:

— Надо развешивать Анненковский карьер. Я слышал, что Вачский район дает тысячу человек. Прощу послать меня на помощь.

Он успел приехать в Анненковское раньше, чем вышли колхозники. Надо было встретить их в полной готовности. От зари до зари обследовал он горы, начал забивать количество людей в каждом из них, проверял состояние инструмента.

По совету началось строительство железнодорожной ветки. Но как на это опять у кого-то «не зашло», и Потехина вызвали в Горький. Только в сентябре по собственному просьбе и настоянию высших колхозников он вновь приехал в Анненковское, как начальник карьера. Последние два месяца были для него наиболее напряженными. Все участки вызвали его камне и Потехин отдал им сотни вагонов.

Дорога должна быть построена во что бы то ни стало — эта мысль все время не давала ему покоя. Для осуществления ее он отдал все свое время, знания, силы, и вот она построена.

...В жизни Викторина Николаевич открывалась новая замечательная страница — он готовится вступить в партию большевиков.

В. ГОРБУНОВ.

Тесня

Пролегла она между лесами, По просторам голубых полей. Мы ее прокладывали сами, Уложили тысячи камней.

И блещет на солнце белый камень, Прочный, первосортный известняк.

И жмет дорога прямо-прямо, До индустриальных Кулебак.

Где гуляла белка по зершпням, Рассыпая хвойный дождь с ветвей.

Любо там пройти автомашинам По одежде каменной твоей.

По бокам веселье поселки На тебя кидают огоньки, И к тебе сбегаются проселки, Как в реке широкой ручейки.

Ты же протянулася столбами Горлого спокойствия поля. Ты гордишься напими делами, Ты в труде народном создала.

Мы расскажем, Как взира жемчужный Плотная, тяжелая земля, Как под песни дружная сложилась, Выросла строителей семья.

Как под песни Камень привозили И с работы с песней шли в строю.

Как под песни крепко замостили Славу дороженьку свою.

Федор ЖИЖЕНКОВ.

— * —

Богатый опыт

Наш колхоз на строительстве народной магистрали всегда и во всем был в числе передовых. Мы произвели более 3 тыс. куб. земляных работ и сделали 1728 пог. метров полотна. Десяти наших колхозников все лето не покидала трасса. Сам я пришел на дорогу за несколькими днями до десятидневных массовых земляных работ.

Большая стройка воспитала сотни прекрасных стахановцев. И. П. Морозов пришел на трассу еще весной. Он затопил ледяной шпак, возложил земляные полотна, был мостовщиком. Ничего не отвлекая от его рук. На всех работах этот энтузиаст строил намного перекрывая нормы выработки.

Также често и самоотверженно трудились наши лучшие мостовщики И. Г. Логинов, П. П. Фурин и многие другие.

На строительстве дороги мы получили богатый опыт коллективного труда, который широко будет применяться нами на сооружении новых мостов и волоков, на расчистке лугов и пастбищ, на благоустройстве наших сел и деревень.

И. ТАРАСОВ, руководитель бригады колхозников артели им. Иданаева, Выксунского района.

НАРОДНАЯ МАГИСТРАЛЬ ПОСТРОЕНА

Тружущимися Горьковской области в 1940 году выплата одна из замечательных страниц в историю борьбы за ускорение сил и могущества нашей прекрасной родины — построена народная магистраль Горький — Муром — Кулебаки, общее протяжение которой составляет 230 километров. Совершенные трудовые подвиги.

Инициатива вачских колхозников о постройке дороги, ставшая достоянием трудящихся всей области, была одобрена Центральным Комитетом партии, Советским правительством и нашим родным великим вождем и учителем товарищем Сталиным.

5 апреля 1940 года было принято решение ЦК ВКП(б) и СНК СССР, в котором говорилось: «Одобрить инициативу колхозников, партийных и советских организаций Горьковской области о строительстве в 1940 году соседней дороги Горький—Муром—Кулебаки протяжением 230 километров».

Эта сталинская путевка была встречена с огромнейшим воодушевлением всеми трудящимися области и особенно районов: Истовского, Вачского, Сосновского, Павловского, Муромского, Выксунского, Кулебакинского, через которые проходит магистраль. Это решение было воспринято как выражение воли всего народа и как задание правительства и партии, которое должно было выполняться во что бы то ни стало. В строительстве дороги участвовали колхозники, колхозницы, рабочие, работницы, советская интеллигенция, инженеры, врачи, работницы искусства, научные работники, учителя, старики, дети, домохозяйки. Все горели желанием принять участие в этой замечательной стройке, вложить свою часть труда в это большое государствен-

ное дело. По далеко не полным данным, на строительстве работало в разное время более 200.000 человек. Такого размаха работ и в таком количестве участников Горьковская область до сих пор не знала. Коммунисты и комсомольцы шли в авангарде строителей дороги, сплачивая вокруг себя колхозников, колхозниц, показывая личный пример в выполнении этой большой почетной задачи.

Большевистская организованность, целеустремленность и позитивное самотверженное участие строителей дороги обеспечили успех дела. Прошло немногим больше 6 месяцев с тех пор, как по-настоящему началась стройка, и за этот небольшой срок выполнена огромнейшая по размерам работа. Сделано 1.816.000 куб. земляных работ, заготовлено и уложено в дорогу 191.000 куб. камня и щебня, 180.000 куб. песка, 5650 куб. леса. Построено 1142 погонных метра мостов и труб.

В некоторых местах (Кулебаки, Выкса, Муром) дорога проходит по перекопанной лесистой болотистой местности, и эти трудности были успешно преодолены — вырублено и раскочерено 103 гектара леса.

В конце августа стало ясно, что имеющиеся карьеры не обеспечат полностью потребности дороги в камне. Тогда, по предложению облика партии, было принято решение форсировать разработку Анненковского карьера с огромнейшими залежами камня, а для ускорения подготовки к строительству построить железнодорожную ветку Анненковское—Боблынская, протяжением 10,3 километра. Решение этой задачи потребовало дополнительно больших сил и средств.

Среди трудящихся нашел живой отклик призыв о том, что дорога строит вся область, и первым

откликнувшимся на этот призыв был Вачский район, его примером последовали: Д-Константиновский, Перевозский, Арамасский, Черушкинский, Шатловский, Бутурлинский, Кр.-Октябрьский районы, которые послали лучших своих людей во главе с секретарями райкомов и председателями райсоветов для участия в строительстве железнодорожной ветки и разработки карьера.

Это обеспечило успех дела: железнодорожная ветка была построена в 20 дней. На карьерах пришли стахановцы-колхозники-камнедобытчики и за короткий срок было добыто, погрузено и отправлено на стройку 32.000 куб. камня.

Особенно напряженным и ответственным периодом на стройке были месяцы октябрь—ноябрь. Начались дожди, холода, временами шел снег, падали заморозки, а вместе с ними появились и нытики, маловеры, пытавшиеся обмануть коммунистов, пашпестывавшие по углам, а кое-где и открыто, что «дорога построена не будет, пороку не хватит, взялись не за свое дело» и т. п.

И как бы в ответ этим нытикам стахановцы — мостовщики Вачского района обратились ко всем мостовщикам дороги с призывом мостить дорогу в дождь, снег, мороз, в любую погоду. Их призыв нашел живой отклик.

1 октября лучшие мостовщики Муромского района тт. Веденин, Бокунин, Хричев, Соколов и другие в своем обращении писали: «Верю на себя обязательство довести среднесуточную выработку на каждом мостовнике не менее 30 куб. м., будем мостить дорогу в дождь и любую погоду!».

Мостовщики Богородского, Павловского, Сосновского, Кулебакинского, Выксунского, Истовского участков подхватили при-

зыв — у всех было одно желание быстрее и высококачественно закончить народную магистраль. Большую помощь оказали строителям дорожные колхозники и колхозницы Чкаловского, Горьковского, Воротынского, Балашихинского и других районов, которые прибыли на стройку в самый ответственный период и самоотверженно работали, не считаясь со временем.

Самым замечательным в нашей дороге является то, что она построена народом, своими руками и для себя и потому она по праву названа народной магистралью.

По Истовскому району возглавлял строительство секретарь райкома ВКП(б) тов. Мальцев, техническое руководство обеспечивал молодой инженер тов. Иванов. Сам по себе участок небольшой — 7 километров, но работа проделана немалая. Взять хотя бы такой пример: земляные работы на одной Ольгиной горе равны всем земляным работам на вновь построенной дороге Днепротрест — Никольск. Но сколько умения и любви вложено в эти километры, в каждый камень! Прекрасное мошение, обделка, укрепление, одерновка обочин, кюветов. И не случайно этот участок принят технической комиссией с отличной оценкой. Лучшие люди на участке, показавшие высокую производительность труда, — мостовщики братья Хреновы Федор и Василий. Они довели мошение до 72 кв. метров в день. Тов. Краев П. П. работал на дороге 3,5 месяца, перебрал на всех работах: подосылка, колочка, камня, мостовщика и везде выполнял норму на 250—300 проц. Тов. Орлова В. П. на дороге работала с мая в качестве бригадира, обеспечивала выполнение нормы на 250—300 проц., тов. Вухвалов И. А., председатель В-Борисовского колхоза, показал высокую организованность и умение выполнять порученные задания. Люди работали на трассе творчески.

Большая работа проведена Богородским районом, участок которого по объему мощения самый большой

на трассе. Под руководством райкома партии колхозники и колхозницы — стахановцы стройки — вывели свой район на первое место, завоевав переходящее красное знамя облика ВКП(б) и обликомолка. Руководители участка тт. Погодин, Рекунов, инженер Жданов показали свое умение руководить массами, вести их на выполнение задач, поставленных правительством и партией. В числе лучших людей стройки — тов. Шубина М. П., зяньевская колхозка «Искра». Она работала на дороге с начала и до конца строительства. Не только хорошо работала сама, но и вела за собой других, показывая личный пример. Лучшие мостовщики — тт. Юдин В. К., Добродобов А. Н., Денисов С. И., калинский камне тов. Торня П. А., шофера — тов. Лосев П. И., Аленкина В. И., колхозники — тт. Демидов А. П., Сметов И. М., Новожилков И. Н., Мосалова З. С., Пуганова Т. Г., Мясникова К. П., таких, как они, сотни.

Инициатор строительства — Вачский район проделал большую работу. Он замостил 38 километров. Это самый большой участок на трассе. Не легко далась победа, было много трудностей, но упорной большевистской работой всех колхозов, колхозников, рабочих и служащих района они преодолены, мечта вачских колхозников превращена в действительность. На участке выращены сотни стахановцев, среди них лучший бригадир мостовщиков т. Соколов Ф. И., Девичев П. А., Шеткин М. А., Горькова А. И., Ерошин А. В., Шуртов, Орлов А. В. и другие.

Руководители вачских партийных и советских организаций возглавляли трудовую подьем народа и обеспечивали успех дела (тов. Еркилина — пред. райсовета, тов. Мухин — секретарь РК ВКП(б)). Большую помощь оказали району присланные в район обком партии тт. Марчев, Черняев, Соловьев, Котляров.

Большую работу проделали на строительстве и все остальные районы, колхозы, колхозники и их руководители. В Павловском районе

перевозком по строительству был Абакровский колхоз «Трактор». В Муромском районе выделялся своей организованностью и хорошей работой Подзаваловский колхоз и его лучшие мостовщики тт. Бокунин и Бутылин, замечательная женская бригада мостовщиков т. Бугановой, Женщины мостили по 35—40 кв. метров в день, обгоняя многих мужчин.

Хорошо поработали выксунцы. С большой любовью сделали они свой участок, активную помощь оказали в строительстве рабочие выксунских заводов, служащие районного центра.

Самым трудным участком был Кулебакинский. В этом районе 30 колхозов построили 31 километр дороги. Если учесть, что почти вся трасса проходит по лесу и болотам, то станет ясным, какую огромную работу проделали трудящиеся Кулебакинского района и среди них нельзя не отметить гремячевцев. Лет такого места на участке, где бы они не работали. Они строили мосты, они первыми были и на земляных работах. Там, где было трудно, там появлялись гремячевцы во главе со своим председателем тов. Овсовым. У него можно научиться как и нужно вести колхозное хозяйство: его колхоз первым выполнял все государственные задания. Тов. Овсов жил дорожно, неутомимо работал, вел за собой колхозников, и нужно было видеть, с каким сарказмом он высмеивал на дорожных совещаниях нытиков, маловеров.

Хорошую дорогу, соединившую район с г. Павловым, построили основными. Как и все, они много вложили труда и энергии. Тов. Смирнов — секретарь райкома партии (он же начальник строительств) сумел организовать дело так, что район в этом году лучше прошлых лет справился с выполнением всех хозяйственно-политических мероприятий, и построил дорогу, оказав помощь Вачскому району.

Успех дела на строительстве региональные рабочие и колхозники, работавшие на карьерах по добыче камня; Арамасский, Бутурлинский,

Анненковский, Монаковский, Убежский, Болотниковский карьеры были превращены в настоящие предприятия по добыче камня. Удвоив, утроив добычу, лучшие бригады т. Галкина К. И., женская бригада т. Матюшина, бригада т. Сыслова выполняли нормы на 300—350 проц. Нельзя не отметить той огромной помощи, какую оказали строительству Казанская железная дорога (начальник т. Пичугин), Горьковская железная дорога (начальник т. Ухтомский), Верхне-Болжское пароходство (т. Вахтуров), которые сделали все от них зависящее для своевременной подвозки камня и трассе. Рабочие, технический персонал, служащие железных дорог, помогая строительству, сделали за своевременным продвижением камня.

На строительстве народной магистрали проводилась большая массовая политическая работа. Возвращенный большевистским словом, используя пример лучших стахановцев передовиков, народ творил чудеса трудового героизма.

Дорога построена. Намекала оттогло в прошлое бездорожье, раздалась крупнейшие промышленные районы области. Наполнен огромный опыт в строительстве дорог, который сейчас нужно обобщить, извлечь с тем, чтобы использовать его в дальнейшей работе по созданию хороших, культурных благоустроенных дорог, достойных нашей родины. Народная магистраль Горький—Муром—Кулебаки войдет в историю как начало этого большого народного движения. Пройдет немного времени, и трудящиеся Горьковской области под руководством нашей большевистской партии, вдохновленные нашим родным великим вождем и учителем Иосифом Виссарионовичем Сталиным, решая великие народно-хозяйственные задачи, решат и эту — покорят Горьковскую область хоршими благоустроенными дорогами.

В. Губин, начальник управления строительства дороги Горький — Муром — Кулебаки.

В. Губин,

начальник управления строительства дороги Горький — Муром — Кулебаки.

В. Губин,

начальник управления строительства дороги Горький — Муром — Кулебаки.

В. Губин,

Как мы работали на трассе

В конце января 1940 года моя бригада вышла на разработку песчаного карьера.

Время стояло холодное, песок добывать было очень трудно, но все же дело спорилось. Мы дружно разбивали ломами мерзлую землю и добывали песок.

Каждый день под вечер мы шли на трассу справлять штабеля песка, привезенного из карьера. Однажды подтаяла сильная метель. В нескольких шагах нельзя было заметить вперед идущего человека. Но мы работали и в этот день. Проезжающие мимо говорили:

— Что вы, женщины, делаете? Берегите свое здоровье. Неужто вам выгода?

Мы отвечали: — Нет, не выгода. Мы припасем к весне материал, необходимый для строительства народной дороги. Вот увидите весной, что будет.

Ранней весной, как только сошел с полей снег, я со своей помощницей Зиной Турконой стала проводить земляные работы. Каждый из нас честно выполнял задания десятилетия Александра Ивановича Гусева. Товарищ Гусев нас очень хорошо инструктировал.

Я старалась выполнять любое его поручение. Земляное полотно протяжением 250 погонных метров мы построили в течение 10 дней. Лучшие люди нашего колхоза: Зина Туркова, 70-летний В. П. Турков, Е. А. Воробьева, В. И. Турков выполняли нормы от 150 до 250 проп.

Всегда за земляными работами начали моментом. Наш Алешковский колхоз «Искра» свой участок замо-

стил в 3 дня, провел на нем расщебенку и частичную одерновку. Комиссия прислала участок с оценкой отлично.

После этого мы стали помогать на строительстве народной магистрали хозяйственным организациям города. В проведении земляных работ и мощении наша бригада помогала заводу им. Бакинина.

На его участке, протяжением 500 погонных метров, алешковцы полностью произвели расщебенку и частично засыпку песка. Затем работали на участках других заводов, а также на участке колхозов Шаргольского сельсовета.

Строя дорогу, мы одновременно старались как можно лучше провести и сельскохозяйственные работы в колхозе. Бригада, в которой я работала земельной, получила прекрасный урожай пшеницы и овса. За хорошую работу в полеводстве и на строительстве дороги Горький — Муром — Кулебаки Главвыставком Всесоюзной сельскохозяйственной выставки утвердил меня участницей выставки 1940 года. От торожного участка я была послана в Москву на открытие выставки. Побывав в Москве, я убедилась, что нам нужно работать еще лучше, еще энергичнее.

Смело, уверенно мы пойдем вперед по пути, по которому ведет нас от победы к победе великий вождь товарищ Сталин.

М. ШУБИНА,

депутат Алешковского сельсовета, стхановка строительства дороги.



После обеденного перерыва члены промартеля «Цель» (Истовского района) с песнями идут на свой участок. Фото А. Капельюша.

Чудесное слово "Дорога"

Из отстающих в передовые

Наш Дубровский колхоз обычно сельскохозяйственные работы проводил с большим опозданием. Трудовая дисциплина была на низком уровне. В колхозных работах принимала участие лишь половина членов колхоза.

Но вот началось строительство магистрали. Еще в зимнюю пору мы вывели на трассу почти весь песок. Зимой же стали заготавливать камень. Работа шла хорошо. В дни декадника земляных работ наш колхоз не только не отстал от других, а, наоборот, шел вперед многих и закончил их досрочно. В ходе стройки я заметила, что многие колхозники как бы переродились. Они от другого старались не отставать. Всем хотелось сделать как можно больше.

Когда насыпь была возведена и принята комиссией, мы приступили к мощению. Работа пошла еще организованнее, развернулось соревнование. Две бригады мостовщиков под руководством тт. Коробова и Варенинова работали без устали. Умелые примером взрослых, школьники собирали в оврагах камень и доставляли его к трассе.

Строительство своего участка мы закончили 5 июня, после чего начали помогать Новосельскому и Голявинскому колхозам и вывели 13 км. камня на трассу первого проработав. Кроме того, заместил

дополнительно выделенный нам участок.

За успешное строительство дороги ряд наших товарищей был премирован районными и областными организациями ценными подарками. Я был премирован путевкой на Всесоюзную сельскохозяйственную и почетной грамотой обкома ВКП(б) и областного Совета.

В нашем колхозе теперь выросли замечательные люди, показавшие образцы социалистического труда, такие, как Гришина, Тонков, Калинин, Калинин, Прохорова и многие, многие другие.

Дубровский колхоз больше не отстающий. Вместо со строительства дороги мы в этом году немало справились со всеми сельскохозяйственными работами. Урожай зерновых и картофеля убрал своевременно, без малейших потерь. С государством рассчитались полностью, озимой посев провели рыхлым способом и лучшей семенами, подняли весь адб, выстроили новый двор для МПФ и организовали общеобразовательную ферму. Этих успехов мы добились потому, что нами руководит партия большевиков, наш родной товарищ Сталин.

Ф. КАЛИНИН,

председатель колхоза им. Второй пятилетки, Вачского района.

Печать на стройке

«ЛЕНИНСКАЯ ПОБЕДА».

Редакция нашей газеты совместно с Богородским райкомом ВКП(б) провела несколько семинаров с редакторами стеновых газет, издаваемых на строительных участках. За время стройки на участке выпущено свыше 500 стеновых газет.

В дни массовых декадников районной газетой издавалась специальная листовка «Ленинская победа на строительстве дороги Горький — Муром — Кулебаки». Таких листовок выпущено семь, тиражом 14 тысяч экземпляров.

А. Логунов, отв. редактор газеты «Ленинская победа».

«ПАВЛОВСКИЙ МЕТАЛЛИСТ».

За время строительства народной магистрали газета напечатала о дорожностроительных работах около 400 заметок и статей, дала 25 передовых, выпустила 3 специальных номера, 15 специальных полос. Авторами большинства материалов являлись сами участники народной стройки. Все это в значительной мере способствовало тому, что сейчас газета делается преимущественно из материала внедекадничного актива.

В период земляных работ на трассе вышло около 50 стеновых газет. Всего вышло около 300 номеров.

Л. Сопляков, отв. редактор газеты «Павловский металлист».

Образцово содержать магистраль

Все, что входит в процесс строительства дороги — разработка каменных карьеров, погрузка камня, песка, леса на трассу, земляные работы, мощение, расклинцовка, расщебенка, укатка, пескование, — все это уже позади.

Дорога построена по инициативе трудящихся и их руками. Что же она собой представляет?

Полотно дороги в основном построено в покатых местах. Этим проследовалась цель беспрепятственного проезда по ней в любое время года, как гужем, так и на автомашине.

Десятиметровая ширина полотна дороги, большие радиусы закруглений, устройство выработ, значительное сглаживание уклонов, подъемов, уширенный габарит мостов обеспечивают скорость движения автомашин до 50 км. в час. На большинстве участков дорога эта скорость может быть еще выше.

Проезжая часть в Выкуновском и Кулебакинском районах уложена из маргеновского шпала. В 1941 году на Выкуновском, а затем на Кулебакинском участках дорога покроеется гудроном, что обеспечит более удобную и более скорую езду. На черное покрытие будут переводиться и другие участки дороги. На перегонах, имеющих особенно большую грузонапряженность, как, например, Павлов — Вача, твердое покрытие проезжей части будет расширено.

Каждое сооружение требует ухода, а дорога с большим грузооборотом тем более.

На народной магистрали должна быть организована хорошая эксплуатационная служба. Для быстрой ликвидации повреждений каждый километр дороги должен иметь неснижаемый запас основных материалов (камень и песок). Ремонтную службу надо обеспечить необходимыми инструментами, инвентарем, оборудованием и механизмами.

Эксплуатационную службу следует организовать сейчас же при каждом райотделе, выделив в дорожные мастера и ремонтники лучших людей, показавших стахановские образцы работы на трассе.

Для определения объема работ в зимне-весенний период райотделения должны составить дефектные ведомости на каждый участок, закрепленный за колхозом. Колхозы должны заблаговременно знать, какие и когда предстоит работы по ремонту и содержанию дороги.

Особое внимание нужно обратить на укрепление откосов, полотна, дамб, кюветов, переходов, обочин.

Дорогу следует обставить стандартными дорожными предупредительными знаками, километровыми и сектометровыми столбами, указателями с того и другого конца названного пункта, показывающими наименование дальнего селения.

Повышенное полотно дороги гарантирует ее от снежных заносов, но все же не исключено, что отдельные места будут заноситься снегом. Такими местами являются участки, построенные в прошлые годы, в саны и выходы из населенных пунктов, отдельные выемки, а также переходы, где дорога устро-

на без насыпи. Необходимо учесть эти места и принять меры по борьбе с снежными заносами. Досчатые, хворостяные или драпачные плиты, поставленные вдоль дороги со стороны господствующих ветров, могут быть хорошей защитой. Нужно подготовить тракторные и конные угольники.

Необходимо провести противопожарные работы, чтобы предотвратить мосты от повреждений льдом, а также предотвратить размыв дамб и отдельных участков полотна дороги, в особенности на Окской пойме у Муром. С этой целью на отдельных мосты и участки дороги нужно выделить специальные бригады на время проука большой воды и ледохода.

На дамбах, омываемых весенними водами, заблаговременно должны быть заготовлены мешки для отдельных участков полотна дороги, в особенности на Окской пойме у Муром. С этой целью на отдельных мосты и участки дороги нужно выделить специальные бригады на время проука большой воды и ледохода.

Предстоит большая работа по озеленению дороги. Зимой нужно продумать, сколько, откуда и куда необходимо подвезти саженцев, чтобы весной сделать посадки.

Одновременно с озеленением должна быть приведена в порядок полоса отвода. Ее нужно очистить от мусора, сорняков, разрыхлить и произвести покосы трав, чтобы полотно дороги и полоса отвода выглядели как комплексное, благоустроенное инженерное сооружение.

В настоящую зиму необходимо построить здания для линейной службы. Будут построены отдельные дома для ремонтников (один на 5 километров) с соответствующими хозяйственными службами (навес, склад, баня) и дома дорожных мастеров (один на 25 км.).

Мы должны придать дороге культурный вид. На народной магистрали в первую очередь необходимо должна быть обеспечена хорошая, культурная обстановка. В наиболее красивых участках дороги — у леса, речки и других — следует устроить места отдыха для проезжающих и прохожих. Тут нужно поставить скамейки, столбики, навесы от дождя и солнца; разбить скверы. Каждый район должен продумать, что он дополнительно может сделать для окончательной отделки дороги, ее благоустройства.

Автортранспортному управлению облсовета следует проумать вопрос об организации автобусного сообщения, скажем, по маршруту Горький — Кулебаки, а также пригородное: Горький — Богородск. Одновременно оно должно организовать мастерские для текущего ремонта и профилактики машин, косячные и автобусные станины.

Обширному делу не мешает получать об организации торговли на автобусных станинах и местах отдыха.

Дорога Горький — Муром — Кулебаки, сооружаемая по инициативе и силами трудящихся, должна быть одной из благоустроенных дорог Советского Союза.

Н. СУХОВ,

зав. облдоротделом.

Печать на стройке

«КУЛЕБАКСКИЙ МЕТАЛЛИСТ».

В декадник земляных работ редакцией ежедневно выпускалась специальная печатная листовка «Кулебакинский металлист на трассе». Выпущено 20 номеров. В районной газете отводились целые полосы, печатались очерки, зарисовки о знатных людях народной магистрали.

За период строительства опубликовано 735 статей и корреспонденций. Выпущено свыше 420 стеновых газет.

И. Тарасов, отв. редактор газеты «Кулебакинский металлист».

«ВЫКУНСКИЙ РАБОЧИЙ».

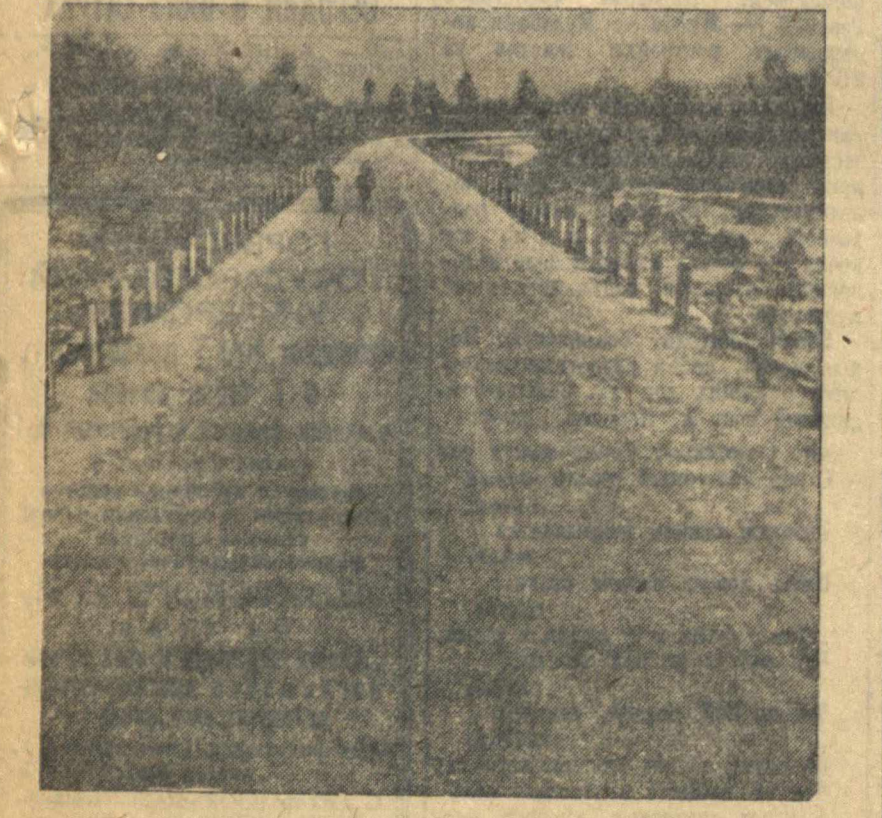
За период строительства Выкуновского участка в газете «Выкунский рабочий» было дано восемь полос, посвященных строительству дороги. Выходили также специальные листовки. Выпущены сотни номеров стеновых газет. Только в первый день массового декадника их вышло 80.

В нашей газете и специальных листовках было опубликовано около 600 рабселькорских статей и заметок.

Н. Ключарев, зам. редактора газеты «Выкунский рабочий».



Проезжающие по дороге Горький — Муром — Кулебаки всегда могут узнать, на каком километре пути они находятся, какое расстояние осталось до того или иного пункта, что их ожидает впереди: подъем, спуск, закругление и т. п. Обо всем этом им рассказывают путевые знаки. На снимке: на Теллой горе Истовского района. Фото А. Капельюша.



Через леса, болота и топи, где раньше не было хода ни конному, ни пешему, широкой лентой прелегло ровное каменное шоссе. По нему безостановочно можно ехать и в весенние водополи и в осеннюю распутицу, не рискуя заехать. На снимке: участок дороги в Муромском районе. Фото А. Капельюша.

АНГЛО-ГЕРМАНСКАЯ ВОЙНА

Германские сообщения

БЕРЛИН, 3 декабря. (ТАСС). Верховное командование германской армии сообщает: «2 декабря германские подводные лодки успешно атаковали и распылили крупный караван судов, направившийся в Англию. Несмотря на ожесточенное сопротивление конвоиров — крейсеров и эсминцев, потоплено 15 судов общим тоннажем свыше 110 тысяч тонн и из состава конвоя вспомогательный крейсер «Каледония» в 17.046 тонн. Следует считать потопленными еще два судна общим тоннажем в 16 тысяч тонн. Кроме того, потоплено 2 вооруженных торговых парохода противника общим тоннажем в 21.247 тонн, в том числе современный английский теплоход «Виктор Росс» тоннажем в 11.247 тонн. Таким образом, 2 декабря подводными лодками потоплены суда противника тоннажем свыше 160 тысяч тонн.

В ночь на 2 декабря крупные соединения германских бомбардировщиков продолжали налеты на Саут-Хемптон. Ворывы в складках порта были видны с французского побережья пролива. Были сброшены бомбы также на Лондон, Бирмингем и Ливерпуль. Днем действия авиации ограничивались разведкой. При этом юго-западнее Ирландии был потоплен торговый пароход противника.

В ночь на 3 декабря крупные германские соединения авиации произвели налет на один из портовых районов Англии.

Английские сообщения

ЛОНДОН, 3 декабря. (ТАСС). Официально сообщается, что вчера с наступлением темноты германские самолеты атаковали один из городов Западной Англии. Налет прекратился около полуночи и носил довольно крупный характер. В городе вспыхнули пожары и сильно разрушены различные здания. По последним данным, количество убитых и раненых невелико. Кроме того, были сброшены бомбы в Восточной Англии, Южном Уэльсе и других местах. Ущерб незначителен, число жертв также невелико, хотя имеются убитые.

Агентство Рейтер передает, что, как сегодня было объявлено в Лондоне, городом в Западной Англии, подвергнувшись в ночь на 3 декабря интенсивной бомбардировке германской авиации (о чем официально сообщалось), является Бристоль.

Американские сообщения

НЬЮ-ЙОРК, 3 декабря. (ТАСС). Как передает агентство Юнайтед Пресс, американская радиостанция Макней получила сообщения, свидетельствующие о том, что караван английских судов, очевидно, подвергся нападению в северной части Атлантического океана, примерно, в 400 миль к западу от Ирландии.

Военные действия в Китае

В Центральной Китае, 29 ноября на севере провинции Хубэй японский 3-тысячный отряд с танками и броневыми машинами вторично атаковал Ляншань (в 30 километрах севернее Суйсяня). Атака была отбита китайцами. В этот же день 5-тысячный японский отряд с танками и авиацией дважды атаковал китайские позиции в секторе Юаньань, но понес большие потери и отступил.

БЕЗДОРОЖЬЕ

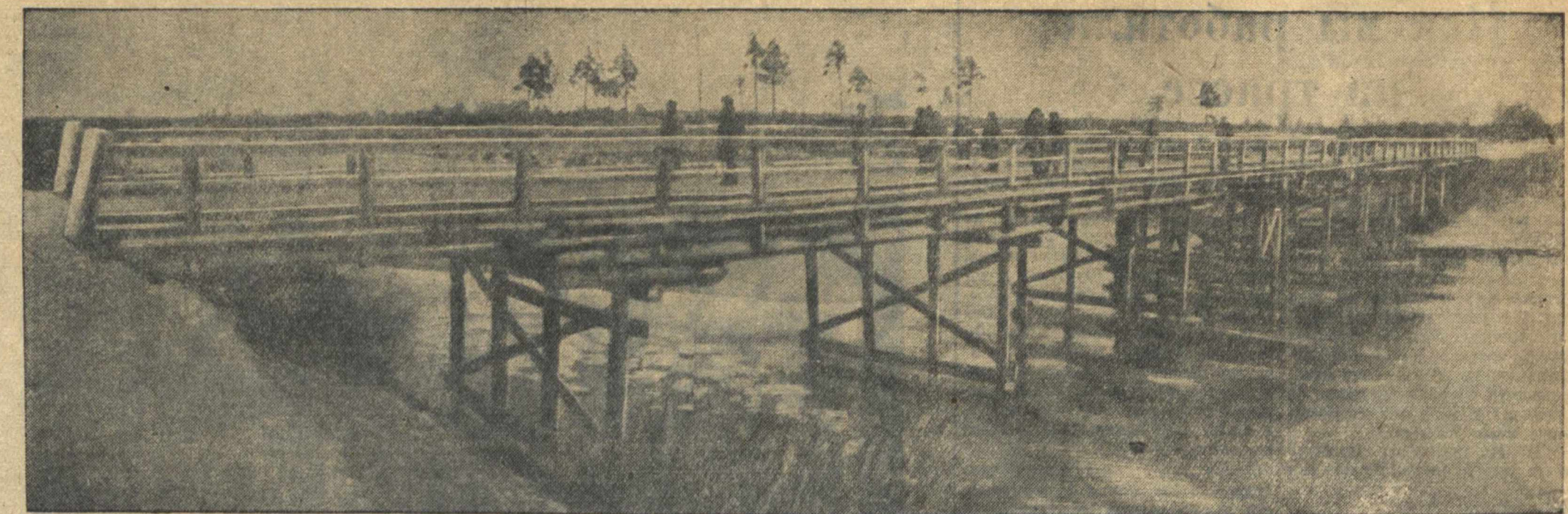
Российское бездорожье... Оно было синонимом бескультурья и отсталости империи. Кто из писателей и поэтов русских не посвятил ему грустных, горьких бичующих строк? Бог мятелей, бог ухабов, Бог мучительных дорог, Станций — тараканных штабов Вот он, вот он русский бог, — писал поэт П. Вяземский. Нижегородская губернская земская управа в 1916 году в докладе губерскому земскому собранию писала: «Во Франции на устройство местных дорог расходовано в начале текущего столетия 70 руб. на человека, в Пруссии 31,1 руб., в России 2 руб. 36 коп. ...Интересно, что Франция в 1811 году имела сеть шоссе в 50.000 верст, а Европейская Россия ровно через 100 лет имеет только 31.200 верст. ...В то время, как во Франции на каждые 100 кв. верст поверхности приходится 112 верст шоссе, у нас в России всего 0,6 верст. ...Рассматривая отношение шоссе к железным дорогам, можно видеть, что на каждые 10 верст жел. дор. во Франции приходится 100 верст шоссе, у нас же только 6 верст. ...Такое было положение в империи, а в Нижегородской губернии еще хуже. «Губерния по оборудованию гужевыми дорогами стоит ниже всей Европейской России» — писала управа. И действительно, если в соседней Московской губернии в то время на каждые 100 кв. верст приходилось 5,15 верст шоссе, то в Нижегородской было 0,48 версты. В отчете приводятся жуткие картины езды по Казанскому тракту: «В вешнюю пору и дождливую осень тощит проезжающие с порожними телегами. Были случаи — застревают гурты быков, которых приходилось вытаскивать».

«...Состояние проселочных дорог ниже всякой критики. Особью от непролазной грязи настоящая пытка для лошадей... Весной и осенью движение прекращается благодаря невылазной грязи по джоромосной гати. Это типичная картина русских гужевых дорог, о которых еще Наполеон выразился, что в России существует пятая стихия — грязь, — говорится в заключении отчета управы о состоянии дорог.

Убытки от бездорожья по губернии ежегодно превышали 5 миллионов рублей. «Эти убытки значительны больше убытков, которые терпит население от пожаров. Потери населения от уничтожения полей незначительны имущества разны 1.200.000 руб. Пожар приносит бедствием, но сколько же раз бедствие должно быть большим бедствием, чем пожары!» — патетически восклицала управа.

Что же сделало земство, чтобы облегчить участь населения, как оно боролось с бездорожьем? За 19 лет (с 1896 года) губернии и уездные земства построили 150 верст мостовых и около 8 верст мостов. Расходы на дорожное строительство не возрастали, а падали. «Строительная деятельность выразилась в год приблизительно 8,5-ю верстами мощения дорог или меньше 10 саж. на каждые 100 кв. верст поверхности губернии. При подобной скорости дорожного строительства население вправе сказать, что земство ничего не делает в этой области» — признавалось земство.

Губернская управа призвала удовлетворить больше внимания дорожному строительству. Выдвигала массу проектов «коренного изменения» в этом деле. В проектах — рассуждения о том, какие дороги следует передать в ведение губернского земства и что оставить в уездных земствах, взывая к правительству «о безвозвратных пособиях и беспрепятственных средствах», «удные рассуждения о преимуществе денежных сборов перед натуральной дорожной повинностью, глубокомысленные сентенции о пользе борьбы с снежными заносами при помощи деревянных щитов», о также за проезд по участкам, обставленным подобными щитами, и горькие жалобы на земледельцев (помешков) и фабрикантов, но желающих принимать участия в расходах на содержание дорог, проходящих по их имениям. Характерно, что эти



На трассе Горький — Муром — Кулебаки. На снимке: разбормый мост через реку Ташу в Муромском районе. Длина моста 74,6 метра. Фото А. Капелюша.

В ЧЕСТЬ ДНЯ СТАЛИНСКОЙ КОНСТИТУЦИИ

5 декабря на Шелковом хуторе проводится соревнования по стендовой стрельбе, посвященные Дню Сталинской Конституции СССР. В них примут участие более 40 человек, в том числе гг. Вруговской, Брутков, Ждановский, Ан. и Аа. Полюшенко и другие лучшие мастера стендовой стрельбы.

ДИЗЕЛЕСТРОИТЕЛЬНОМУ ТЕХНИКУМУ — КРАСНОЕ ЗНАМЯ НАРКОМАТА

Горьковский дизелестроительный техникум в нынешнем учебном году соревнуется с коллегией техникумов Народног Комиссариата тяжелого машиностроения по всем показателям заняв первое место. На днях состоялся вечер студентов и преподавателей, посвященный вручению техникуму переходящего красного знамени и премии в сумме 30 тысяч рублей. От управления высших учебных заведений Наркомата т. Бодярев вручил красное

ВОЕННАЯ ИГРА КОМСОМОЛЬЦЕВ

ЛЫБОВО. (Наш. пост. корр.). В 4 часа утра 1 декабря в общежитие и на квартиры курсантов Лысковской школы механизации явились вестовые. Они известили о боевой тревоге. Через полчаса 50 человек молодежи, главным образом комсомольцы, были в сборе. Перед строем командир отряда младший лейтенант запаса т. Чехов зачитал приказ: противник укрепился на окраине села Чернуха. В 6 часов 30 минут отряд приказано занять подступы к селу. Три группы двинулись в поход. В разведку выделили группу командира Захарова. В арсенаре следовал санитарный отряд, состоящий из 8 человек.

ХРОНИКА ИСКУССТВ

Молодой скульптор Н. Чугурин, член т-ва «Духовник» закончил две скульптуры — товарища Сталина и тов. Чкалова. Эти скульптуры приобретены заводом имени Ульянова-Дашкина в Чкаловске. Скульптура Чкалова будет представлена на выставку выставку работ молодых художников РСФСР. «Остров Отчаяния» — так называется пьеса горьковского писателя Г. И. Федорова, которую областная театр драмы выключила в свой репертуарный план на 1941 г. Пьеса посвящена мужеству и дружбе советских людей на зимовке в Арктике. В докладе советской музыки и эстрады в концертном зале Горьковского филармония пойдет первая эстрадная премьера. Сейчас ведутся подготовительные работы к выпуску эстрадного спектакля, в котором кроме ведущих артистов Горьковского эстрады примут также участие и солисты — артисты театров оперы и драмы. Текстовое оформление и режиссура первого спектакля поручена артисту филармонии т. Любимскому. Горьковское отделение Всероссийского театрального общества созывает 8 декабря однодневный семинар критиков-рецензентов. В работе примут участие городские критики, а также сотрудники районных газет Муром, Павлова, Дзержинска, Балахны, Семенова и др. Будут приглашены также работники театров.

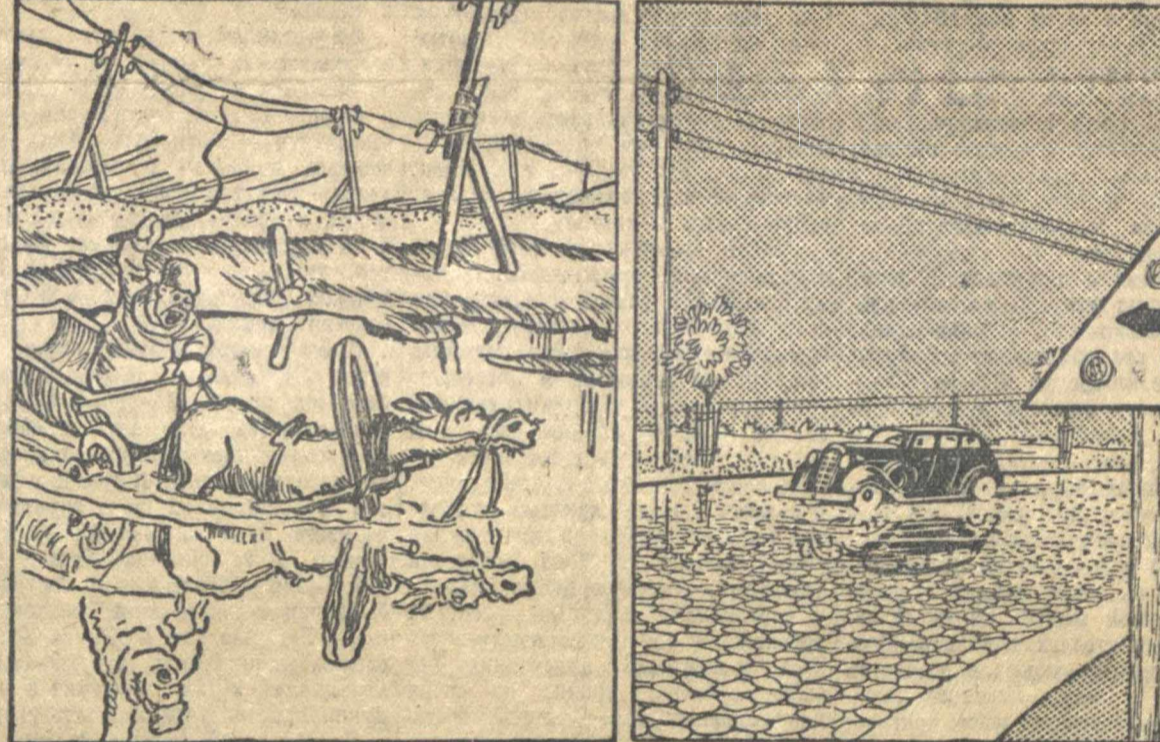
Мастера строчки и вышивки

Новый Стротриктожское, организован в апреле 1940 г., за последние два месяца вновь создал 19 мастериц. Наиболее квалифицированные кадры мастериц по строчке и вышивке имеются в Лысковском и Борском районах. Для освоения новых образцов открыта специальная лаборатория в Горьком. Лаборатория изготовила альбом с образцами строчки и вышивки. Стротриктожское организует производство в северных районах области. Будет создан строчечвышивальный промысел в Тоншаевском районе близ станции Пижма, где проживают мастерицы, знакомые с техникой тонкой марийской вышивки. В 1941 г. Стротриктожское предполагает почти на 55 проц. увеличить выпуск своей продукции по сравнению с 1940 г.

Мастера строчки и вышивки

Новый Стротриктожское, организован в апреле 1940 г., за последние два месяца вновь создал 19 мастериц. Наиболее квалифицированные кадры мастериц по строчке и вышивке имеются в Лысковском и Борском районах. Для освоения новых образцов открыта специальная лаборатория в Горьком. Лаборатория изготовила альбом с образцами строчки и вышивки. Стротриктожское организует производство в северных районах области. Будет создан строчечвышивальный промысел в Тоншаевском районе близ станции Пижма, где проживают мастерицы, знакомые с техникой тонкой марийской вышивки. В 1941 г. Стротриктожское предполагает почти на 55 проц. увеличить выпуск своей продукции по сравнению с 1940 г.

КАК В ЗЕРКАЛЕ



Два отражения состояния дорог. Рис. Гр. Станиславлева.

длиннейшие проекты без малейших изменений почти из слова в слово повторялись каждый год в отчетах земства. А губернное земское собрание по этим отчетам выносило решение «в ближайшем же году приступить к улучшению наиболее важных дорог губернии, не стесняясь затратить на это важное дело самых широких средств». Фактически же в затратах из года в год все больше и больше «стеснялись». В 1885 г. на дорожное дело затрачено 81 тыс. рублей, в 1895 г. — 62,2 тыс. руб., в 1912 г. — 47,9 тыс. руб. Да и из этих сумм изрядная часть расходовывалась предприимчивыми подрядчиками и юркими чиновниками. На все расходы на дорожное строительство в Горьбовском уезде (в него входила большая часть районов, по которым проложена сейчас народная магистраль) в 1916 году было отпущено 13.164 рубля. Куда же пошли эти деньги? Вот что пишет ревизионная комиссия Горьбовского уездного земства в докладе 50-му земскому собранию: «Положение дорожной части в отчетном году и отношении к нему управы характеризуется стоянием на месте и полным бездействием управы. Уезд положительно утопает в дорожных неустройствах, а управа не только не выполнила весьма скромно намеченные дорожные работы, но и не постаралась поддерживать в возможной для проезда виде существующие дорожные сооружения. Заготовленный два года тому назад камень на устройство мостовой в с. Богородском наполовину утонул в грязи и растаял. Неоконченная два года назад джуневская дамба так и сейчас остается неоконченной. Мост в дер. Выболово второй год стоит поломанным, мостовая в дер. Антоньева разрушается. Никакого наблюдения за существующими дорожными сооружениями управы в течение отчетного года почти не производилась. При таком отношении управы нельзя было ожидать и никакой инициативы к умножению нашего бездорожья. Единственно выполненное сооружение — гомозвский мост, стоющий земству свыше 7 тыс. руб., оказался с дефектами. Еще печальнее обстояло дело с постройкой моста и подвезов к нему при ст. Зояново...»

Печерский по этому поводу даже написал специальный рассказ «Медвежий угол». В рассказе приводится пример, как одному подрядчику заказали выстроить 20 тыс. куб. сажень камня для ремонта дороги. А он две тысячи разбил, а потом саженок из глины наделал да битым камнем и обложил их. Начальство саженики считает — все в порядке... «По времени, стал он тляными саженики раскидывать, а сам отписывает на ремонт, дескать, камень весь излохот. А чтобы шоссе-то ле больше портилось, круглый год у него подороги бревнами заложено: чинят, дескать. Только и снимают бревна, как начавшему проехать, а обозники в шее; да еще выпорют, кова издумают артачить...» В рассказе старик-плотник так описывает строительство моста подрядчиком Николаем Фомичем: «Велел старший мостовика выстроить, покрасить, да на старых же стойках и поставить. С горючими поладил... Вот теперь третий год ни конного, ни пешего опираться на мостовую, по мосту не пускают. На тот год думают, слышь, пускать, ради ремонта значат: ну, тогда хоть и провалится, кто, ничего: урочный срок вышел — значит все в порядке. А по весне можно наводнение пропустить: снесло, дескать, мост волею божию. Бумага все стерпит. А после того Николаю же Фомичу и новый-от мост строить...» И сколько земские деловые не составляли маневров проектов о строительстве шоссе, губерния топнула «в непролазную грязь невозможных дорог». Конеч этого «непролазной грязи» пришел только при советской власти. Грандиозная социалистическая стройка, рост городов, строительство заводов и колхозов, насыщение колхозного села автомашинами, тракто-

ХРОНИКА

Лавинской ССР тов. Солднер Эрпста Августовича. (ТАСС). Ф. Куропатов. 60 юнойей села Чернуха, среди которых половина — комсомолы, заняли выгодную позицию. Они укрепились в глубоком рву, лес надежно скрывал их от глаз неприятеля. Первую группу курсантов чернуханцы встретили ураганным огнем станкового пулемета и почти всю уничтожили. С фланга уже наступала вторая группа. Исход боя решила третья группа курсантов, зашедшая в тыл чернуханцев. «Бой» окончился. В колхозный клуб собрался обе стороны. Подведены итоги тактических занятий. Затем курсанты с колхозной молодежью пошли на колхозные фермы, в кузницу, сараи, посмотрели, как Чернуханский колхоз готовится к весне и организует зимовку скота.

Горьковский государственный университет

извещает, что 7 декабря с. г. в 7 часов вечера в здании филармонии в аудитории № 1 (улица Фигнер, 10) состоится публичная защита диссертации на соискание ученой степени кандидата физико-математических наук ЛЕВИТСКОГО Б. М. на тему: «Тонкая структура К-и-рая полюсов по поглощению и ориентированных монокристаллов цинка». Оппоненты: проф. Самойлович А. Г., доцент Боровский И. Б. С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке Г.У.—ул. Ульянова, д. № 37. 2475

Горьковский драматический театр имени А.С. Пушкина

4/ХІІ—«ФРА-ДИАВОЛО». 5/ХІІ—«КОМЕРТ ДЖАЗ-ТАНЦЫ». 4/ХІІ—«КОВАРСТВО И ЛЮБОВЬ». 5/ХІІ—утром «КРЕМЛЕВСКИЕ ГРАНАТЫ». 5/ХІІ—вечером «УЧИТЕЛЬ».

Горьковский драматический театр имени А.С. Пушкина

Дворец Культуры имени Ленина Спектакль Горьковского областного театра драмы. 7—8 декабря В. Шекспир «ЗИМНЯЯ СКАЗКА». Билеты продаются.

Горьковский драматический театр имени А.С. Пушкина

4 декабря 1940 года БАЛ-КОНЦЕРТ с участием артистов Всесоюзного концертного объединения А. ГРОМОВА и В. МИЛИЧ — пародия и юмор. Начало концерта в 10 час. вечера. После концерта в 11 час. утра. Билеты продаются.

Горьковский драматический театр имени А.С. Пушкина

5 ДЕКАБРЯ ВЕЧЕР ТАЦАНД МУЗЫКАЛЬНЫЙ СПЕКТАКЛЬ АЙДЕБОРЫ ДУНКАН. Начало в 9 час. вечера. Билеты продаются. Касса с 2 ч. дня.

СЕГОДНЯ В КИНОТЕАТРАХ

ПАЛАС—«МУЗЫКАЛЬНАЯ ИСТОРИЯ». ХУДОЖЕСТВЕННЫЙ—«МУЗЫКАЛЬНАЯ ИСТОРИЯ». РЕКОРД—«На вечерних сеансах: «МОЯ ЛЮБОВЬ». На летских: «СЕМЕРО СМЕЛЫХ». Илья Ульяв.—«УЧИТЕЛЬ».