

ЭГОНЕК

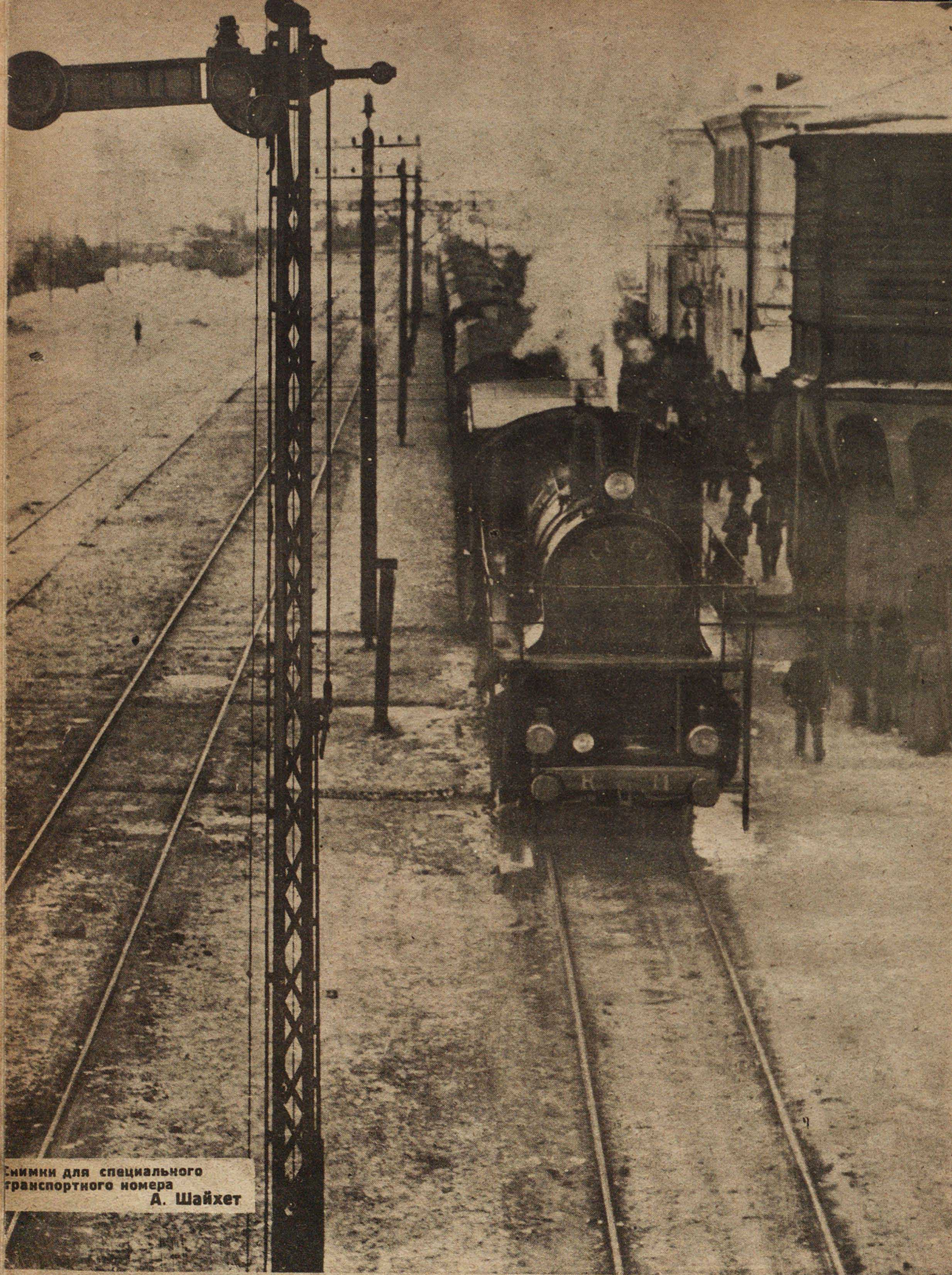
№ 3 (427) 31 января 1932 г.

**СПЕЦИАЛЬНЫЙ
ТРАНСПОРТНЫЙ**

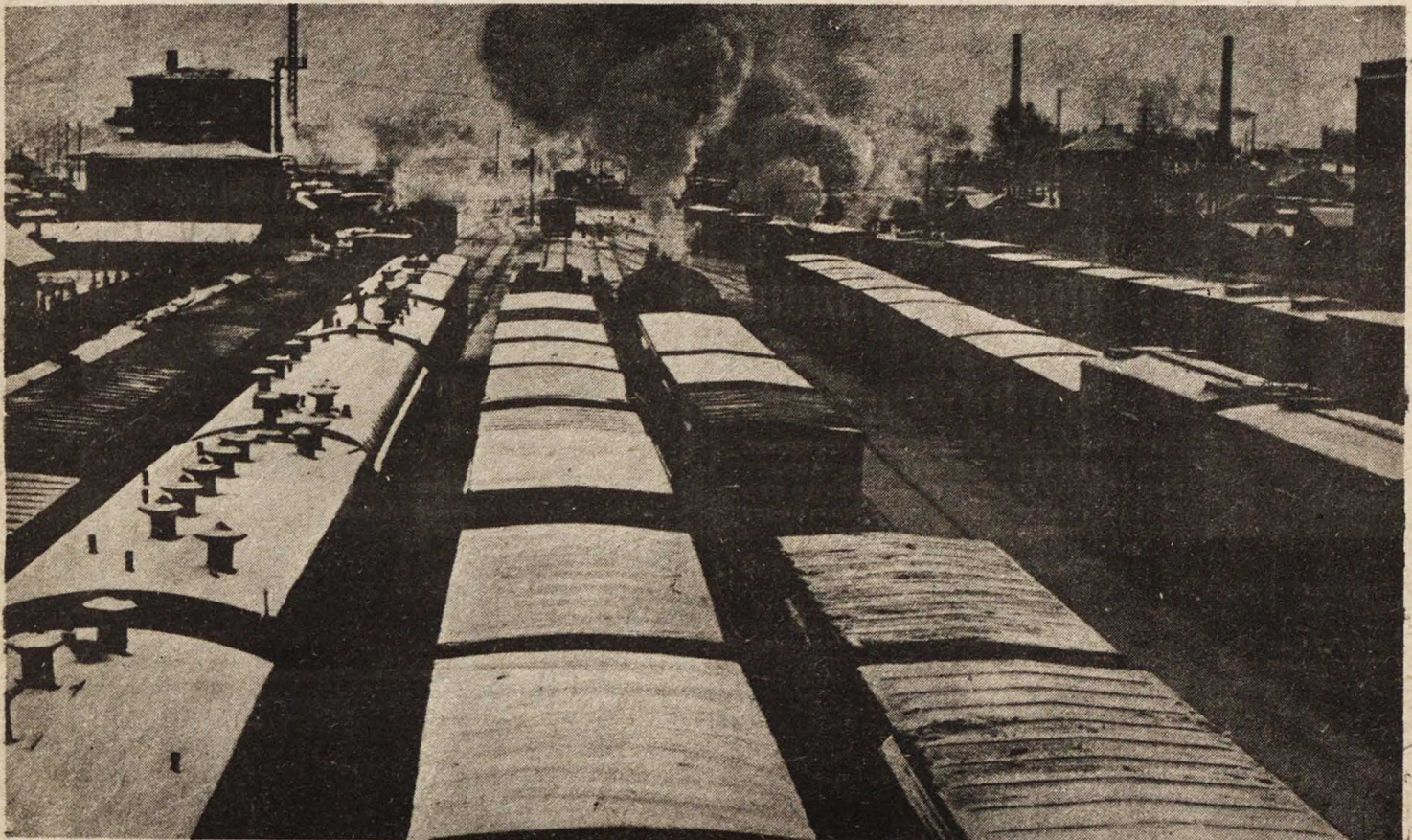
~~XIX 146~~
~~13~~

2
БИСМОТОНА
КРЕДИТ
В. И. ЛОСЬЕВ





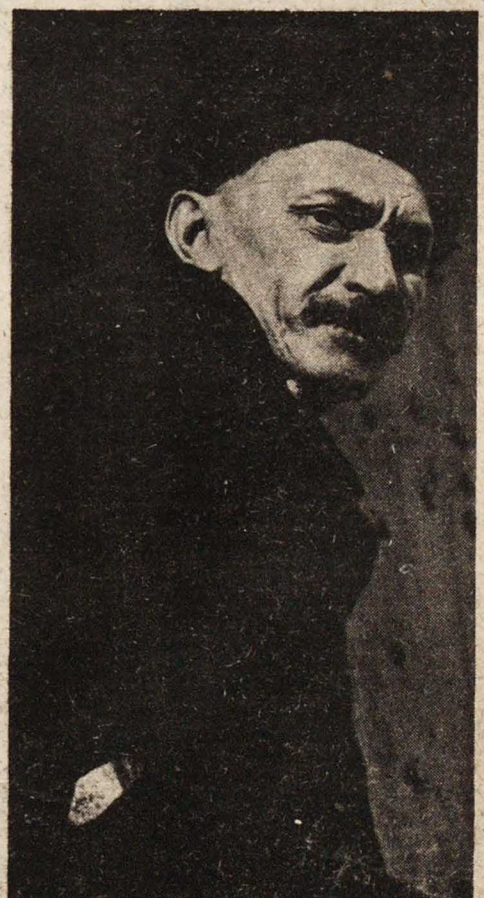
Снимки для специального
транспортного номера
А. Шайхет



Товарные маршруты. Сортировочная грузов



Машинисты-ударники на паровозе им. Всесоюзной партконференции. Слева направо: тт. Каменский, Курбатов, Семенов, Королев, Мухин



Машинист тов. Наврот, М.-К. ж. д., занявший 3-е место на всесоюзном конкурсе машинистов

Большевистским осуществлени обеспечим выполнение пла

Транспорт вступил в решающие дни осенне-зимних перевозок. От бесперебойной работы ж. д. сети зависит успешное выполнение промплана первого квартала. Промышленность и социалистические

стройки по вине транспорта иногда недополучали тысячи грузов, материалов, угля, нефти, страдали переброски хлеба, тракторов в колхозы, горючего для машинно-тракторных станций.

Партия в настоящее время уделяет исключительное внимание работе транспорта. Принятые ЦК решения о ж.-д. транспорте, подготовка к осенне-зимним перевозкам — боевая программа борьбы за четную

работу транспорта. Приказы народного комиссара путей сообщения т. Андреева об осенне-зимних перевозках и о ликвидации обезлички вагонов являются крупным шагом по практическому осуществлению директив партии.

Основное условие осенне-зимних перевозок — спаренная езда и четная система управления депо. На паровозе должен быть хозяин, а в депо хороший организатор, который поставит на боевую ногу ремонт, обеспечит рациональное использование бригад. Без упорядочения работы депо, без хозяина в депо трудно закрепить и хозяина на паровозе.

Спаренная езда, соединенная с увеличением суточной работы паровоза — образец мобилизации внутренних резервов на транспорте.

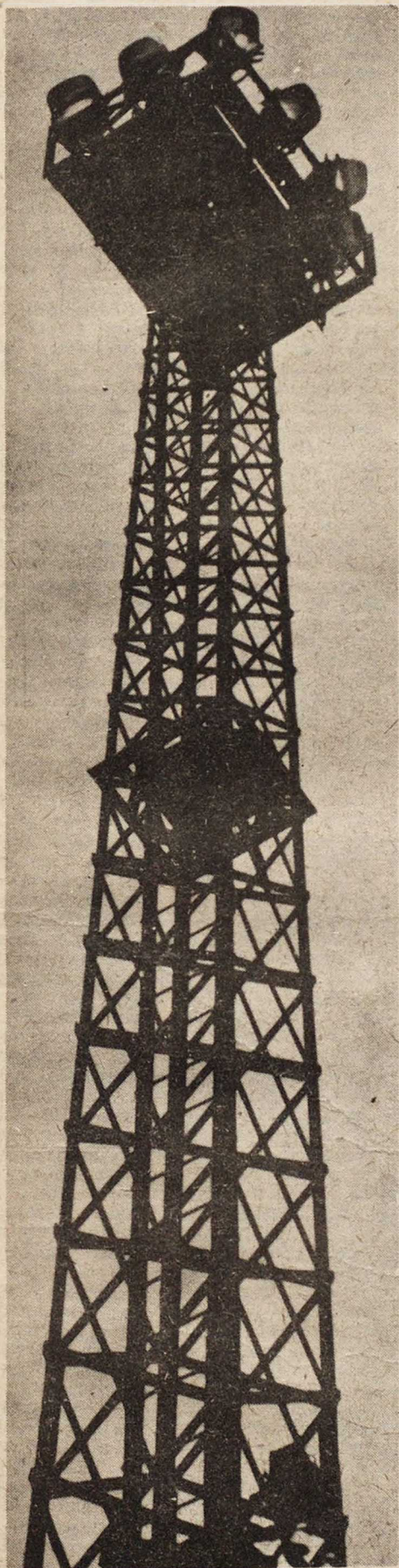
Важнейшим условием оздоровления транспорта является борьба нового руководства НКПС за решительное улучшение работы всего аппарата сверху до низу, изгнание из него элементов косности и бюрократизма, освежение и укрепление его. Эта работа не может быть осуществлена без самого активного участия всех партийных организаций.

Октябрьский пленум ЦК со всей силой подчеркнул, что «ЦК будет считать местные партийные организации ответственными за провалы в работе транспорта на том или ином участке».

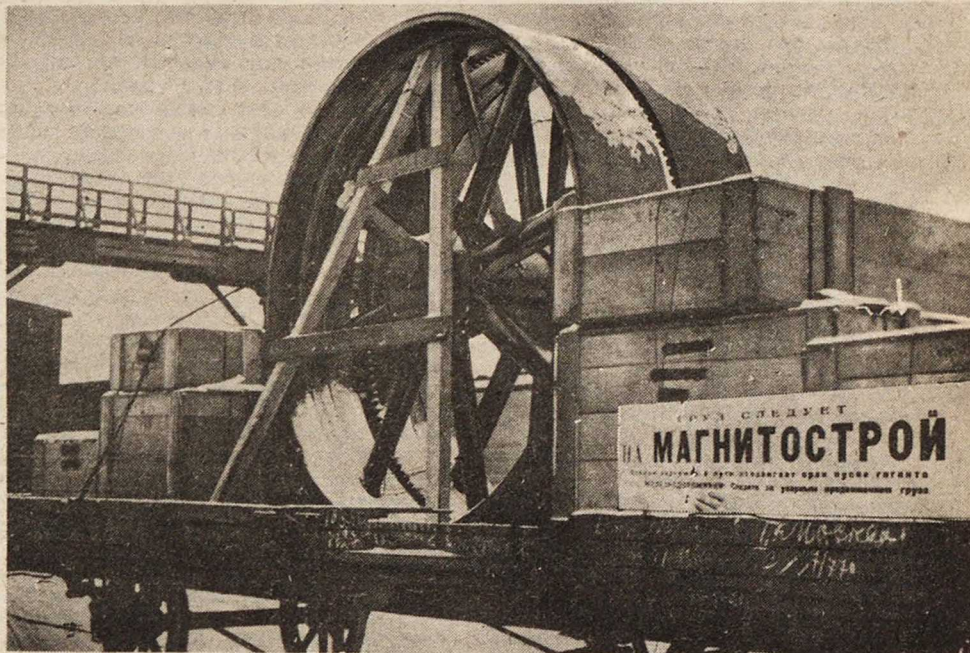


Встреча составов в пути

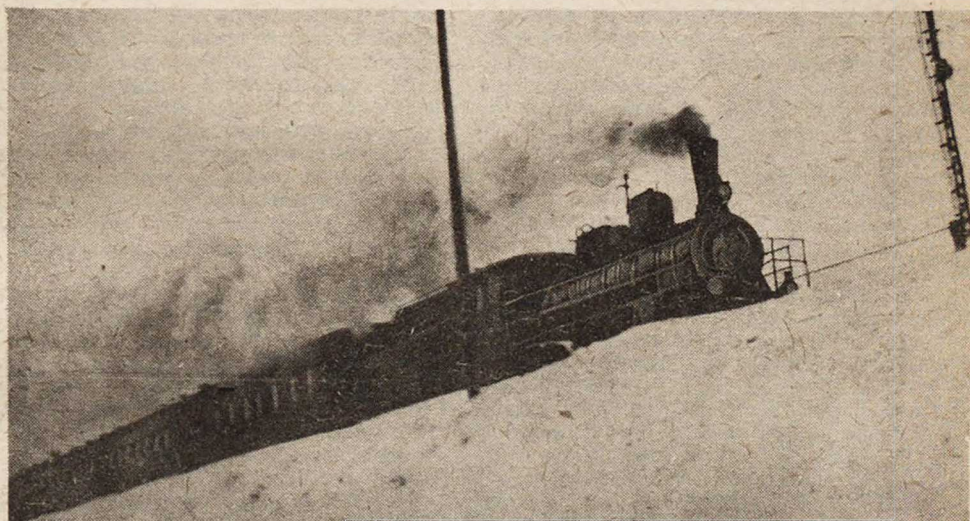
ем шести условий т. Сталина, на осенне-зимних перевозок



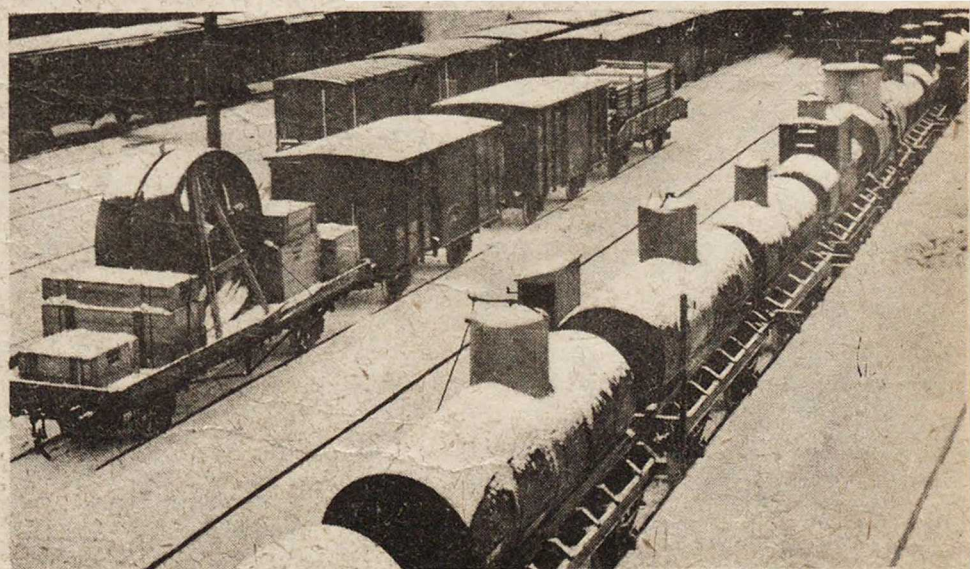
Светофор



Грузы, идущие на Магнитострой



Движение состава вверх



Грузы идут

Мы строим в наши дни не только новую историю, но и новую географию СССР. Возникают новые города, изменяются русла рек, обводняются пустыни, осушаются болота, заселяются тундры.

Как могуче зашевелилась, как энергично задвигалась наша страна после революции!

Ни одна капиталистическая страна даже в годы максимального расцвета не знала такого необычайного роста перевозок. На каждый километр пути у нас приходится за год около 2.300 тонно-километров груза, а в Соединенных Штатах только около 1.600 т км., несмотря на то, что обеспеченность вагонным парком у нас вдвое ниже.

Еще дальше ушли мы в области пассажирского движения. При том же количестве пассажирских вагонов, какое было до войны, людской поток пассажирских перевозок увеличился у нас в четыре раза!

И все же транспорт остается одним из самых узких мест нашего народного хозяйства. Как ни велики достигнутые здесь темпы роста, они резко отстают от тех требований, какие ставят бурно растущие социалистические промышленность и сельское хозяйство. Нужны срочные меры! Роль творческой мысли, значение массового рабочего изобретательства становятся на транспорте особенно велики.

Плановость нашего народного хозяйства дает возможность гораздо шире использовать транспорт, чем это возможно в капиталистических странах. Все чаще выдвигается, например, идея поездов-заводов, новый план фабрик, поставленных на колеса. Так, агроном Б. Демчинский скопировал и добился постройки поезда-завода консервной промышленности.

Поезд-завод, построенный по идее Б. Демчинского, вырабатывает консервы из фруктов, овощей и т. п. Плановое хозяйство Советского Союза даст возможность этому заводу на колесах обслуживать разные климатические пояса, в порядке постоянного вызревания плодов и овощей. Так же точно, как наши тракторные колонны после работы на Юге спешат по рельсовым путям в другие районы, постепенно продвигаясь на Север, консервный поезд-завод может, обслужив Дагестан, передвинуться на Украину, затем в Черноземную область и т. д. до областей Севера, повсюду поспевая к сезону и находя на стоянках не только свежие, незагубленные перевозкой, запасы сырья, но и местное дешевое топливо.

Еще большие горизонты открывает идея бетонного завода на колесах, выдвинутая строителями Харьковского Тракторного завода. Доводя считавшуюся максимальной германскую норму в 240 замесов в смену до неслыханного уровня—выше 1.000 замесов, харьковские революционеры техники на базе этих новых темпов выдвинули вопрос о создании передвижных строительных фабрик, бетонных станций, поставленных на колеса. Эти строительные поезда должны двигаться по всей стране. Небывалые нормы «бетонной революции», созданные и освоенные нами, должны дать возможность поезду-заводу, закончив напряженное строительство в одном месте, сразу же двинуться в путь на сооружение новых гигантов.

Новые идеи в области транспорта создаются на базе рабочего изобретательства.

Основная черта советского изобретательства—его массовость. Дело не только в тех отдельных единицах, которые выделяются незаурядными способностями, но раньше всего и больше всего в творческом отношении к труду всей рабочей

массы. Молодое Всесоюзное Общество Изобретателей при ВЦСПС на только что закончившемся первом съезде, подчитывая свои силы, указало на 400 тысяч членов, организовавшихся за год! На 1932 год контрольная цифра определена в миллион членов общества изобретателей.

Активность этих ударников техники огромна. Изобретатели в третьем, решающем году пятилетки перевыполнили не только основные, но и встречные планы. Изобретатели Ленинграда дали за год 102 миллиона, изобретатели Сев. Кавказа 109 млн. экономии. На 1932 год встречный план экономии от изобретательской работы определен на съезде в миллиард рублей!

Изобретательство на транспорте, являющееся одним из передовых участков, не отстает от этих норм. Контрольные цифры по изобретательству на 1931 год намечали получение 100 тысяч рабочих предложений и усовершенствований. Встречный план, выработанный транспортниками, повысил эту норму до 115 тысяч, но и эти новые нормы оказались выполнены с превышением.

Но рабочая мысль гибнет в канцелярском болоте. Гигантский подъем рабочих масс встречает на своем пути китайскую стену. Прокуратура Республики ведет в настоящее время ряд дел, раскрывающих жуткую обетановку бюрократизма и волокиты, издевательств над изобретателями, головоуствата и прямого вредительства. Предстоит ряд процессов над душителями технической творческой мысли на транспорте.

Массовое рабочее изобретательство—дело молодое, создающееся на наших глазах. Еще года два назад и у нас, в СССР, типичной для изобретателя считалась волосатая фигура одиночки, неудачника с сумасшедшинкой в глазах и жалобами на устал.

Теперь эта фигура изобретателя одиночки все явственнее становится архаической, отжившей. Место унылого неудачника, вечно жалующегося, чудаковатого профессионала изобретателя, ревниво охраняющего тайны и секреты своего патента, заняли целые толпы новых изобретателей, новых, целеустремленных и энергичных людей. Это не одиночки, а члены коллектива. Они не умеют жаловаться и ныть. Они умеют драться за свою идею и побеждать. Они заботятся не о сохранении тайны, а о широко поставленном обмене опытом.

Препятствий на пути еще много. Еще слишком часто «мертвый хватает живого», и залежи бюрократизма, волокиты, головоуствата, а иной раз прямого вредительства не мало мешают творческим стремлениям советского изобретательства. Впереди еще много труда, много борьбы. Но основные позиции уже завоеваны, и четко намечены пути в будущее.

Первый Всесоюзный съезд изобретателей наметил переход технического творчества на плановые рельсы. Вместо случайности—план, вместо анархии—система, вместо кустарей-одиночек—ударные изобретательские коллективы, тесно связанные с научно-исследовательскими институтами и работающие по заданиям. Темники, борющиеся с узкими местами производства, в порядке встречного плана перерабатываются рабочей массой и обращаются в четкий социалистический заказ изобретателю.

Эта же плановость должна сурово проводиться и в деле реализации изобретений. Должен быть навсегда забыт позорный порядок, при котором в жизнь претворяется крохотная часть, несколько убогих

долей процента из общего числа изобретений и усовершенствований! Изобретения должны войти в промфинплан, должны стать неразрывной частью рабочей программы. За каждый невыполненный процент изобретательского плана рабочие мысли должны получить возможность драться так же настойчиво и успешно, как и за все остальные части производственной программы!

Включение изобретений в промфинплан не только обеспечивает реальную многомиллионную прибыль, но и создает новые методы работы.—Если прежде,—объясняют транспортники,—изобретатель был вынужден тормозить хозяйственников, выслушивая от них отказы: «нам не до тебя», «нам нужно транфинплан выполнять»,—то теперь положение в корне изменится. Уже не изобретатель будет искать хозяйственников, а, наоборот, хозяйственники окажутся вынуждены обращаться к изобретателям:—Помогите! Без вашей помощи промфинплан не выполнить, из прорыва не выбраться.

«Реальность нашей программы—это живые люди,—указывает тов. Сталин:—Это мы с вами, наша воля к труду. Это миллионы трудящихся, творящие новую жизнь»

Изобретатели на транспорте успели создать свои традиции. Об этом свидетельствует целый ряд имен краснознаменцев: Ф. Казанцев, Д. Трегер, Б. Андреев, Д. Матросов и мн. др.

История жизни каждого из этих людей представляет необычайно яркий документ переходной—от старого к новому—эпохи. «Детство мое было безрадостно,—вспоминает Даниил Трегер:—рано оставшись без отца, я поступил на работу в слесарную мастерскую. Хозяин заставлял меня работать с 3 часов утра до 11 часов вечера. Старшие били меня, сколько хотели, так что иногда и задумываюсь, как это я остался жив. Били в то «доброе старое время» всех учеников, ибо это было принято,—били без всяких причин, а просто из желания «почесать руки». В общем, мое положение в мастерской было хуже, чем на каторге. Я ухитрился все же ходить по праздникам в воскресную школу учиться грамоте. Там я приохотился к чтению, но зачастую мастера, увидев, что я читаю книгу, смеялись надо мной и не давали читать».

Долгие годы голодал самоучка Трегер, безуспешно добивался применения своих изобретений. До революции перед ним были закрыты все пути, и его годы были заполнены крайней нуждой, голодовкой и скитаниями без ночлега. Не мало препятствий перенес он и после революции, пока добился блестящей победы.

Но вот после долгих мучительных мытарств целый ряд изобретений Трегера применен и принес не мало миллионов Советскому Союзу.

Комиссариат путей сообщения, подчитав огромную прибыль, полученную от «железного аппарата», изобретенного Трегером во время пребывания в тюрьме Колчака, в ожидании казни, передал Трегеру причитающиеся ему 75 тысяч рублей. Но изобретатель от этих денег категорически отказался.

—Я работаю не для прибыли, а для советской страны.

Такие же черты бескорыстия отличают и другого изобретателя-транспортника. Ф. Казанцева. Этот самоучка начал свой жизненный путь службой в качестве мальчика на побегушках на свекловичных плантациях, где он получал 5 коп. в день. До заработка в 3 рубля в месяц Казан-

цев добрался только через несколько лет, когда ему удалось устроиться на должности чистильщика котлов. Теперь, когда он победил препятствия, он отказывается не только от огромных денег, какие ему предлагают, но и от известности и славы.

Тормоз Казанцева блестяще победил всех иностранных конкурентов, в том числе и пользующегося мировой известностью Вестингауза. Но советский изобретатель проявил необычайную скромность. Тормоз Вестингауза под этим именно названием знает весь мир. Но Казанцев категорически отказался от названия „тормоз Казанцева“. Он потребовал, чтобы его изобретение называлось „Советский тормоз“.

Новое социалистическое отношение к труду не может не перевоспитывать людей. Люди творят новую историю и история создает нового человека.

Но дело не в одном только человеческом материале. Плановость народного хозяйства раскрывает перед массовым изобретательством гигантские возможности, недостижимые в капиталистических странах. Творческая мысль становится на новые рельсы. Вместо анархии и случайности в работе изобретателя — тщательно продуманный план. Вместо секретничества — обмен опытом.

На основе массовости и плановости изобретательства вырастает новый метод коллективной работы ударников техники, изобретателей.

Перед нами только первые ростки этой коллективной работы. До самого последнего времени мы оставались под властью еще не изжитых старых навыков. Тормоз Казанцева победил наилучшие мировые системы Вестингауза и Квинце-Кнорре. Мы все радовались этой победе. Но вот другой советский изобретатель тов. Матросов выступил с новым усовершенствованием, которое принесло не мало нового, даже по сравнению с тормозом Казанцева. Мы снова

радовались этому достижению. Но в самое последнее время еще один новый изобретатель, машинист Кавказской жел. дор., тов. Шавгулидзе, выдвинул ряд предложений, какие идут еще дальше достижений тов. Матросова. Неужели мы снова будем только радоваться, не сумев сделать необходимых выводов?

В советских условиях этот „бег вперекорку“ явно не состоятелен. Казанцевы и Матросовы не нуждаются в том, чтобы тратить свою энергию на стремление обогнать и перекрыть „соперника“. У них — общие цели и общие стремления!

На этой почве общности интересов изобретательство на транспорте создает новые методы коллективной работы. Государство поддержало новую систему всеми мерами. Изобретательские коллективы — особые группы по автосцепке, по тепловозам, по автоблокировке, по вопросам электрификации и т. д. — получили все необходимое для работы: и материальные средства, и наилучшие оборудованные лаборатории, и помощь крупнейших специалистов инженеров и профессоров, конструкторов и экспертов.

Когда в „Известиях“ появилась статья о новом коллективном методе изобретательской работы, впервые вводимом на транспорте, — московский корреспондент „Нью-Йорк Геральд“ доспешил передать ее по телеграфу в Америку, и этот план вызвал немало насмешек у врагов. Особенно усердствовали в издевательствах над „изобретательскими колхозами“ „Последние Новости“ П. Н. Милюкова.

Но и в этом случае насмешки врагов попали мимо цели. Не прошло и полугода со дня создания нового коллективного метода изобретательской работы, как он успел уже блестяще проявить себя.

Первым добился решающей победы коллектив изобретателей, работавший по вопросам автосцепки.

Для СССР введение автоматической сцепки является чрезвычайно срочным.

При нынешнем оборудовании наш транспорт не может полностью справиться с предъявленными к нему требованиями. Необходимо добиться резкого повышения провозоспособности.

Однако повышение веса наших поездов стало невозможным из-за слабости нынешнего сцепного прибора.

Усилить же нынешнюю сцепку невозможно, так как вес ее уже достигает пределов физической силы сцепщика. Только автосцепка может вывести из создавшегося положения. Мы стояли перед необходимостью платить миллионы американцам, но изобретательский коллектив группы по автосцепке дружно взялся за работу. Результаты — валяло. Только что, после пробега в 5 тысяч километров возвратился в Москву опытный поезд, оборудованный самыми различными системами новейших зарубежных и советских автосцепок. Поезд, состоящий из 380 осей в 4.200 тонн весом за пробег от Москвы на Кавказ и обратно дал следующие результаты: „В пути произошел саморасцеп иностранных автосцепок Виллисона и Беалея, обрыв когтя у системы Джанней, обрыв хомутов у автосцепки Виллисона. Только у советских автосцепок систем комсомольца Мирошниченко и техника Богданова не было никаких аварий“.

Исключительный по важности экзамен закончился полной победой над наилучшими американскими системами. „Вопрос о советской автосцепке окончательно решен“, — говорит рапорт на имя тов. Сталина.

„Хозяйство транспорта, реконструкция этого хозяйства, все еще отстает от общего темпа развития“, — указывал тов. Сталин на XVI съезде: — При таком положении мы рискуем превратить транспорт в узкое место народного хозяйства, могущее затормозить наше продвижение вперед... Задача состоит в том, — чтобы взяться, наконец, по большевистски за дело транспорта и двинуть его вперед“.

Северный вокзал реконструирован



Северный вокзал в Москве закончил свое переустройство. Он стал неузнаваем. Верхний этаж отдан под комнаты отдыха пассажиров: гостиницу, буфет зал для ожидания, комнату матери и ребенка. На снимках: слева — детская комната вокзала, где дети пассажиров находятся во время остановки. Справа — комната для отдыха пассажиров дальнего следования

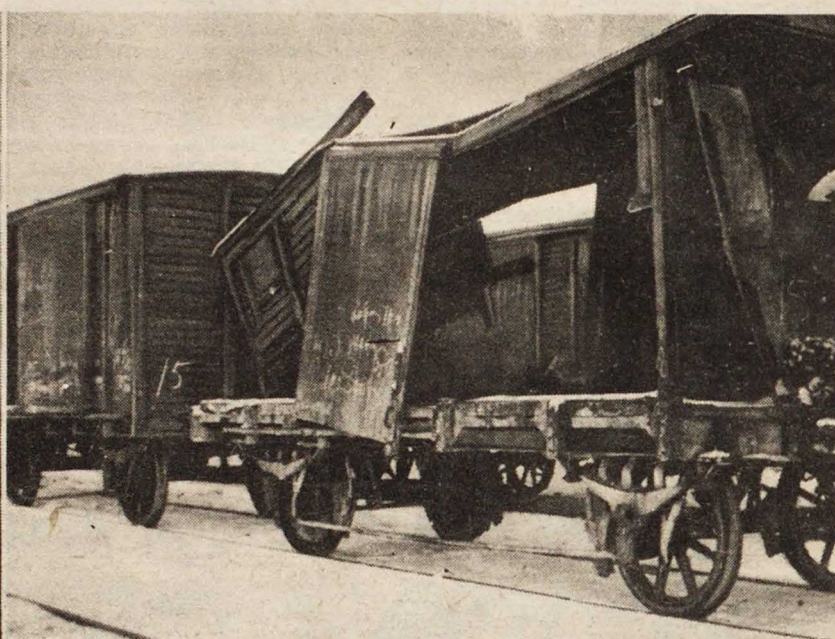
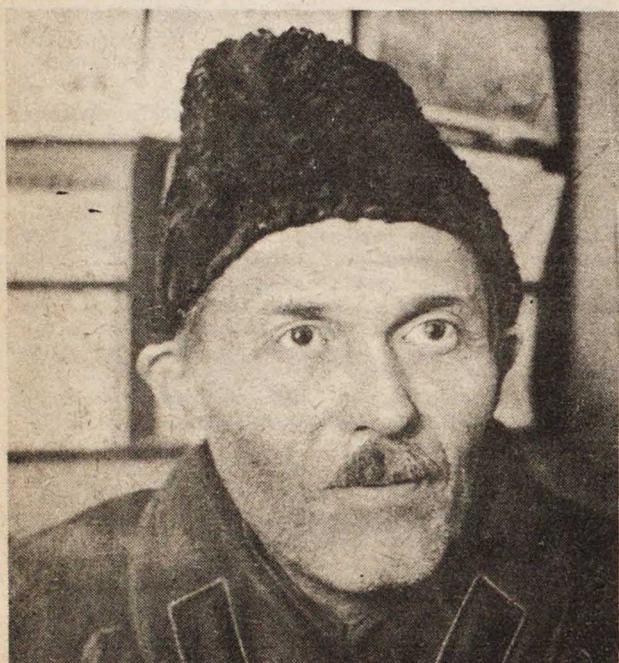
Каждый срыв на транспорте—удар по пятилетнему плану



Дело Москва-Пассажирская I. Общественный суд над срывщиками промфинплана и спаренной езды



Зал суда по делу о крушении на перегоне Косино-Ухтомская М. Каз. ж. д.



На снимках: слева—Ивлев, дежурный по ст. Сортировочная, по халатности которого извучены три вагона и поврежден паровоз; справа—поврежденные вагоны



Добычин—бывший начальник станции Голутвино, снят с работы за разложение аппарата, преступления и вредительство



Станция Коломна. Кануста, погибшая вследствие неподачи вагонов в срок для ее перепковки

Перед XVII Всесоюзной партийной конференцией



Общезаводская партконференция на заводе «Красный Богатырь». Слева — тов. Нефедьев, ударник-бригадир электромонтажного цеха, неоднократно премированный. В середине — тов. Рисник, ударник-изобретатель. Справа — тов. Борисова, ударница 1-го гальванико-сборочного цеха, неоднократно премированная за перевыполнение промфинплана



Общезаводское партийное собрание на заводе СВАЗ по отчету Сокольнического районного комитета. Слева направо: тов. Чибра, ударник-бригадир электрического цеха; тов. Курочкин, ударник-бригадир моторо-сборочной мастерской; тов. Ковонцев, ударник-бригадир столярного цеха



Общезаводское партийное собрание завода СВАЗ по отчету Сокольнического районного комитета. Слева направо: тов. Федюшин, ударник литейного цеха, неоднократно премированный, тов. Януших, мастер-выдвигенец, ударник; тов. Трочкин, токарь-ударник, многократно премированный



Октябрьская районная партконференция. Тов. Леонов — ударник То мозного завода; тов. Косоруков — выдвиженец, заместитель начальника литейного цеха завода им. тов. Войтовича; тов. Быков — слесарь-ударник завода им. тов. Дзержинского



Октябрьская районная партконференция. Слева — тов. Балховский, ударник-формовщик завода им. тов. Войкова, справа — тов. Воронцов, машинист Саволовской ж. д. Наверху — тов. Вабаев, рабочий-ударник завода им. Войкова

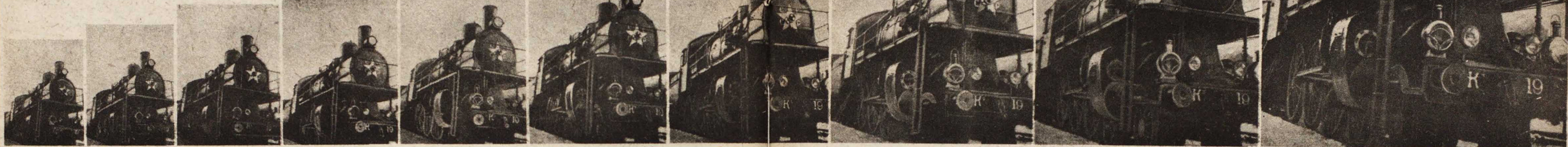


Общезаводское партийное собрание на заводе им. тов. Делсе. Слушают отчет Сталинского районного комитета

Рис. Л. Зильберштейна

13-я партийная конференция Красно-Пресненского района. Слева направо: тов. Ли — 2-й автобазы Союзтранса, тов. Розанов, вагоно-ремонтный завод им. 1905 г., тов. Копер — завод им. Осоевниха

СТИХИ О ПАРОВОЗЕ



Илья Сельвинский

Паровоз Щ—8

Дождь идет—и ему бы пойти;
Ветер летит—и ему пора бы...
А он развалился на сотом пути,
В степи затонув, как корабль.

Колеса погнуты, что ладный баян,
Свисает на хвостике литера—
Его подбили в туманных боях,
Пахнувших салитрой.

Кругом приобькли. И он ничего.
Веснушки пошли по колесам.
Колокольцы бежали весной кочевой,
Склонилась плакучая осень.

Но вот пришел домой на денек
Красноармеец Анохин.
Видит—стоит один-одинюк,
Упав на передние ноги...

Пошел было дальше. Да нет—не с руки:
Жалко товарища бросить.
Так и стояли свои „старички“—
Анохин Степан и Щ—8.

Достал тогда парень белила и кисть,
Написал на боку араба:
— „Какого чорта я тут записал,
Если в дело пора ба?“

И что бы вы думали? Помогло!
Весна кочевая, плакучая осень—
Но до сих пор высыпает село,
Когда загремит Щ—8.

Он бодро ворчит: „Контакт. Контакт“.
Плакаты на нем—все в охрах;
А новенькие поршни отбрыкивают так,
Точно кузнечика окорок;

В черном колоколе давится вода;
У рычагов коммунисты—
И он глядит огнями в даль,
А даль к нему—свистом!
А даль басовою струной
Льется сталью жидкой!...

(Его бы сравнить бы с моею страной—
Да неловко: скажут—„агитка“).

Семен Кирсанов

Паровозоразговоры

Рельсы мерцают.
Депо велико.
Время за полночь.

Поздно.
Ночной разговор
паровиков

идет
в депо
в паровозном.
Лучи проползают
у потных спин

шипят
стальной бегомот:
— Чего же мы ждем.
Чего же мы спим,

пора уж
кончать ремонт.
Другим паровозам
теперь лафа,

хоть тоже
из рода Сормова,
летят
в желтоглазом сверканьи фар
и качанье

хода рессорного.
В ответ прохрипел ему
Р—105,

— Не жди
больших перемен ты,
мой машинист
забыл опять
проверить во мне
элементы.

А завтра,
как ляжет пути пунтир,
скажется
дрянь-работа:
Где-нибудь стану я
на пути,
и ни одного
оборота.

С—50 отвечал
потемнев:
— Попробуй
дать темперамент.

когда опять
не заделали мне
большую трещину
в раме.

Потом, говорят:
„Крутись, колесо,
лети исправно
и быстро“.

Я, правду сказать,
и не знаю в лицо
лица своих машинистов.

Потом попробуй,
парам подчинись—
выходит не ход—
курьез.

Слышал поговорку:
— „Каков машинист
таков наш брат паровоз“.

А сзади
на крайнем крыле депо
словам паровозным
в отклик

раздался
тихий,
глухой хрипотки

— Эх,
мне б
человечью глотку.

Я б сам
машинисту
взглянул в глаза,

— Слушай меня
машинист.

Про все неисправности б
сам рассказал

и крикнул бы:
— Почини.

Гаркнул бы:
— Я,
стальной паровик,

хочу,
пролетая пространства,
драться
в рядах
в передовых
за крепкий,
ударный транспорт.
А что заявишь
одним гудком.

Одна ж
басовитая нота.
А завтра опять
становись рядком

в дремотную ночь
ремонта.
Но вот из другого крыла

понесло
слова
по мерцающим рельсам:

— Хочу,
чтоб меня
понимали без слов

и машинист
и слесарь.
Чтоб каждую точку
в машине знал

и выверил каждую
часть,
с таким машинистом
дорога ясна

и можно
спокойно
мчать.

С таким машинистом
жить горячо,
примчешься,
дымками рея,

и может
стальное
погладит плечо

сам наркомпуть
Андреев.

Сам наркомпуть
засмеется
„Ну что.

при этаким
паровозах—

Мы выполнить сможем
на все на 100

зимний план
перевозок“.

Замолк паровоз
и застыл в дыму

в одежде
сажи и пыли,
и все бы подали
руку ему,

если бы руки
были.

Рельсы мерцают.
Депо велико,
время за полночь.

Поздно.
Ночной разговор
паровиков

идет
в депо
в паровозном.

Виктор Гусев

Вот что ответил паровоз бригаде рабкоров

Бригада сказала, что я отстаю:
Бригада меня спросила:
Как увеличить силу твою
И в чем же

твоя сила?
Я в отдаленные еду края.
Я занят сейчас, извините.
Хотите узнать,

в чем сила моя—

Прошу вас,
братишки,
взгляните:
Вот я трогаюсь, плавно и быстро,

Дышу равномерно я—
пых—
пых!

Сила паровоза—
она в машинисте,
Командире движений моих.
Стучат буфера на крутых перегонах.
Ветер лицо мое режет.
Сила паровоза—

она в вагонах,
Стройных,
здоровых,

свежих.
Сердце в порядке!
Гуди да пой!

Вперед лети,
к горизонту.

Сила паровоза—
в рабочих депо
И в слесах по ремонту.
Мне телеграфы не скажут:—останься!
Мне телеграфы прикажут:—лети!

Сила паровоза—
в начальниках станций,
Отвечающих за пути.
Ветер разносит дыма

пряди.

Но еду я медленно,
я сдаю.
Власть расписание теряет свою,
И страна сердито читает

в „Правде“
Что я отстаю,
отстаю...

И я кричу!
Я ранен в бою.

Я поднимаю знамя тревоги—
Чтоб переплывалась

в скорость мою
Ударная работа дороги.
Чтобы, в расхлябанность

клин вколотив,

По-большевистски,
скоро
Работал железных дорог коллектив—
Сила моя
и опора.

ЗА ЗДОРОВЫЙ ПАРОВОЗ,
ЗА ПОЛНУЮ НАГРУЗКУ ПАРОВОЗА!

Июньский пленум ЦК ВКП(б) вынес решение о том, что «электрификация железнодорожного транспорта является ведущим звеном реконструкции железных дорог в перспективе их развития». В связи с этим решением на Закавказской железной дороге намечены следующие мероприятия: к осени 1932 года должен быть электрифицирован Сурамский перевал от станции Зестафони до Сталиниси; в 1933 г. участки Самтреди — Зестафони и Сталиниси — Навтлуг, а затем участок Навтлуг — Акстафа. В 1934 году весь участок от станции Акстафа до Самтреди общим протяжением в 340 километров должен быть полностью электрифицирован.

Первая часть задания — электрификация

лой машиной. Требуется более усовершенствованная тяга, и этой тягой является электровоз.

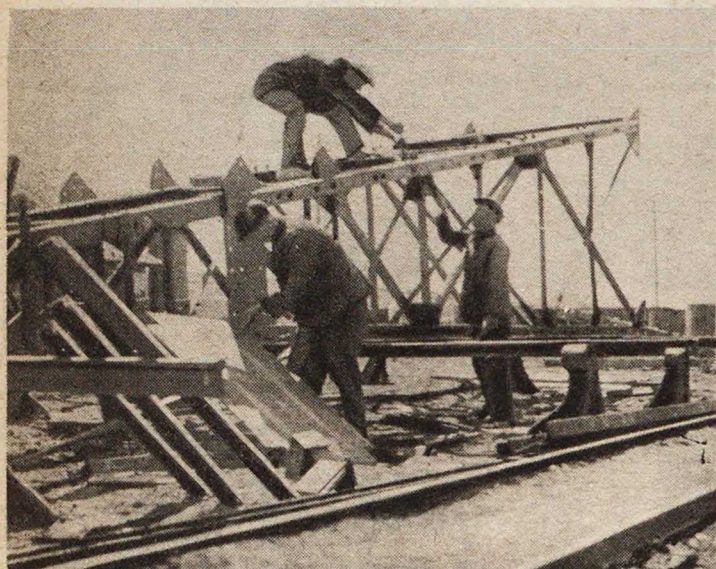
Электровоз обладает высокими качествами: коэффициент полезного действия его равен 70 проц., в то время как паровоз при работе на угле дает лишь 8 процентов. Мощность электровоза на 300 процентов больше, чем паровоза, а вес меньше на 65 проц. Электровоз всегда готов к работе, ремонт его дешевле и прост. Он ходит взад и вперед с одинаковой мощностью и скоростью, не требуя поворотных кругов.

Электрификация тяги на железной дороге экономит от 60 до 100 проц. дорогостоящего топлива — мазута. 60 проц. экономии топлива дает питание подстанции от

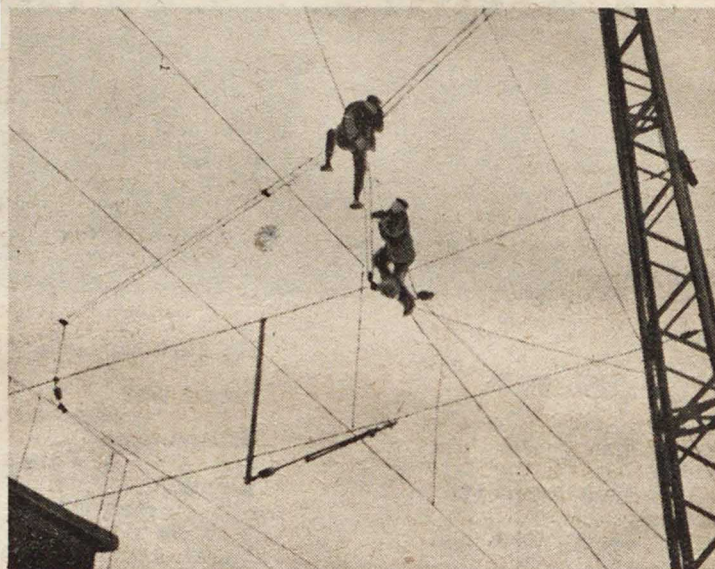
крупнейшие гидростанции Закавказья, соединенные между собой высоковольтной линией передач напряжением в 110.000 вольт — вот питательные пункты электровозов. Три подстанции, расположенные между конечными станциями, превращают передаваемый переменный ток в постоянный. Этот постоянный ток при напряжении в 3.000 вольт расходуется по контактным проводам.

С проводов ток снимается скользящим токоприемником.

В течение 1932 года на дорогу поступят 16 электровозов. Сейчас заканчиваются работы по проводке контактной сети. Устанавливаются около 1.500 штук опор, оборудуются подстанции высоковольтной ли-



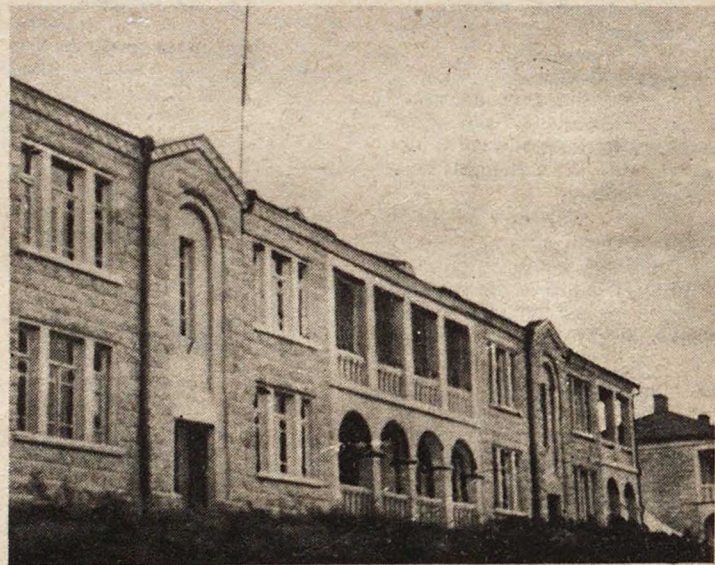
Сборка металлических конструкций опор для электрифицируемого участка



Проводка линии воздушной передачи на станции Сталиниси



Монтаж высоковольтной линии у станции Зестафони



Новые здания для рабочих электрифицируемого Сурамского перевала

Сурамского перевала должна быть осуществлена в текущем году. Этот участок ограничивает пропускную способность всей Закавказской железной дороги. Закавказские дороги почти на всем протяжении — однокольные, и на ст. Сталиниси, перед крупнейшим в ЗСФСР сурамским туннелем, часто скопляются всевозможные грузы: перевальный участок перегружен, линия постоянно занята составом цистерн, товарных вагонов или пассажирским поездом, ожидающим встречный состав.

Паровоз становится отставшей, устаре-

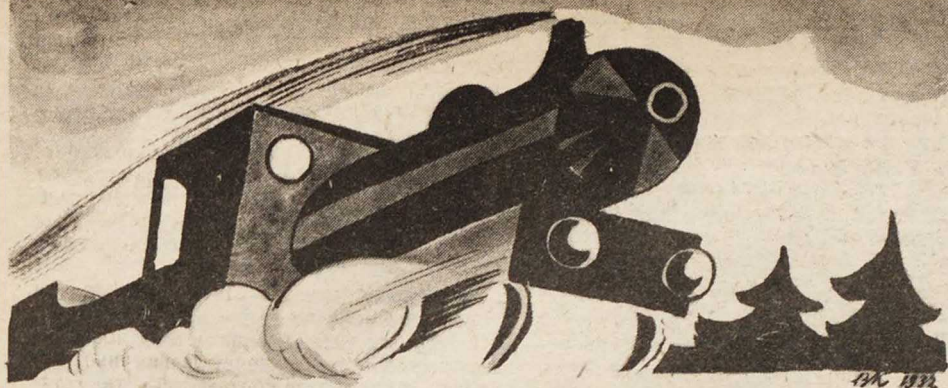
тепловых централей и 100 процентов — питание от гидро-электроцентрали.

Переход на электротягу Сурамского перевального участка должен дать до 50 процентов эксплуатационной экономии, плюс увеличение пропускной способности в 2-3 раза и уменьшение количества локомотивов в 3 раза. 50 паровозов, обслуживающие перевал, уступят свое место 16 электровозам.

Откуда же будут снабжаться энергией электрифицируемые участки? ЗАГЭС и РионГЭС — эти две вновь выстроенные

нии, к осени текущего года электрификация будет закончена, электродорога будет открыта.

Электрификация Сурамского перевала — это первый, самый трудный этап реконструкции Закавказской железной дороги. Электрификация объявлена ударной стройкой. Сейчас все внимание закавказских организаций приковано к ней, и нет сомнений, что первый электровоз, который пронесется по Сурамскому перевалу, в 1934 году будет курсировать на всем протяжении электрифицируемого участка в 340 километров!



Товарная станция

Очерк

«По-большевистски ввязаться за дело транспорта и двинуть его вперед».
(И. Сталин).

I.

Свисток.

Летят буфера и бьют в ладоши.
Сдвинутый поезд по стрелкам качается...
Забитый вагонами,
грудой картошки
стоит товарный участок.

А ветер крепчает и бьет в упор,
метет по платформам
снегом липким.

Сорвавшиеся с петель
ломались во двор
открытые настежь калитки.

И где-то срываясь тревога носилась,
и бились не даром калитки во двор...

«В участке нехватка рабочей силы,
В участке нехватка платформ!»

Так как же грузы не будут в дремоте,
не будет с вагонным отделом ссоры,
когда надеялись получить из ремонта
вагонов сто, а получили сорок.

Так как же тревога не будет метаться
и будет работа нормальной и ровной,
когда из ремонта товарной станции
давались вагоны поломанными.

Докуда ж просить,
надрывая глотку,
докуда ж ходить,
проверяя самим,
чтоб не был вагон
со сбитой колодкой,
со сбитыми в сторону
буксами...

Лети, спотыкаясь по перегонам—
далече ли с грузом
такому качаться?

Такая починка товарных вагонов
забила грузом товарный участок.
И грузы росли по пакгаузам грудой
(вагонный парк от поломок редей!)
А где-то по шпалам двигались люди,
и не было видно людей.

...По конторе

ходили местные сплетни
(контора уютном семейным согрета)
Одни передавали впечатление о балете,
другие перешептывались по секрету,—
говорили: «Работаем аккуратно,
но пользы нет,
нас, мол, не ценят!»...

И гоняли составы «туда и обратно»,
грузы отправляли
не по назначению.

... А домны и топки, время теряя,
руду дожидались со станции напрасно.
Стройки

требовали материал,
который задерживал транспорт.
Вагонов с товаром ждали деревни...
Монгольские степи,
таежная глушь...

Но где вместо хлеба
получали варенье,
вместо обуви—массу игрушек.

А транспорт был нужен
мощный и сильный,
чтобы в прорыве не вяз он,
чтоб не стояли
составы с керосином,
не гнили в пакгаузах бочки с мясом.
По здесь
не хотели со старинкой расстаться,
не хотели снабжать товарами рынки.
Загруженная
стояла товарная станция,
работающая по-старинке.

II.

... А ветры неслись за составом в погоню.
Летел вперед
машинист
лесами.

Он знал:
если не будет «нагону»,
будет сорвано расписание.
Бригада у топки
работала дружно.

Несясь
говорил машинист Наврат:
«Не будет
вагонная пробка разгружена,
пока люди работают на ура»...

Тогда говорил
другой машинист:
«Мы соревнуемся десять суток,
сквозь ветер,
сквозь мятелевый свист,
состав не бросая,
ведем по маршруту.

Мы бьемся за знамя десять дней
с другими товарными поездами
и, не останавливаясь нигде,
идем без срыва

и без опозданий...
(Такие зря не сожгут угля,
Такие несутся уверенно, быстро.
Они соревнуются, мчатся по полям,
за знамя «Правды»

на лучшего машиниста.
Таким и подьем не тяжел и не крут,—
мчатся

ветру подставив щеку,
Такие—не удайством храбрым берут,—
Такие возьмут—хорасчетом...)
Летели мы (попробуй—сосни-ка
с лютой топкой в пылу потасовок)
в боях с ветрами,
в боях со снегом
имели нагону восемь часов.
Мы мчались (рвалось дымное реево),
мы мчались быстрее ветра,
и мы имели

по указу Андреева
излишек пробега
пятьсот километров».

Второй говорил:

«В погоню ветер за нами,
если мы

не поднимем своих знамен,
не будет завоевано знамя
«Правды»,
и соревнование мы не возьмем».

Второй говорил

(а ветер ловкий
слова разносил, разрывая на части):
«Мы
должны на товарных участках
помочь разгрузить вагонные пробки.
Если бригады,

накачивая пар,
в соревнование с нами включатся,—
будет здоровым вагонный парк,
будет работать товарный участок».



Текст **Е. ЦЫГАЛЬНИЦКОГО** (Лит. актив «Огонька»)

Иллюстрации **В. КОЗЛИНСКОГО**

Человек внезапно просыпается ночью. Душа его томится. За окном качаются уличные лампы, сотрясая землю проходом грузовик, за стеной сосед во сне вскрикивает: «Сходите? Сходите? А впереди сходят?» — и опять все тихо, торжественно.

Уже человек лежит, раскрыв очи, уже вспоминается ему, что молодость прошла, что за квартиру давно не заплачено, что любимые девушки вышли замуж за других, как вдруг он слышит вольный, очень далекий голос паровоза.

И такой это голос, что у человека начинает биться сердце. А паровозы режут, переговариваются, ночь наполняется их криками — и мысли человека переворачиваются.

Не кажется ему уже, что молодость ушла безвозвратно. Вся жизнь впереди. Он готов поехать сейчас же, завернувшись в одно только тканевое одеяло. Поехать куда попало, в Сухиничи, в Севастополь, во Владивосток, в Рузаевку, на Байкал, на озеро Гохчу, в Жмеринку.

Сидя на кровати, он улыбается. Он полон решимости, он смел и предприимчив, сейчас ему сам чорт не брат. Пассажир, это звучит гордо и необыкновенно!

А посмотреть на него, месяца через два, когда он трусливой рысью пересекает Каланчевскую площадь, стремясь к Рязанскому вокзалу. Тот ли это гордый орел, которому сам чорт не брат!

Он до тошноты осторожен.

На вокзал пассажир прибегает за два часа до отхода поезда, хотя в мировой практике не было случая, чтобы поезд ушел раньше времени. (Позже — это бывает).

К отъезду он начинает готовиться за три дня. Все это время в доме не обедают, потому что посуду пассажир замуровал в камышевую дорожную корзину. Семья ведет бивушную жизнь наполеоновских солдат. Везде валяются узлы, обрывки газетной бумаги, веревки. Спит пассажир без подушки, которая тоже упрятана в чемодан-гармонию и заперта на замок. Она будет вынута только в вагоне.

На вокзале он ко всем относится с предубеждением. Железнодорожного начальства он боится, а остальной люд по-

дозревает. Он убежден, что кассир дал ему неправильный билет, что носильщик убежит с вещами, что станционные часы врут и что его самого спутают с поездным вормом и перед самым отъездом задержат.

Вообще, он не верит в железную дорогу, и до сих пор к ней не привык.

Железнодорожные строгости пассажир поругивает, но в душе уважает и, попав в поезд, сам не прочь навести порядок.

Иной раз в вагоне на верхней полке обнаруживается великий паникер.

— Почему вы поете? — говорит он, свешивая голову вниз. — В вагоне петь нельзя.

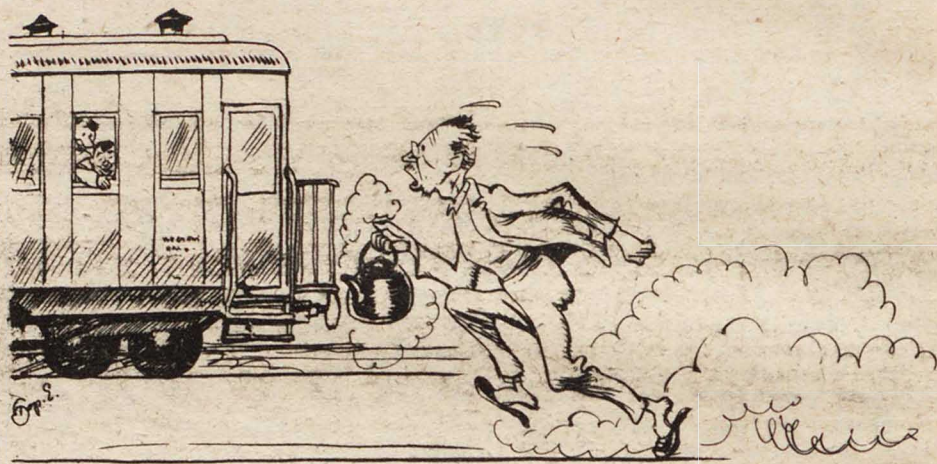
— А мы его сегодня применим. На всякий случай. Закройте, закройте! Не задохнетесь!

Через два часа в вагоне говорят уже только шепотом, сидят, выпрямив плечи и сложив руки на коленях.

А с верхней полки раздается равномерное ворчанье.

— Не курить, не плевать, не собирать в житницы! Есть такое правило! Уборную свыше трех минут не занимать, в тамбурах не стоять, в Десятый вал не играть! Есть такое правило!

Но какой реванш берут пассажиры



...Пассажиры радостно кричат: — Ходить по шпалам строго воспрещается!..

Есть такое правило.

— Да я не пою. Я напеваю, — оправдывается пассажир.

— Напевать тоже нельзя, — отвечает паникер. — И, вообще, если хотите знать, то к пеню приравнивается даже громкий разговор.

Через пять минут снова раздается голос паникера.

— Если открыть тормоз Вестингауза, то за это 25 рублей штрафа и кроме того показательный суд.

— Но ведь я не собираюсь открывать тормоз! — пугается девушка, отворачиваясь от змеящего взгляда паникера.

— Не собираетесь, а все-таки убрали бы локоть подальше. Сорвется пломба, тут вам и коней. Да и весь вагон по головке не погладит, такое правило.

Этот же голос, спустя минуту:

— Нет, нет, гражданин, раму спускать нельзя. С завтрашнего дня вступает в силу осеннее расписание.

— Но ведь погода замечательная. 22 градуса тепла.

— Тепло теплом, а расписание своим порядком.

— Позвольте, но ведь вы сами говорите, что новое расписание только завтра начнет действовать!

когда паникер, побегав за кипятком, опаздывает на поезд и гонится за ним, размахивая чайником. Пассажиры радостно опускают рамы и кричат несчастному:

— Ходить по шпалам строго воспрещается! Есть такое правило!

Но больше всего правил на вокзалах.

Правила были придуманы на все случаи жизни, но применялись они как-то странно.

Пассажира уговаривали не пить сырой воды, но не предлагали кипяченой. Запрещали сорить на пол, но не указывали, куда бросать мусор.

И когда вокзалы превратились в грязные сараи, долго жаловались на пассажиров: — Вот людоеды! Сидят на полу, когда рядом висит пращило: „Сидеть на полу строго воспрещается“.

Положение коренным образом изменилось, когда чудное правило сняли, а вместо него поставили длинные деревянные диваны. И странно — никто уже не сидел на полу, хотя правило исчезло.

Все прочие пожелательные изречения заменили предметами материальной культуры, и дикий, казалось, пассажир превратился в чистенького кроткого агненка с розовым галстуком на шее.

Удивительное превращение!

И теперь ночью, заслыша паровозный гудок и воображая себе блеск и грохот высокого вокзала, видишь не восторженные толпы мечущихся по перрону людей, а чинно шествующих людей, которых познакомили наконец с самым важным и нужным правилом:

Плохо относиться к пассажирам строго воспрещается.



...Носильщик убежит с вещами, а его самого обязательно спутают с поездным вормом...

Новая правительственная комбинация Лавалля. Французский премьер Лаваль произвел "реконструкцию" кабинета, удалив из него министра Бриана, и передав военное министерство в руки Тартье. Реакционная печать с восторгом встретила новую правительственную комбинацию, приветствуя "кабинет национального действия". Новый кабинет Лавалля призван обеспечить антипро-



летарское наступление буржуазии путем максимального применения террора в отношении революционных рабочих, и в первую голову против компартии и унитарных профсоюзов, возглавлявших единый красный фронт. Офицер правой верхушки во Франции "Либерте" заявляет: "Теперь не время для речей, наступила пора для действий". В такую пору дипломаты в



стиле Бриана, лицемерно провозглашающие гуманные речи, становятся лишними. Французский империализм потрясает бронированным кулаком и готовится к предстоящей конференции по разоружению в Женеве, где будет отстаивать непримосовленность версальского договора, производя шум на Германию.

На снимках: сверху — вышедший в отставку Бриан; ниже — Лаваль.

Против иностранных рабочих. В качестве мер борьбы с без-



работницей французское правительство ведет атаку на иностранных рабочих, живущих

во Франции и оставшихся без работы в связи с углублением кризиса. Палата депутатов приняла закон об ограничении труда иностранных рабочих. Ликотное отношение установлено лишь для политических эмигрантов и для бывших участников союзных армий. Этот пункт ограждает от действия законов русских белогвардейцев, остающихся во Франции попрежнему на положении дорогих гостей и... союзников. Параллельно с этими законодательными мерами полиция производит массовое выселение иностранных рабочих из Парижа и других промышленных городов Франции. На снимке: итальянские рабочие, подлежащие выселению из Парижа.

Испанские рабочие ведут бой. В различных районах Испании произошли серьезные события: испанские рабочие повели борьбу с монархистами и поповщиной, развивавшими в последнее время реакционную агитацию. В Вильбао рабочие пытались разгромить редакцию реакционных газет и полиция с огромным трудом сдерживала рабочих, пытавшихся прорваться в центр, чтобы расправиться с монархистами и клерикалами. В ря-



де деревень крестьяне подожгли церкви и монастыри. Орган испанской компартии "Мундо Рох" (выходящий вместо закрытой "Мундо Оберо") опубликовал обращение, призывая рабочих бороться за ликвидацию религиозных орденов и за роспуск "гражданской гвардии" (жандармерии).

На снимке: испанские жандармы ведут арестованного рабочего, участника боев с "гражданской гвардией".

Памятник Шекльтоу. В связи с десятилетием со дня смерти знаменитого исследователя



Южного полюса Эрнста Шекльтона, ему поставлен памятник в здании лондонского геологического общества.

Город, ищущий жителей. Экономический кризис отразился на Западе и на городском хозяйстве. Ряд городов Германии, напывшая от безденежья, ведет вербовочную кампанию.



желая залучить богатых жителей, главным образом рантье и крупных буржуа. В германских газетах можно найти объявления города Фрейбурга, приглашающего поселиться в этом "идеальном месте для жительства в Германии".

Забастовочное движение в Германии. С самого начала 1932 года в Германии вспыхнули частичные стачки против чрезвычайного декрета и против снижения заработной платы. В Руре забастовали шахтеры, в Вюртемберге металлисты и текстильщики многих предприятий. За последние



два месяца под руководством революционной профопозиции по всей Германии проведено свыше 100 успешных частичных заводских и цеховых стачек против снижения зарплаты. Компартия и революционная профопозиция, развертывавшие стачечную борьбу, имеют против себя штрейкбрехерский фронт от национал-социалистов до социал-демократического руководства.

На снимке: берлинский рабочий с плакатом "забастовка", надетый у бастующего предприятия.

Черные дерзкие морды. В погоне за пышностью, должностующей импортировать везущим католикам, папа рим-



ский утвердил новую парадную форму для ватиканской стражи.

На снимке: "церковные держиморды" в новой форме.

Наступление японских войск. Японский совет министров утвердил дополнительный бюджет, предназначенный для манчжурской экспедиции в размере 20 с лишним миллионов иен. Продолжая наступление, японские войска, продвигаются к внутренней Монго-



лии. Япония разрабатывает программу японизации Манчжурии и внутренней Монголии, собираясь выстроить новые железные дороги и расширить кадры японской армии в целях обеспечения "национальной обороны новой Манчжурии".

На снимке: командующий японскими оккупационными войсками, генерал Морэ, со своим штабом.

Умирение Бирмы. В Лондоне закончилась конференция "круглого стола" по вопросам Бирмы (Восточная часть Индии). Эта конференция ставила своей целью закрепить решение британских империалистов об отхождении Бирмы от Индии и о создании барьера между Индией и революционным Китаем. Конституция Бирмы, по разъяснению Макдональда, сведется к тому, что британский губернатор Бирмы



будет наделен функциями, имеющими право отменять решения законодательного собрания. Попутно с этим бес-

кровным и дипломатическим усмирением Бирмы, британские империалисты проводят военную "нацификацию" страны, заставляя английских солдат в невероятно тяжелых условиях сражаться с бирманскими повстанцами, борющимися за независимость.

На снимке: британский колоннальный отряд в походе.

Боевые стачки лондонских докеров. Забастовка 7.000 лондонских докеров протекала под руководством компартии.



Профбюрократы пытались сорвать выступление коммунистических ораторов на собраниях бастующих, но рабочие дружно поддержали коммунистов. Несмотря на противодействие реформистских лидеров, поддерживаемых предпринимателями и полицией, бастующие проявили огромную выдержку и дисциплину.

На снимке: конный полицейский на своем посту после района боевой демонстрации лондонских докеров.

Мрак капиталистического города. Австрийский город Штейер объявил себя банкротом.



В этом городе по официальной статистике 58% населения — безработные. 80% детей обречены на голодовку.

По всем правилам военного искусства. В выступлениях против китайцев японские войска применяют все виды оружия.



начная от броневиков и танков и конная бомбовозная. На снимке: японский бомбовоз снабжается боевыми припасами перед полетом.

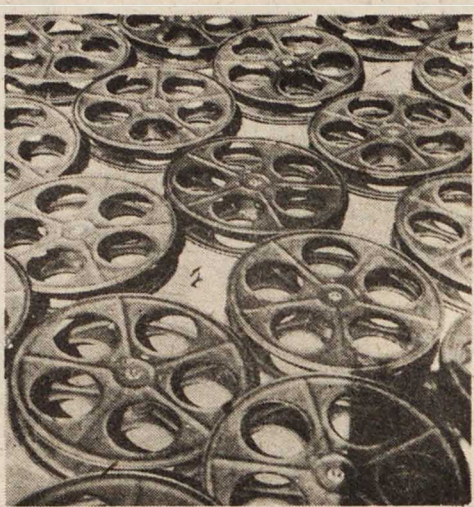
Специальный номер

Все своими руками,
из своих материалов,
своими машинами
 и многое другое!
 (смотри в номере)

Автомобили, Тракторы, Паровозы, Мотоциклы, Микроскопы, Телефоны, Радио, Электрические лампы, Печать, Арифмометры, Глиссеры, Химическое оборудование, Лифты, Врубовые машины, Кинематографы, Фотоаппараты, Термометры, Комбайны, Физеля, Турбины, Экскаваторы, Бомбы.

СМОТРИ СПЕЦИАЛЬНЫЙ НОМЕР „ОГОНЬКА“

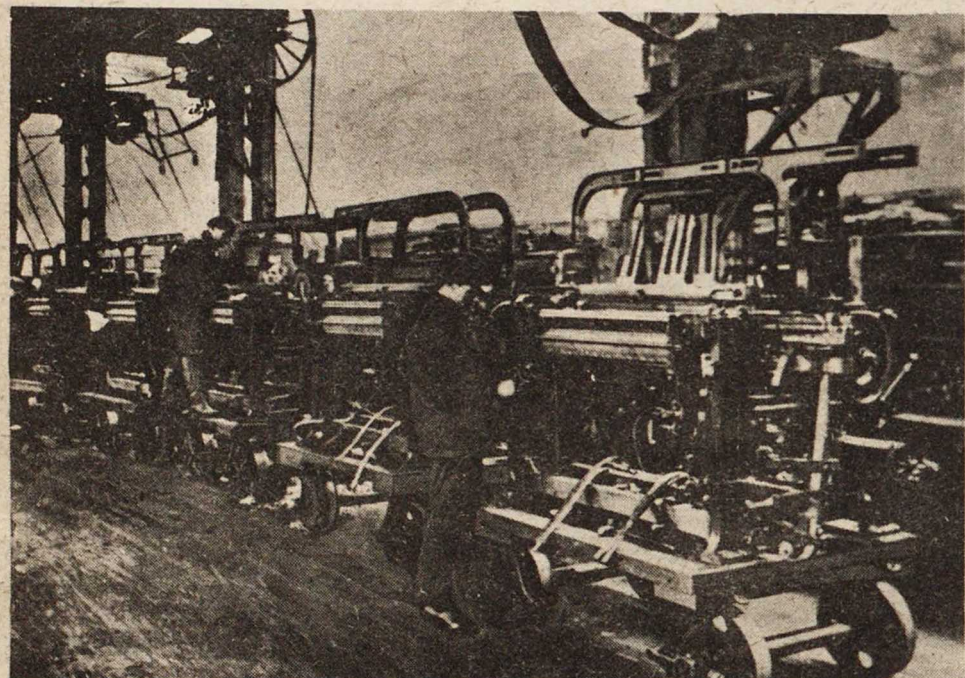
С этого номера мы начали регулярно печатать материалы о наших достижениях, освобождающих СССР от иностранной технической зависимости



Катушки для намотки пленок выпускает завод ВООМП



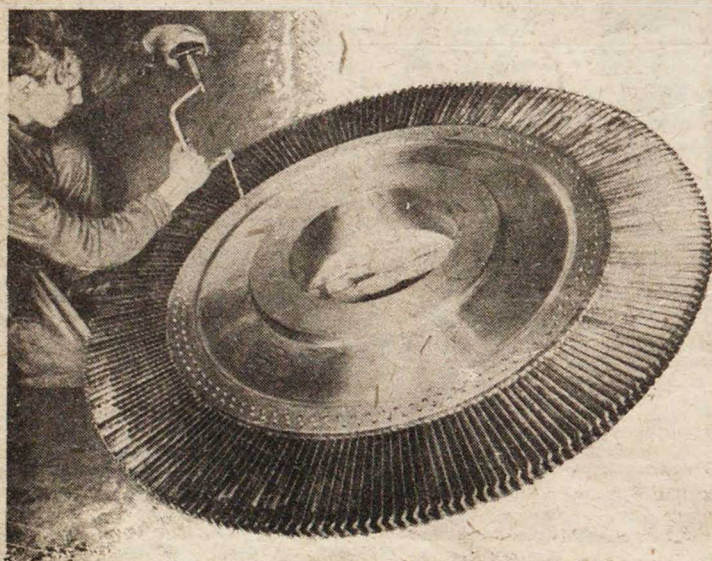
Радиозавод в Нижнем Новгороде приступил к производству держателей для громкоговорителей



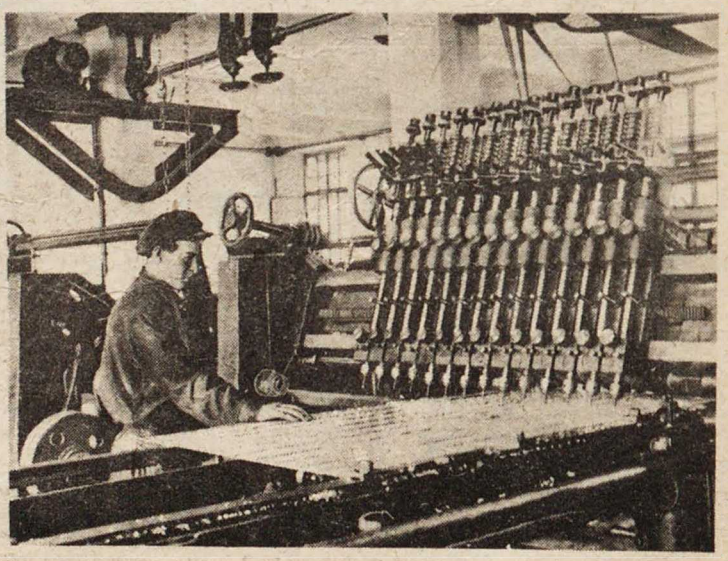
Ткацкие автоматы Нортроп начали впервые в СССР выпускаться заводом им. Карла Маркса в Ленинграде. Производство этих станков начато с ноября 1927 года



Первую кинолентку в СССР нам дали два вновь выстроенные завода в Шостке и в Переяславле-Залеском. Пленка до последнего времени являлась нашим импортным продуктом. С пуском же новых производств импорт кинолентки из-за границы совершенно прекращен



Советские роторы начал впервые в СССР изготовлять Металлический завод им. Сталина в Ленинграде

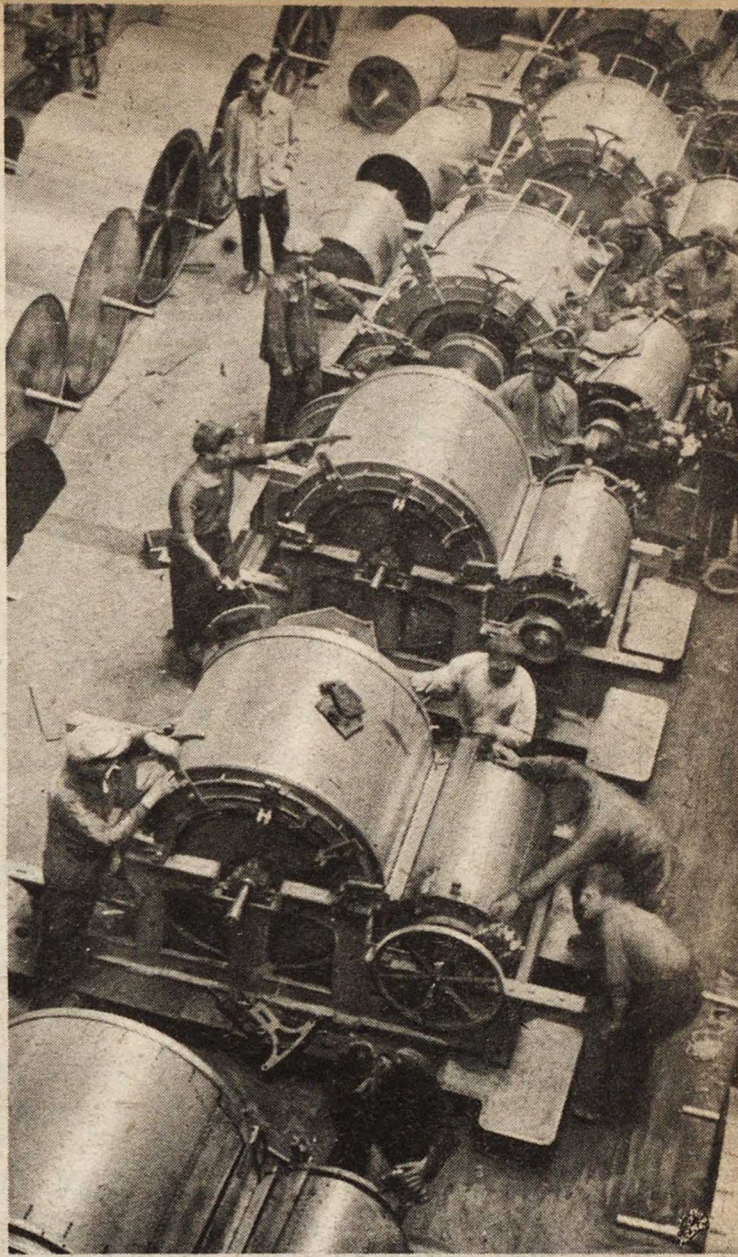


Многошпиндельный фрезерный станок, к выпуску которых приступил вновь восстановленный завод в Воронеже „Триер“. Ранее станки ввозились из Западной Европы

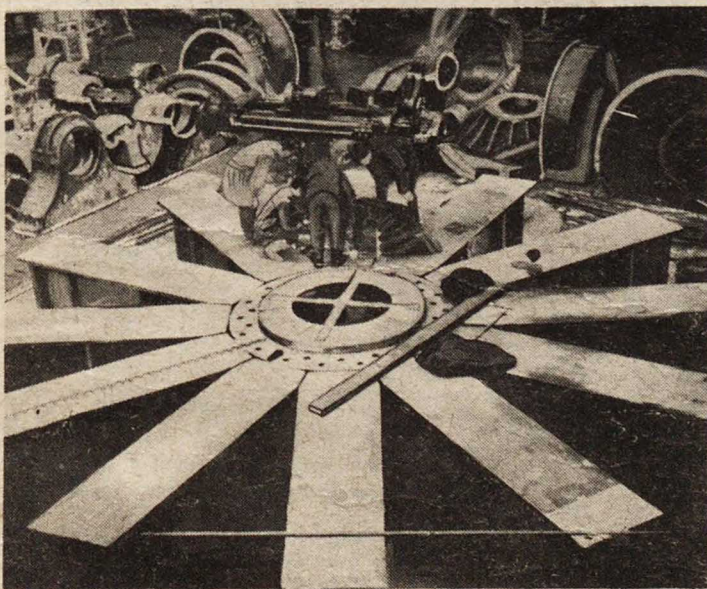
Добиться технической независимости СССР



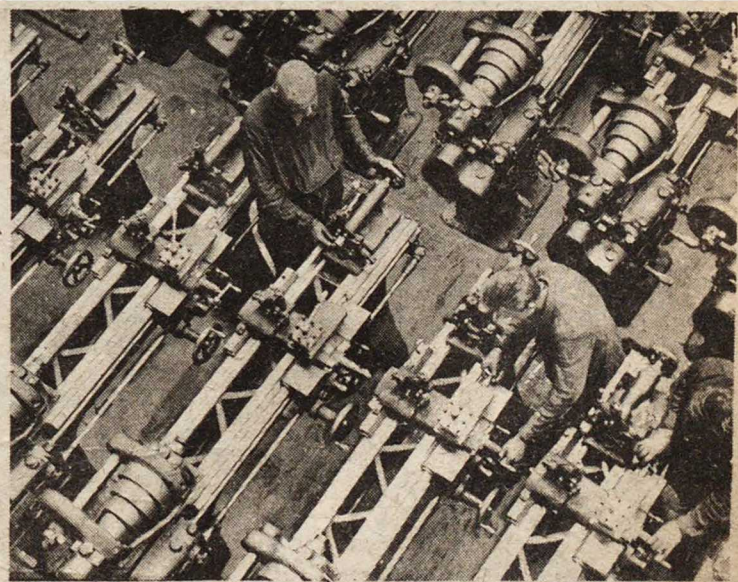
Подольский завод начал выпускать советские крекинг



Впервые в СССР на заводе им. Карла Маркса в Ленинграде начато производство часовых машин



На заводе „Электросила“ в Ленинграде заканчивается сборка гигантского ротора гидрогенератора, мощностью в 62.000 квт., предназначенного для Днепропетровской гидроэлектростанции



Советские токарные станки начал выпускать в СССР московский завод „Красный пролетарий“. Ранее станки ввозились из-за границы

Редактор МИХ. КОЛЬЦОВ.

Адрес редакции: Москва, Страстной бульвар 11.

Издатель—Журнально-газетное объединение

Уполн. Главлита № В 18075 Изд. № 1046. Выпускал и корректировал А. Оголевец. Колич. наб. зн. в кажд. бум. л. 160.000. Сдано в набор 20/II. Подписано к печати 27/I. Зак. 108. Офсет-печать тип. Журнально-газетного объединения („Огонек“), Москва, Сретенка, Последний пер., 26. Тир. 300.000. Стат. формат А₄ 210×297. Колич. бум. листов—125.



МСПО
МОСКООПКУЛЬТ
ФОТО-СКЛАД
Москва—Центр.
Рождественка, 5

ФОТО- ТОВАРЫ

Заказы выполняются только по
получении полной их стоимости.

ПРЕЙСКУРАНТ ВЫСЛАЕТАСЯ
БЕСПЛАТНО.

ВАЖНО ДЛЯ ФОТОЛЮБИТЕЛЯ ЗИМОЙ
ЛУЧШИЙ ПРИБОР ДЛЯ ОПРЕДЕ-
ЛЕНИЯ ВЫДЕРЖКИ (ЭКСПОЗИ-
ЦИИ) при съемке — автофотометр
„МИТГОЛ“ последнего вып. 1931 г.,
в котором, кроме прежних таблиц,
впервые помещены таблицы для
съемки **ПРИ ЭЛЕКТРИЧЕСКИХ ЛАМ-**
ПАХ. Цена 1 руб. 25 коп.

ТРЕБУЙТЕ во всех фото-магазинах и отделениях
МОСКООПКУЛЬТА.

АДРЕСА розничных магазинов: Телефоны:	
Москва, магазин № 1 Москоопкульта—Сретенка, 11.	92-70.
„ „ № 3 „ —Мясницкая, 20.	4-47-68.
„ „ № 5 „ —Рождественка, 5.	52-02.
„ „ № 6 „ —Петровка, 15.	3-68-39.
„ „ № 7 „ —Тверская, 62.	Д-1-28-53.
„ „ № 9 „ —Арбат, 55.	Г-1-21-46.
„ „ № 23 „ —Кузнецкий Мост, 20.	5-81-62.

ОГОВОРИТЕ ЛИ ВЫ ПО-НЕМЕЦКИ?

Практический самоучитель для
быстрого изучения немецкого
разговорного языка. Цена 3 р.
с перес. Адрес: Москва, Тверс-
кая, 17, абонементы. лшх 168.
Автору В. Рябову.

УХОД ЗА КОЖЕЙ:
Веснушки. Загар. Угри. Прыщи.
Бородавки. Морщины. Краснота носа.
Пятна. Потливость. Мозоли. Письм.
руководство для борьбы с этими
дефектами выслаивается за пять руб.

УХОД ЗА ВОЛОСАМИ:
Выпадение. Облысение. Поседение.
Окраска. Удаление. Цена тоже пять р.
Оба руководства высыл. за 7 р. 50 и.
Адрес: Киев, Бессарабка, автору
АННЕ СТАЦЕВИЧ, абонементный
лшх № 5.



ИЗОГИЗ

МАГНИТОСТРОЙ, КУЗНЕЦКСТРОЙ, БЕРЕЗНЯКИ, НИЖЕГОРОДСКИЙ АВТОСТРОЙ, ДНЕПРОСТРОЙ

величайшие гиганты социалисти-
ческой индустрии частично уже
вступили и вступают в строй
строительству и работе этих гигантов
посвящает специальные номера

В 1932 году выйдет 12 номеров:

- 1—Магнитострой
- 2—Колхозное строительство
- 3—Кузнецкстрой
- 4—Березняки
- 5—Реконструкция ж. д. транспорта
- 6—Автомобильный (Нижегородск. авто-
строй).
- 7—Советская гражданск. авиация
- 8—Днепрострой в действии
- 9—Советская арктика
- 10—Пищевая индустрия
- 11—Социалистические города
- 12—Совхозы

Подписка принимается всеми отделениями, магазинами, kiosками и уполномоченными
Книгоцентра, на почте и письмомоссами

ПОДПИСКУ СДАВАЙТЕ СВОЕВРЕМЕННО. ТИРАЖ ОГРАНИЧЕН

МЫ СТАНОВИМСЯ СТРАНОЙ МЕТАЛЛИЧЕСКОЙ, АВТОМОБИЛИЗАЦИИ, ТРАКТОРИЗАЦИИ

И. Сталин

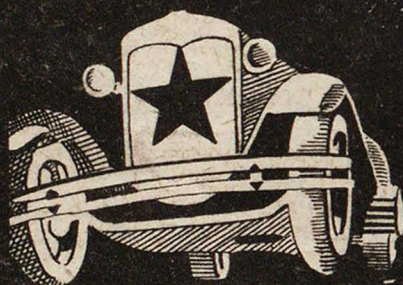


Единственный в Союзе журнал
фотоиллюстраций

„СССР НА СТРОЙКЕ“ ПЕЧАТАЕТСЯ СПОСО-
БОМ МЕЦЦО-ТИНТО И ВЫХОДИТ НА 4 ЯЗЫ-
КАХ: РУССКОМ, НЕМЕЦКОМ, АНГЛИЙСКОМ
И ФРАНЦУЗСКОМ

ПОДПИСНАЯ ПЛАТА НА ЛЮБОМ ЯЗЫКЕ:

1 год 15 р. — к.
6 мес. 7 р. 50 к.
3 мес. 3 р. 75 к.



Поступили в продажу
БИЛЕТЫ 3-й ВСЕСОЮЗНОЙ ЛОТЕРЕИ
АВТОДОРА

ВСЕГО 83307 ВЫИГРЫШЕЙ
НА СУММУ 3020000 РУБ.

ГЛАВНЫЕ ВЫИГРЫШИ: 207 АВТО-
МОБИЛЕЙ 300 МОТОЦИКЛОВ 5000 ВЕЛОСИП.

МОСНАРПИТ

Ресторан № 5
(с. Филиппова) Москва, Тверская, 36

Открыт с 14 дня до 4 ч. утра
Оркестр музыки и кабаре.

СПЕЦИАЛЬНАЯ ПОЛИКЛИНИКА БОЛЕЗНЕЙ УХА, ГОРЛА НОСА

Мосгорздравотдела (Б. Кисловский пер., 5)

с ПОСТОЯННЫМИ КРОВАТЯМИ

Принимают ПРОФЕССОРОВ и врачи-специалисты клини-
цисты ежедневно от 9 до 7 ч. Тел. 2-13-94.

ПЛАСТИЧЕСКИЕ ОПЕРАЦИИ ЛИЦА

ЛЕЧЕБНИЦА (ПОЛИКЛИНИКА) ВСЕРООБПОМА

ОХОТНЫЙ РЯД, 3 (у Дома союзов). Телефон 1-52-88 и 3-38-67
Прим. врачами-специалистами всех граждан по всем
специальностям с 8 часов утра до 9 часов вечера

ЛАБОРАТОРИЯ (все виды медицинских анализов).

РЕНТГЕН. ЭЛЕКТРО-СВЕТОЛЕЧЕНИЕ.

ХИРУРГИЧЕСКИЙ КАБИНЕТ (ортоп., туб. костей,
исправление дефектов лица, челюстей, носа, носа).

ВНУТРЕННИЕ БОЛЕЗНИ (туб., бол. сердца, сосудов,
болезни обмена вещ., бол. желудка и кишек и пр.)

ЗУБОВРАЧЕБНОЕ ОТДЕЛЕНИЕ (протезирование).

ГИНЕКОЛОГИЯ и АКУШЕРСТВО (профилактика).

КОЖНО-ВЕНЕРИЧЕСКОЕ и УРОЛОГИЧЕСКОЕ
мочепол. отделение. ЖЕНСКАЯ ГОНОРЕЯ.

Консультация и прием профессоров ежедневно.

ВЫЗОВ ВРАЧЕЙ НА ДОМ

АВТОМОБИЛЬ, ТРАКТОР И ХОРОШАЯ ДОРОГА МЕНЯЮТ ЛИЦО СТРАНЫ СОВЕТОВ

Миллионы трудящихся включаются в борьбу за овладение передовой техникой автотракторного и дорожного дела. Борьбу за автомобиль, трактор и хорошую дорогу, за повышение технических знаний ведет орган Центрального Совета Автодора, массовый популярный журнал (выходит 2 раза в мес.)

ЗА РУЛЕМ

и его приложение Библиотека „ЗА РУЛЕМ“ освещающая вопросы технической пропаганды (24 выпуска в год).

ПРОДОЛЖАЕТСЯ ПРИЕМ ПОДПИСКИ С ТЕКУЩЕГО МЕСЯЦА. (Комплектов нет).

Подписная плата: „За Рулем“: 12 мес.—4 руб. 80 коп., 6 мес.—2 руб. 40 коп., 3 мес.—1 р. 20 к. „За Рулем“ с приложением Библиотеки „За Рулем“: 12 мес.—10 руб., 6 мес.—5 руб., 3 мес.—2 руб. 50 коп.

Подписку сдавайте на почту не позже установленного ею срока.

Журнально-газетное объединение.

РАДИО В СОЦИАЛИСТИЧЕСКОМ НАСТУПЛЕНИИ ОРГАНИЗУЕТ МИЛЛИОНЫ ТРУДЯЩИХСЯ.

НАЛАЖИВАЙТЕ РАДИОВЕЩАНИЕ НА ЗАВОДЕ, В КЛУБЕ, В РАБОЧИХ ДОМАХ, ОВЛАДЕВАЙТЕ РАДИОТЕХНИКОЙ. УЧИТЕСЬ ПО РАДИО. ОТДЫХАЙТЕ ПО РАДИО.

Во всем этом вам поможет Всесоюзный радиотехнический журнал

РАДИОФРОНТ

Орган Всесоюзного Общества друзей радио и ВЦСПС. Выходит 2 раза в мес.

Продолжается прием подписки с текущего месяца. (Комплектов нет)

Подписная цена: журн. „Радиофронт“: 12 мес.—9 руб., 6 мес.—4 руб. 50 к., 3 мес.—2 руб. 25 коп. журнал „Радиофронт“ с приложением библиотеки: 12 мес.—12 руб., 6 мес.—6 руб., 3 мес.—3 руб.

Подписку сдавайте местной почте не позже установленного ею срока.

Журнально-газетное объединение.

ВЫШЕЛ ИЗ ПЕЧАТИ
И ПОСТУПИЛ В
ПРОДАЖУ № 1/2
ЖУРНАЛА

„За материальную базу печати“

Краткое содержание номера:

ПЕРЕДОВАЯ.—Наша ближайшая задача. **МАНДЕЛЬЦВЕЙГ, Б.**—Спуск без тормозов (к контрольным дифрам бумажной промышленности на 1932 г.). **МОГИЛЕВСКИЙ, А.**—Бумажная промышленность в 1931 г. **ЛИТВИН, А.**—Книжно-умажная продукция за 1930 г. **АНФИЛОВ, Г.**—Книготорговля на смену книготорговле. **ПЛАНИКОВ.**—Распространение периодики перед судом государственным и общественным. **ФЕДОРОВ, Б.**—Союзпечать на путях перестройки. **ГОЛОМБ, Э.**—Центральный Совет по распространению печати—Советская книга в 1930 г. (Материалы центральной Книжной палаты). И целый ряд других статей.

Продолжается прием подписки на 1932 г. с января месяца.

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА: 12 мес.—10 руб., 6 мес.—5 руб., 3 мес.—2 руб. 50 коп. Розничная цена номера—1 руб.

Подписка принимается только почтой не позже установленного ею срока.

Журнально-газетное объединение.



ВЫСШИЙ
СОРТ

ПУДРЫ ТЭЖЭ



КРАСНЫЙ МАК

КРАТКОЕ СОДЕРЖАНИЕ КИНОФИЛЬМ

выпущенных в 1931 году с отзывом Главреперткома и рабочей общественности о каждой кинофильме даст картотека кинофильм, выпускаемая О-вом „За пролетарское кино и фото“ (ОЗПКФ). Комплект 250 аннотаций стоит 12 руб. 50 коп. Высылка картотеки производится по получении полной стоимости комплекта Журнально-газетным объединением Москва, б. Страстной бульв. 11.

ЧИТАЙТЕ
ЖУРНАЛ

РОСТ

ВНИМАНИЮ ПОДПИСЧИКОВ

„Производственного журнала“ и журнала „Овладеем техникой“ и к сведению газетных узлов

Журнал „Овладеем техникой“ и „Производственный журнал“ с 1 января 1932 года слились в один журнал с объединенной программой под названием

Овладеем техникой

Орган ВЦСПС и Общества „Овладеет техникой“.

Журнал „Овладеем техникой“ выходит один раз в шестидневку с месячным приложением технической библиотеки „Справочник ударника“.

Всем подписавшимся на 1932 год на „Производственный журнал“ будет доставляться журнал „Овладеем техникой“.

Согласовано с дирекцией Союзпечати 3/1 1932 г. № 27—33.

ПРОДОЛЖАЕТСЯ ПРИЕМ ПОДПИСКИ С ТЕКУЩЕГО МЕСЯЦА

Подписная цена: Журнал „Овладеем техникой“—12 мес.—6 руб. 60 коп., 6 мес.—3 руб. 30 коп., 3 мес.—1 руб. 65 коп. С приложением Технической библиотеки „Справочник ударника“—12 мес.—10 руб. 20 коп., 6 мес.—5 руб. 10 коп., 3 мес.—2 руб. 55 коп.

Подписку сдавайте местной почте не позже установленного ею срока.

Журнально-газетное объединение.

Всесоюзное объединение мясной промышленности
„СОЮЗМЯСО“



Белковый питательный продукт

Содержит железо, органически связанное с белками. Две столовых ложки „ГЕЛМОЗ“ равноценны по питательности 100 грамм мяса. Применяется во всех случаях, требующих усиленного питания. ■ ■ ■ ■ ■

Требуйте во всех государственных, кооперативных магазинах, в аптеках и магазинах санитарии СССР. ■ ■ ■

При отсутствии на местах, заказы направлять в контору специальных фабрик „СОЮЗМЯСО“. Адрес Москва, Мясницкая, 24. ■ ■ ■ ■ ■



ПАРФЮМЕРИЯ

"ВИКТОРИЯ РЕГИА" в МОСКВЕ

ПЕРЕИМЕНОВАНА
В ПАРФЮМЕРИЮ

МАК

МОСКВА

ВЫРАБАТЫВАЕТ
КРЕМ № 127
МЕТАМОРФОЗА
Б. А. М. Остроумова
ПРОТИВ ВЕСНУШЕК И
ДЛЯ БЕЛИЗНЫ ЛИЦА

КРЕМ № 1184
ЧИСТОТЕЛ
от угрей

**ТРЕБУЙТЕ
ВСЮДУ**

МЫЛОВЯРЕНИЕ
АРОМАТИЧЕСКИЕ ВЕЩЕСТВА
КОСМЕТИКА

КУЛЬТТОВАРЫ—МАССАМ

Посылочная контора ЛЕНПРОМГОРТА извещает:
все культтовары канц-фото-радио-спорт принадлеж-
ности, игрушки и хозяйственные предметы
высылаются наложенным платежом по получении за-
датка 50 %

ТАКЖЕ ВЫПУЩЕНЫ СТАНДАРТНЫЕ ПОСЫЛКИ:

№ 1. Подарок пионеру стоимость 15 руб.
№ 3. Подарок хозяйке " 15 "
№ 4. Подарок колхознику " 20 "

Выписывайте культтовары ЛЕНПРОМГОРТА
Подобранный прейскурант высылаем по получении 2-х 10-ко-
пеечных марок

ЗАКАЗЫ, ПЕРЕВОДЫ И ПИСЬМА АДРЕСОВАТЬ:
Ленинград, 11, Апраксин, Инструментальная линия, 142.
Телеграф. адрес: Ленинград, Посылочная.



Всеобщее объединение
мисной промышленности
„СОЮЗМЯСО“

Облегчает труд,
экономит мыло,
выводит жир-
ные пятна.

ДЛЯ МОЙКИ БЕЛЫХ ЖЕЛЧНЫЙ ПОРОШОК

(из желчи животных)

Требуйте во всех государственных, кооперативных
магазинах, в аптеках и магазинах санитарии СССР.
При отсутствии на месте, заказы направлять в кон-
тору специальных фабрикатов „СОЮЗМЯСО“.

Адрес: Москва, Мясницкая, 24.

СТРАХОВОЕ ОБЩЕСТВО „НЬЮ-ЙОРК“ ПРИСТУПИЛО К РАСЧЕТАМ ПО ПОЛИСАМ СОВЕТСКИХ ГРАЖДАН

По желанию полисо-
держателей 75% сле-
дующей им суммы бу-
дут оплачены ордер-
ами ТОРГСНА. Прием-
ных полисов произ-
водится до 1 апреля
1932 г. в Н/О Кредит-
Бюро (помещ. Госбан-
ка Неглинная 12,
письменно—Глав. поч-
тамт, почтовый ящик
№ 963), конторами
отд. и агентствами Гос-
банка и сберкассами
по всему СССР.

Кроме того Н/О Кредит-Бюро ведет
наследственные и претензионные де-
ла советских граждан во всех стра-
нах мира.

**ТЕХНИКА РОСПИСИ КРАСКАМИ ПО МАТЕ-
РИЯМ, ДЕРЕВУ, ГЛИНЯН. ИЗДЕЛИЯМ И Т.П.
ЗАОЧНО ПРЕПОДАЕТСЯ НА ГОСКУРСАХ
ДОНО. Умение рисовать не обязательно.**

Краски и др. принадлежности высылаются.
По окончании выдается свидетельство.
Подробности за 20 к. марками. Москва,
Сухар. площ., Панкратьевский пер., 9/10.

БЕЗ ПОМОЩИ УЧИТЕЛЯ
можно вполне изучить язык
Эсперанто по руководству

„Весь язык ЭСПЕРАНТО“
Сост. А. А. Сахаров.
Вып. 1. { 1. Основной курс. } 75 к.
 { 2. Ключ-самучитель. }
 { 3. Esper. Krestomatiko. }
 { 4. Esperanta Frazlibro. }
Вып. 2. 4. 5. Эсперанто-русск.
 словарь (Сутковского). Ц. 90 к.
Вып. 3. 4. 6. Русско-эспер. сло-
 варь. Ц. 1 р. 30 к. Основной
 курс (отдельно) 15 коп.
Требуйте в: всех книжн. отд. и
маг. Госиздата. Вы исывающ.
от автора по адр.: Москва, почт.
ящ. № 994, за переос. не платит.

САМО- УЧИТЕЛЬ ПЕНИЯ

Вокально-муз. грамота. Постановка
и развитие голоса. Техника дыхания
Начальные упражнения. Цена 4 р.

САМОУЧИТЕЛЬ ИГРЫ НА СКРИПКЕ

Нотная грамота, наставления, у-
пражнения и ноты. Цена 3 р. 75 к.
**ПОЛНАЯ ПОВАРЕННАЯ КНИГА
ДЛЯ ХОЗЯЕК**
Как из любых имеющихся продуктов
экономно готовить разнообразные,
сытные и вкусные блюда, такие
тесто и напитки. Множество поль-
ных советов. Цена о переос. 3 р.
Киев, Кеоп. т-во „Лого“, улица Во-
ровского 24/3, ящик 121.

Вопросы П О Л А

**П О Л О В О Г О
ВОСПИТАНИЯ
В БРАНЕ И СЕМЬИ**

АЛЬБОМ В ТРЕХ ЧАСТЯХ
(более 1.300 рисунков)
Под редакцией профес. В. И. ТАЛЛЕВА,
Н. Н. ИОРДАНСКОГО, С. Я. ВОЛЬФ-
СОНА и при участии проф. Т. П. СА-
ХАРОВА и проф. И. СЕРОКТИНА.
К альбому прилагается
семь книг (1116 стр. текста)
Цена альбома в папке со всеми при-
ложениями 30 рублей. Высылаются толь-
ко по получ. задатка не менее 10 р.
Москва, Г. С. П. 10. Моховая ул., д. № 26
кн., маг. Просвет. о-во „ПРОМЕТЕЙ“.

**ПОРТРЕТ, ХУДОЖЕСТВЕН-
УВЕЛИЧЕННЫЙ**
высылаю с любой фото-карточкой раз-
мер 32×40 с упаковкой и пересылкой при
получении 16 руб. При желании по-
крыть лаком дорожку на 2 руб.
Карточка возвращается.
Москва, 47, б. Грузинская, 75. Худ.
фот. Л. В. САМОЙЛОВИЧ.

ПОРТРЕТ художествен-
увеличенный
тушью с любой фото-карточкой
размер о паспорту 32×40 сант.
цена 16 р., в красках на 100проц.
дороже, с упаковкой и пересыл-
кой, заказы выполняю по полу-
чению подлинной стоимости пор-
трета срон 15 дней.
Москва, 29, Новоселенский про-
езд, д. 35, на 1. худ. И. САЗИ-
КОВУ.



„НОТЫ—ПОЧТОЙ“

МОГИЗ **„НОТЫ—ПОЧТОЙ“**
высылают налож. платежом без задатка.
Б С Е ИМЕЮЩИЕСЯ НА РЫНКЕ для хора, пения, фортепиано
НОТЫ духовых, струнных и народных инструментов, для оркестра
Книжки по музыке

САМОУЧИТЕЛИ:

по нотной или цифровой системе. Для балалайки Илюхина
Ц 1 р. 50 к. Для гитары 7-струн. Иванова Ц 3 р. 45 к. Для
манголины Александрова Ц 1 р. 50 к. Для 2-х рядн: гармо-
ники венск., русск., нем. строя 21 кл. 12 бас. Сергеева и Голу-
бева Ц 1 р. 75 к. Пьесы от 6, 8 и 10 к. и дорожки. Альбомы на
разные цены. Для балая 52 кл. 90 басов только по нотной
системе. Школа-самоучитель Гладилова и Голубева Ц 2 р. 50 к.
Пьесы от 6, 8 и до 10 коп. и дорожки. 2-й сборник рев. песен Го-
лубева и Тарнопольского. Ц 1 р. 20 к. Каталоги бесплатно.
ЗАКАЗЫ НАПРАВЛЯТЬ: Москва, центр, Неглинная, 14.
„Ноты—почтой“.

ГРАФОЛОГИЧЕСКАЯ КОНСУЛЬТАЦИЯ

ОПРЕДЕЛЕНИЕ И ПОДРОБН. ЗАКЛЮЧЕНИЕ О ХАРАКТЕРЕ
(сильных и слабых сторонах его) УМСТВЕННЫХ СПОСОБ-
НОСТЯХ И ВОЛЕВОМ РАЗВИТИИ—ПРОИЗВОДИТСЯ НА
ОСНОВАНИИ АНАЛИЗА ПОЧЕРКА, КАК УЧРЕЖДЕНИЯМ,
ОБЩЕСТВ. ОРГАНИЗАЦИЯМ, ТАК И ЧАСТНЫМ ЛИЦАМ.
Для получения характеристики след. наложить несколько
строк обычным почерком на любом языке и безразлично
что, а также указать свой точный адрес.
Оплату в сумме 5 руб. высылаю при заказе переводом
по адресу: Москва, П/О, 9. Аб. ящ. 1242-0, „ИНСОН“.
Допуск. налож. платежом, при присылке малю на 1 руб.
Конверт с почерком для анализа прикрепить к талону перевода,
или слать заказным письмом.
Характеристика составляется по **НОВЕЙШЕЙ ДИАГНОСТИЧЕСКОЙ
МЕТОДИКЕ** графологом-экспертом Д. М. Зуевым-Инсаровым
и графологом-консультантом Л. М. Кожеватниковым.
Книга Д. М. Зуева-Инсарова „Почерк и Личность“ с характеристиками и от-
зывами т. т. Луначарского, Семашко, Максима Горького, Анри Барбюсса и
ряда др. высылаются по особому запросу открыткой с обратным ответом.

**ЧИТАЙТЕ
ПРОСТ**