

На учредительном собрании присутствовало приблизительно 70 человек. Это были, за небольшим исключением, преимущественно местные известные коммунисты, большинство — молодежь.

На собрании продавалась брошюра «Что такое и чего хочет Союз друзей СССР в Чехословакии?»

Заявления с просьбой принять в Союз подавались на собрании Исидору Фишгрунду, сыну секретаря еврейской религиозной общины в Ужгороде.

Вновь созданное общество намерено вести переговоры с арендаторами местных кинотеатров о демонстрации советских фильмов. На 25 декабря 1935 г. запланирована лекция Богумира Шмерала³. Общество намерено также обратиться с просьбой прочесть лекцию к инж.-арх. [инструктору] Кроге из Брно⁴. Наконец, общество попытается также пригласить прочесть лекцию одного из членов делегации журналистов, посетивших СССР, члена Чехословацкой национально-социалистической партии.

Собрание закончилось в 22 часа. В целом собрание проходило в спокойной обстановке.

Примите к сведению
Полицей-директор *

*Партархив Закарпатского обкома КП
Украины, ф. 2, оп. 1, д. 210, лл. 36—37.
Подлинник. Перевод с чешского.
Опубликовано в сб.: «Шляхом Жовт-
ня», т. IV. Ужгород, 1964, с. 102—103.*

¹ Гати Й.— деятель КПЧ в Закарпатской Украине, в 1924—1929 гг. депутат Национального собрания.

² См. док. 20, а также док. 29.

³ Шмераль Б.— См.: «Документы и материалы по истории советско-чехословацких отношений», т. I, с. 351; т. II, с. 242.

⁴ См. прим. 1 к док. 37.

41

Нота Миссии Чехословакии в СССР в Народный комиссариат иностранных дел СССР об установлении регулярного воздушного сообщения между Москвой и Прагой

Москва

31 января 1935 г.

Ссылаясь на прежние разговоры по поводу возможности организации авиационной линии Прага — Москва¹, Чехословацкая Миссия честь имеет довести до сведения Народного комиссариата иностранных дел, что согласно предположений чехословацких властей возможно было бы устроить авиационную линию между Прагой и Москвой по одному из трех основных направлений:

1. Прага — Варшава — Москва,
2. Прага — Краков — Львов — Киев — Москва,
3. Прага — Ужгород — Черноцы — Киев — Москва.

Линия Прага — Варшава — Москва по техническим соображениям имела бы некоторые преимущества, но, с другой стороны, по этой линии, кроме политических затруднений, встречаем и слишком развитую

* Подпись неразборчива.

международную конкуренцию. Ввиду того надо было бы отдать предпочтение линии № 3.

Предполагается по этой линии совместное участие в эксплуатации чехословацкой и советской авиатик *. Не исключено сотрудничество Air France, но оно выяснится только в течение переговоров. Согласно договору между Чехословакией и Румынией перелет через румынскую территорию не встретит препятствий со стороны румынских властей.

Ввиду необходимой технической подготовки Чехословацкое Правительство желало бы получить со стороны Правительства СССР согласие для того, чтобы отправить в Москву технического специалиста или специальную комиссию, которая выяснила бы на местах с компетентными учреждениями технические предпосылки авиационной линии для подготовки дальнейших окончательных переговоров относительно организации линии ².

Публикуется по АВП СССР.

¹ Речь идет о переговорах министра иностранных дел ЧСР Э. Бенеша с народным комиссаром иностранных дел М. М. Литвиновым в сентябре 1934 г. в Женеве (см. док. 21).

² См. ноту НКВД СССР от 15 марта 1935 г. (док. 46). Результатом дальнейших переговоров явилось Соглашение об установлении регулярного воздушного сообщения между Прагой и Москвой, подписанное в Москве 16 мая 1935 г. (см. док. 66).

Первый испытательный полет между Прагой и Москвой был произведен с чехословацкой стороны 9 сентября 1935 г., с советской стороны — в октябре того же года (SUA, Praha, PMR, 801/47, č. j. 19275/35, ktab. 3442; «Lidové noviny», Brno, 31. října 1935). Регулярное сообщение на линии Прага — Ужгород — Клуж — Киев — Брянск — Москва из-за препятствий, которые ставила Румыния (см. док. 160), началось только 1 сентября 1936 г. Первые две недели перевозились почта и товары, потом была начата перевозка пассажиров. Длина линии Прага — Москва составляла 2439 км. В Москве с ней была связана линия на Владивосток и другие воздушные линии Аэрофлота. Время полета составляло 10 час. На линии чередовались в полетах самолеты чехословацких государственных авиалиний и Аэрофлота.

Линия Прага — Москва, называвшаяся «Русский экспресс ЧСА», была третьей международной линией ЧСА и наиболее протяженной.

Линия Прага — Москва была одной из первых линий в Европе, на которой почта начала перевозиться без авиадоплаты (см. док. 208; прим. 7 к док. 292).

42

Из выступления представителя красного профсоюза металлистов Чехословакии Гавелки на заседании комитета по интернациональным связям ЦК профсоюза металлистов СССР

Москва

5 февраля 1935 г.

...** Достигнутые СССР успехи в социалистическом строительстве нам очень помогают в нашей работе. Еще недавно реформистские вожди могли себе позволить вести травлю против Советского Союза, теперь, ввиду сопротивления рабочих, они этого больше не могут себе позволить потому, что сочувствие рабочих к Советскому Союзу колоссально растет и крепнет, и рабочий класс радикализуется. Кратко говоря, рабочие сопоставляют положение в СССР с нашим положением. В результате этого одновременно растет и сочувствие к красным союзам и компартии. Очень много было достигнуто выступлениями рабочих, в осо-

* Так в тексте.

** Опущена часть текста об экономическом положении Чехословакии.