



НА СТРОЙКЕ

XV ГОД РЕВОЛЮЦИИ

8

ОБЪЕДИНЕНИЕ
ГОСУДАРСТВЕННЫХ ИЗДАТЕЛЬСТВ РСФСР

«ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ—ЭТО ГВОЗДЬ, ЭТО ОДНО ИЗ ПРОЯВЛЕНИЙ САМОЙ ЯРКОЙ СВЯЗИ МЕЖДУ ГОРОДОМ И ДЕРЕВНЕЙ, МЕЖДУ ПРОМЫШЛЕННОСТЬЮ И ЗЕМЛЕДЕЛИЕМ, НА КОТОРОЙ ОСНОВЫВАЕТСЯ ЦЕЛИКОМ СОЦИАЛИЗМ. ЧТОБЫ СОЕДИНИТЬ ЭТО ДЛЯ ПЛАНОМЕРНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В ИНТЕРЕСАХ ВСЕГО НАСЕЛЕНИЯ, НУЖНЫ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ»

ЛЕНИН

«ЗАДАЧА СОСТОИТ В ТОМ, ЧТОБЫ ВЗЯТЬСЯ, НАКОНЕЦ, ПО-БОЛЬШЕВИСТСКИ ЗА ДЕЛО ТРАНСПОРТА И ДВИНУТЬ ЕГО ВПЕРЕД»

И. СТАЛИН



НАРОДНЫЙ КОМИССАР ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ А. АНДРЕЕВ

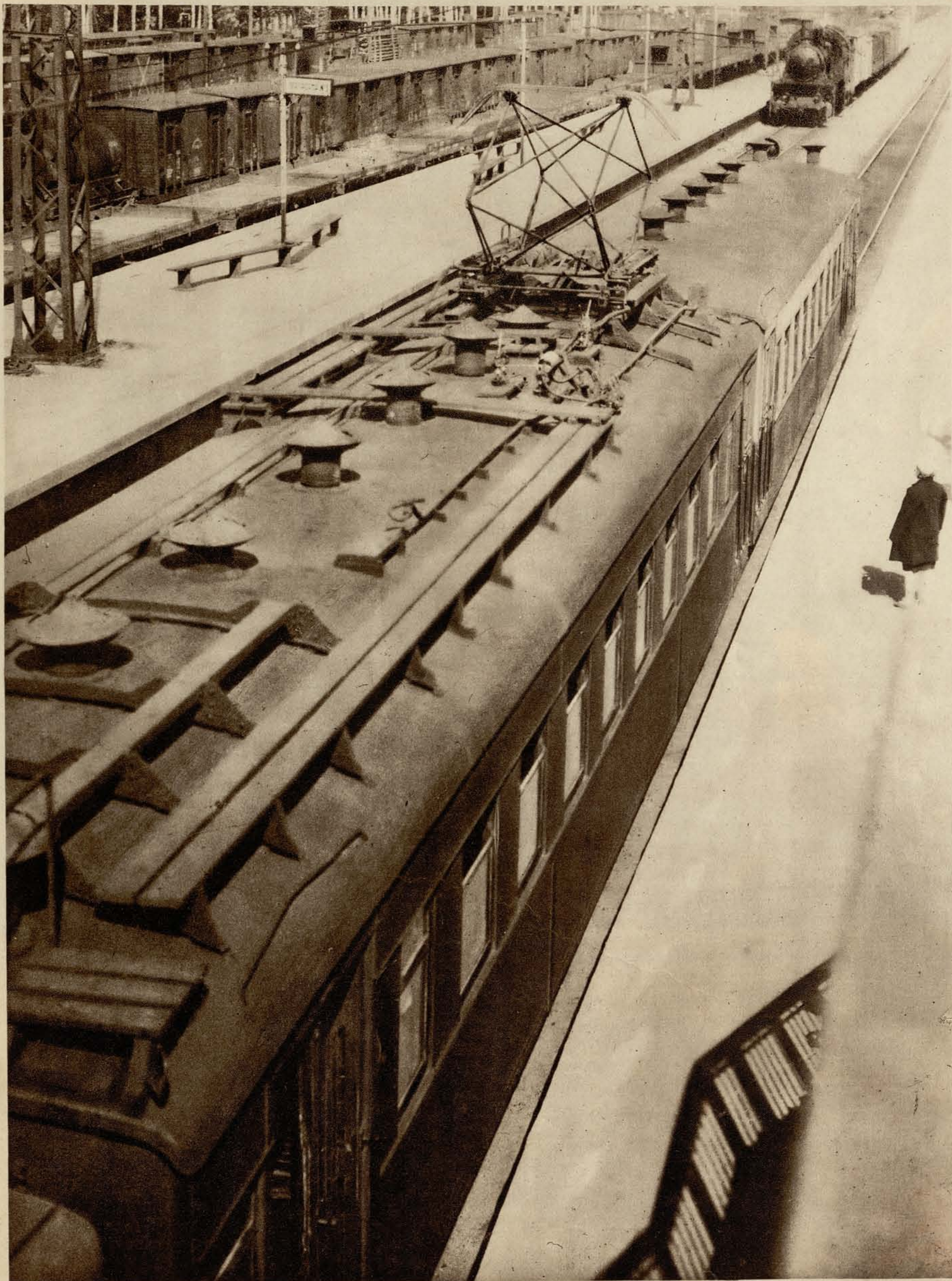
«РЕКОНСТРУКЦИЯ ТРАНСПОРТА БУДЕТ ЗАВИСЕТЬ НЕ ТОЛЬКО ОТ ТОГО, КАК МЫ БУДЕМ ДВИГАТЬ НОВЫЕ ПАРОВОЗЫ, ВАГОНЫ, КАКОВО БУДЕТ НОВОЕ ПУТЕВОЕ УСТРОЙСТВО, ДЕПО, НО И ОТ ТОГО, КАК МЫ СМОЖЕМ ПОДГОТОВИТЬ И ОРГАНИЗОВАТЬ ЛЮДЕЙ ДЛЯ ОСВОЕНИЯ НОВОЙ ТЕХНИКИ»

А. АНДРЕЕВ

СССР НА СТРОЙКЕ

ПРОЛЕТАРИИ ВСЕХ СТРАН, СОЕДИНЯЙТЕСЬ!

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ИЛЛЮСТРИРОВАННЫЙ ЖУРНАЛ • № 8 • АВГУСТ • 1932 г.



«ТРАНСПОРТ ЧЕТЫРЕ ГОДА РАЗРУШАЛСЯ ИМПЕРИАЛИСТИЧЕСКОЙ ВОЙНОЙ В СТРАНЕ СТОЛЬ ОТСТАЛОЙ, КАК РОССИЯ, СЛЕДЫ ЭТОГО РАЗРУШЕНИЯ ДО СИХ ПОР НЕ ПОПРАВЛЕНЫ И ПОПРАВИТЬ ИХ ИНАЧЕ, КАК ДОЛГИМИ МЕСЯЦАМИ ИЛИ, МОЖЕТ БЫТЬ, ДАЖЕ ГОДАМИ САМОЙ УПОРНОЙ РАБОТЫ— НЕЛЬЗЯ»

ЛЕНИН



Так происходила посадка в пассажирские поезда на московских вокзалах в 1918 г.

Годы гражданской войны—годы небывалой разрухи на железнодорожном транспорте. Хозяйство транспорта, обескровленное еще к концу 1917 г. непосильными военными перевозками, не получавшее в течение 4 лет подкреплений, отдавшее лучшие свои кадры революции, должно было вступить в гражданскую войну с ничтожным количеством здоровых паровозов и вагонов, без запасов топлива и металла, с обезлюдившими заводами, депо и мастерскими.

Напряженная борьба с врагами, обступившими плотным кольцом Советскую республику, требовала от транспорта непрерывных перебросок людей, снаряжения, продовольствия к Петрограду и Архангельску, к Минску и Киеву, к Ростову и Царицыну, к Челябинску и Самаре. Неоднократно ход борьбы требовал перебросок целых армий с одного конца страны на другой. Отдавая все свои силы и ресурсы борьбе с Колчаком, Деникиным и десятками других генералов, атаманов, батеков, транспорт не мог обеспечить нормальных перевозок продовольственных грузов даже в крупные центры.

Сотни тысяч мешочников двинулись за хлебом и крупой на юг и на восток. Мешочники заполнили вокзалы, станции и полустанки, до отказа забиты пассажирские вагоны и теплушки, забралась на буфера и крыши. Поезда шли неделями там, где теперь идут днями. На станциях и разъездах стояли днями и часами там, где теперь стоят минутами. Облепленные людьми, тянулись по разоренным войной полям, мимо притихших городков, мимо застывших заводов, мимо потухших домен.



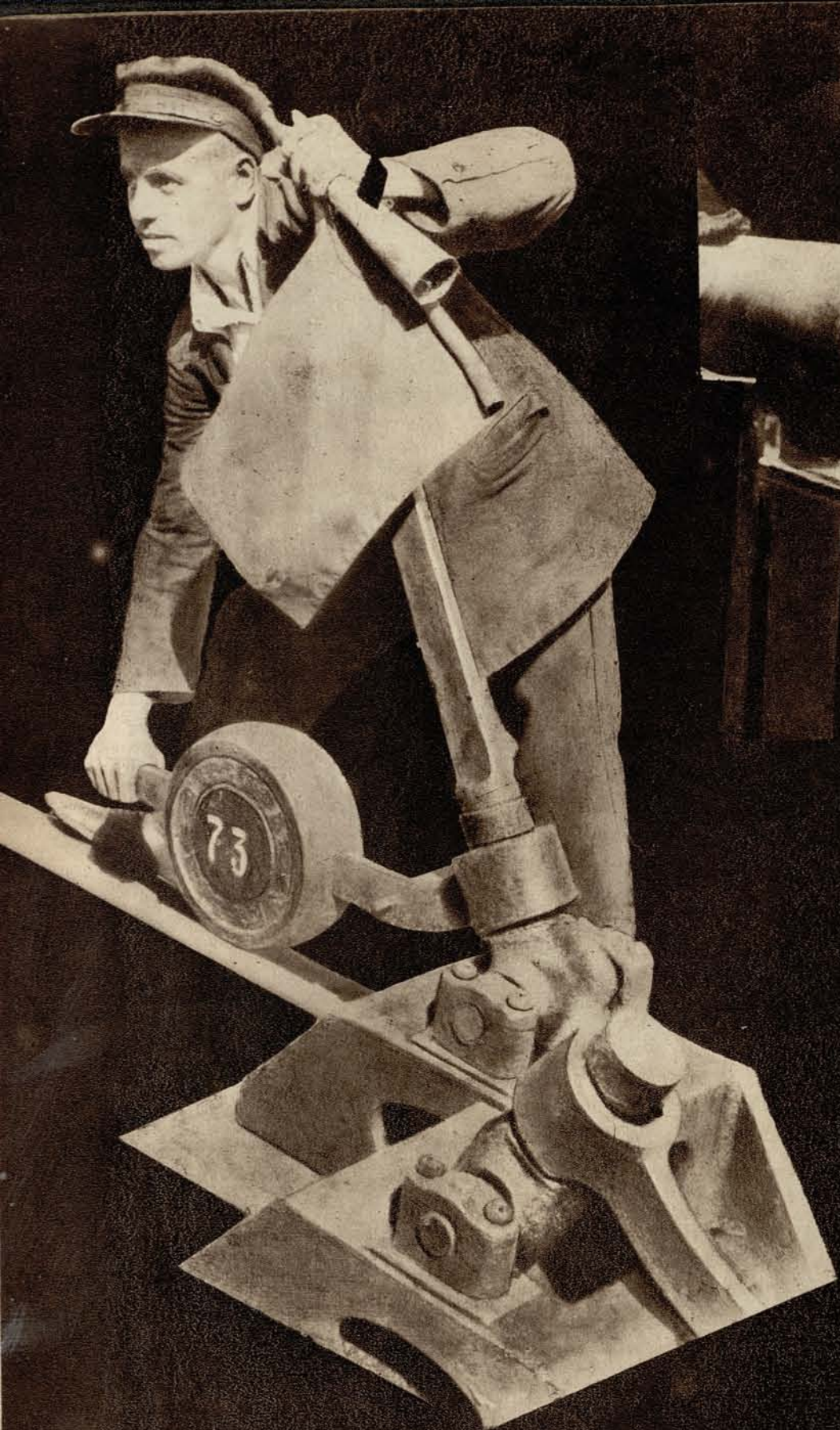
Поезда уходили облепленными...

«Положение транспорта отчаянное,—писал тогда Ленин,—изношенность подвижного состава ужасная, потому что ни одна страна не подверглась такому ужасному испытанию, как Россия*. Чтобы вывезти из-за Волги заготовленный хлеб, пришлось временно даже отменить пассажирское движение. Приостановка движения,—говорила Ленин,—освободит 200 паровозов. Эти паровозы пассажирские слабее товарных, менее способны, но мы подсчитали, что они в состоянии за это время дать до 3,5 млн. пудов. А если за это время возили бы хлеб в одиночку мешочники, голодные люди, которые бросаются кто куда, то они вывезли бы в самом лучшем случае полмиллиона пудов*».

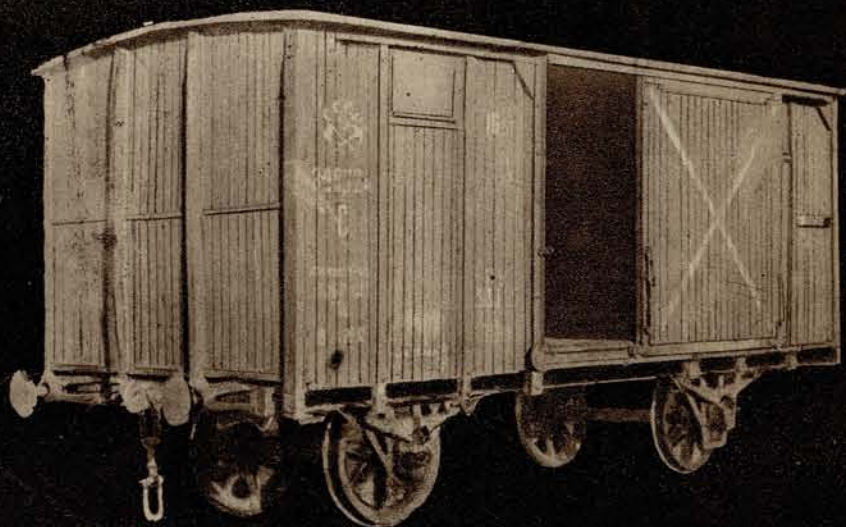
Так работала транспорт в те годы. Перевозка 10—20 млн. пудов хлеба представлялась проблемой громадного народно-хозяйственного значения, требующей напряжения всех сил страны. Для того, чтобы получить еще 200 паровозов, приходилось прекращать пассажирское движение.

Целые составы товарных вагонов превращались в пассажирские поезда.





Ручная стрелка. Ручной тормоз. Винтовая сцепка, накидываемая вручную. Маломощные, вручную экипируемые паровозы. Вагонный парк с его центральной фигурой — шестнадцатитонной крытой коробочкой — таковы основные элементы старого железнодорожного хозяйства. Кое-кому казалось, что можно и дальше идти по линии экстенсивного развития, оставаясь на базе старой техники, расширяя только число вагонов, паровозов, устройств старого типа, числом поболее, ценою подешевле*. Но этот путь нам явно непригоден. Он повлек бы за собой только излишнюю затрату металла (до 2 млн. тонн), не обеспечив целиком потребностей социалистического хозяйства.



С ЭТИМ ДОВОЕННЫМ НАСЛЕДСТВОМ ТРАНСПОРТ СССР

Маленькая справка. С 1925—1926 г. по 1929—1930 г. капиталовооруженность железнодорожного транспорта СССР возросла на 16 процентов. За этот же период объем работы железных дорог возрос больше, чем в два раза. Такова мера отставания технической вооруженности транспорта от растущих требований на перевозки.

И еще параллель: уже в 1930 г. густота движения товарных поездов по главным путям СССР превысила такие же показатели САСШ на 50 процентов. Мы стали, таким образом, первой страной в мире по грузонапряженности сети.

Надо ли доказывать, как далеки в то же время мы еще были от уровня технической вооруженности транспорта в классической стране капитала — САСШ.

Маломощный паровоз, близкий по типу к устарелой заводской «кукушке», маломощная шестнадцатитонная вагонная коробочка — вот что доминировало в тяговом парке железных дорог к концу восстановительного периода. Платформ, полувагонов требовали растущие потоки угля, руды, стройматериалов. Но полувагонов и платформ насчитывалось лишь 21 процент в товарном парке СССР.

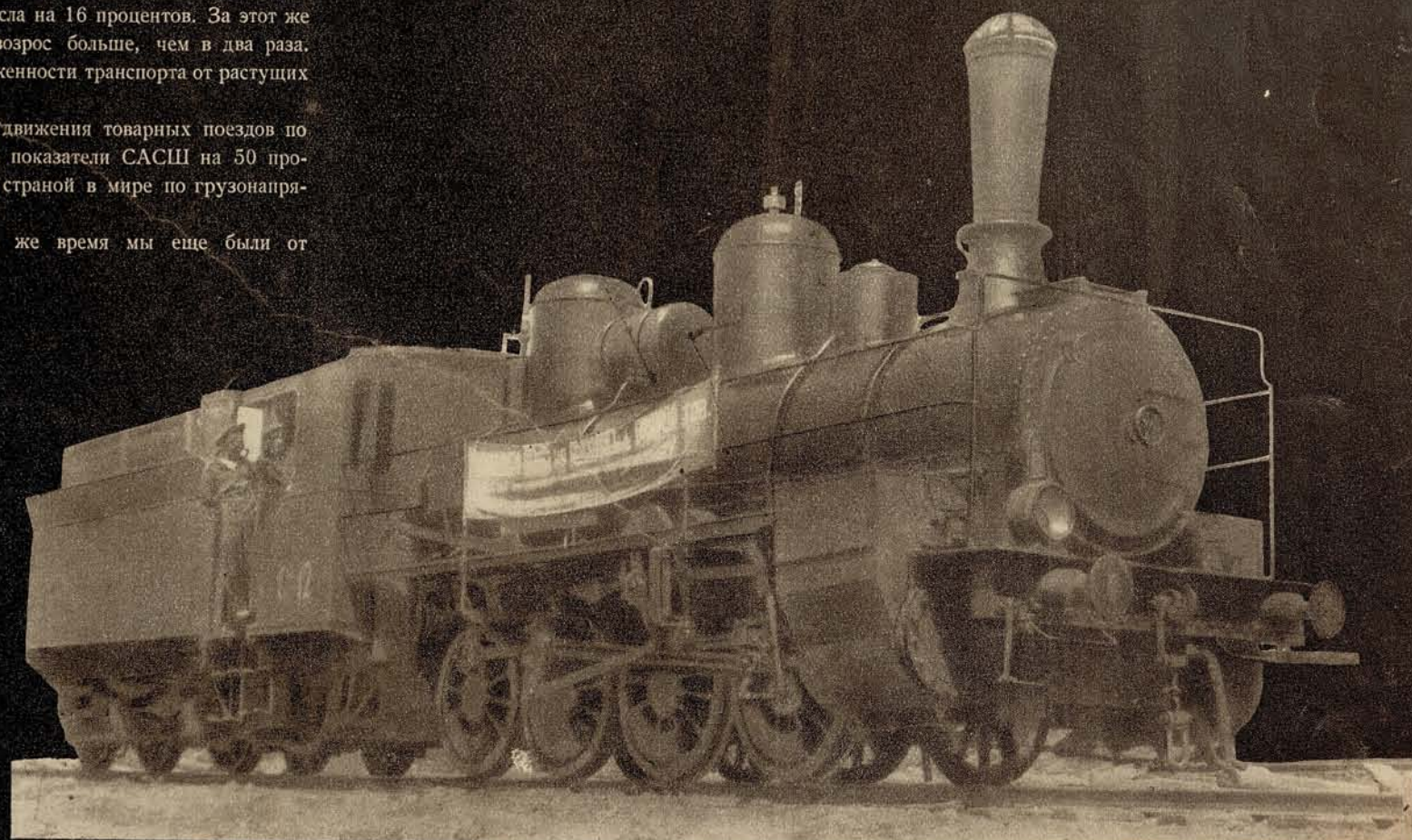
Подъемная сила товарного вагона была более чем в два раза меньше, чем в САСШ. Около трети паровозов имели возраст свыше 25 лет.



Единственно правильный путь, указанный партией, «догнать и перегнать», подвести и под транспорт базу передовой машинной индустрии. Тогда пробьет последний час засилью мускульного ручного труда и на транспорте. Ибо механизация процессов труда является для нас той новой и решающей силой, без которой невозможно выдержать ни наших темпов, ни новых масштабов производства»

И. Сталин.

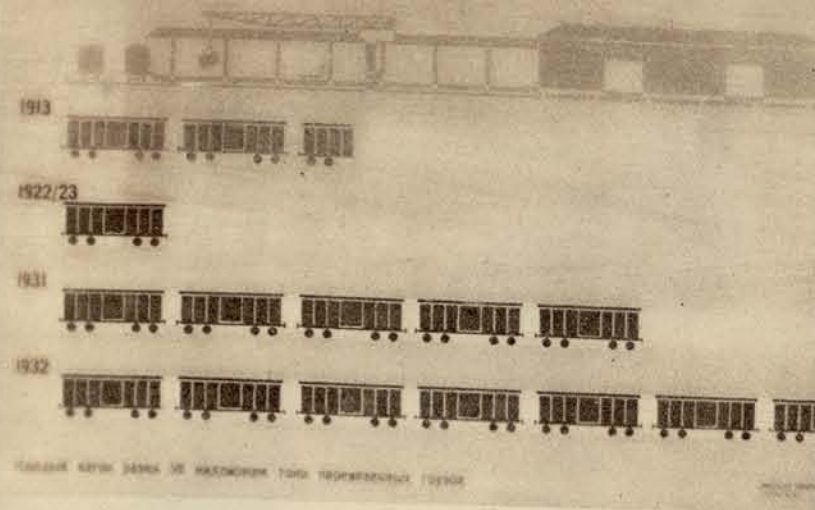
Курс на широкую реконструкцию транспорта должен сочетаться с всемерной мобилизацией и использованием его наличных ресурсов. Еще и в нынешние осенне-зимние перевозки старая техника должна послужить и крепко послужить народному хозяйству. Поэтому — каждой стрелке, тормозу, сцепке — опытные рабочие руки. Каждому паровозу, вагону, хоть и устарелому, — максимум пробега и полезного рабочего времени.





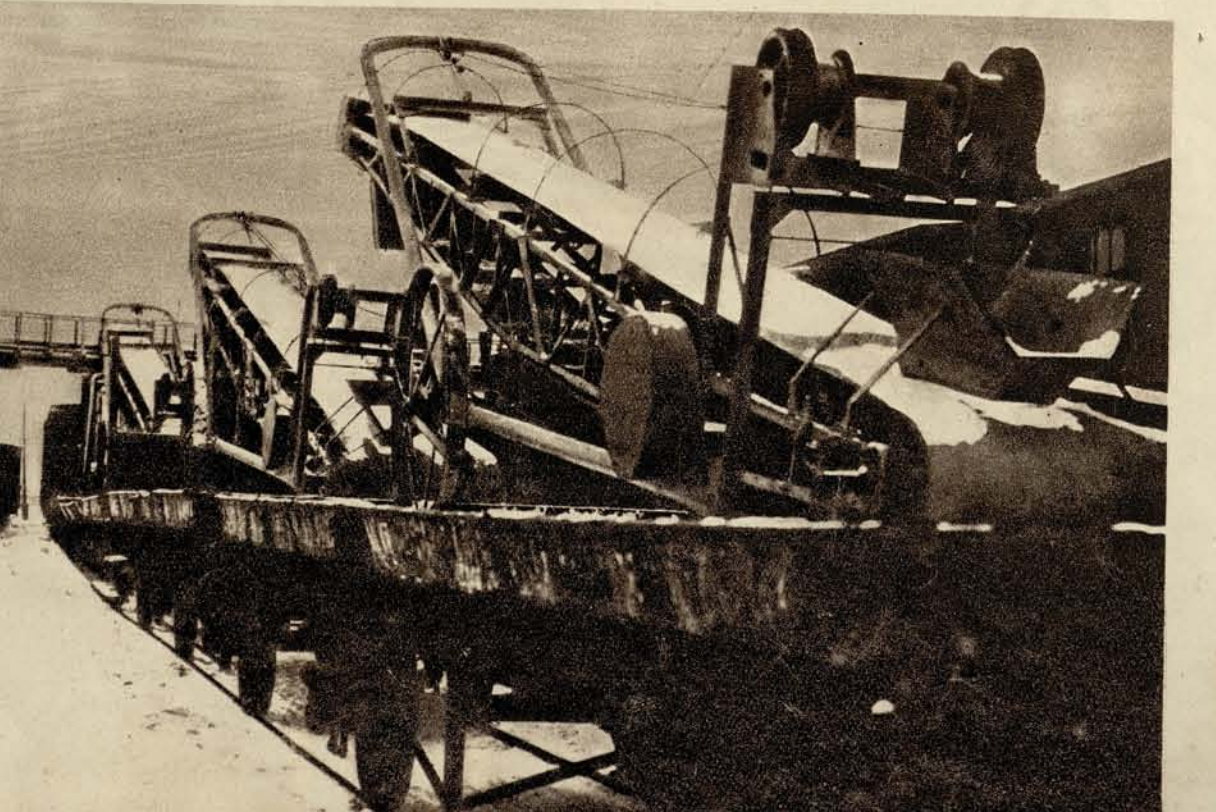
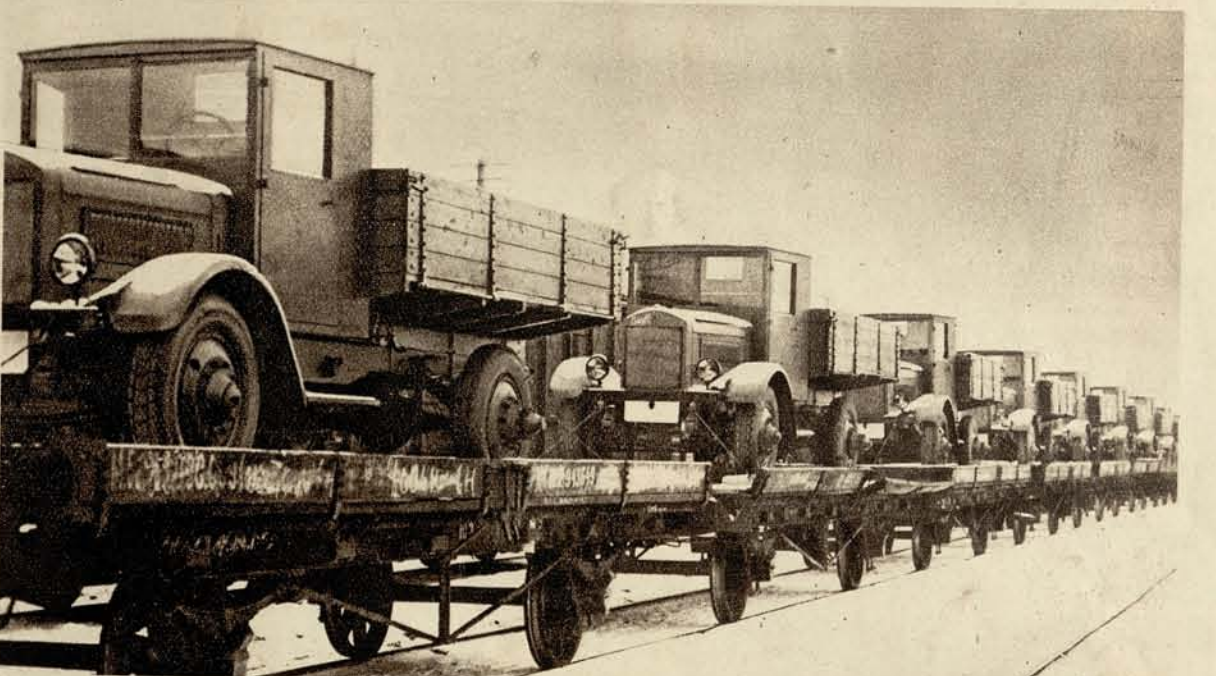
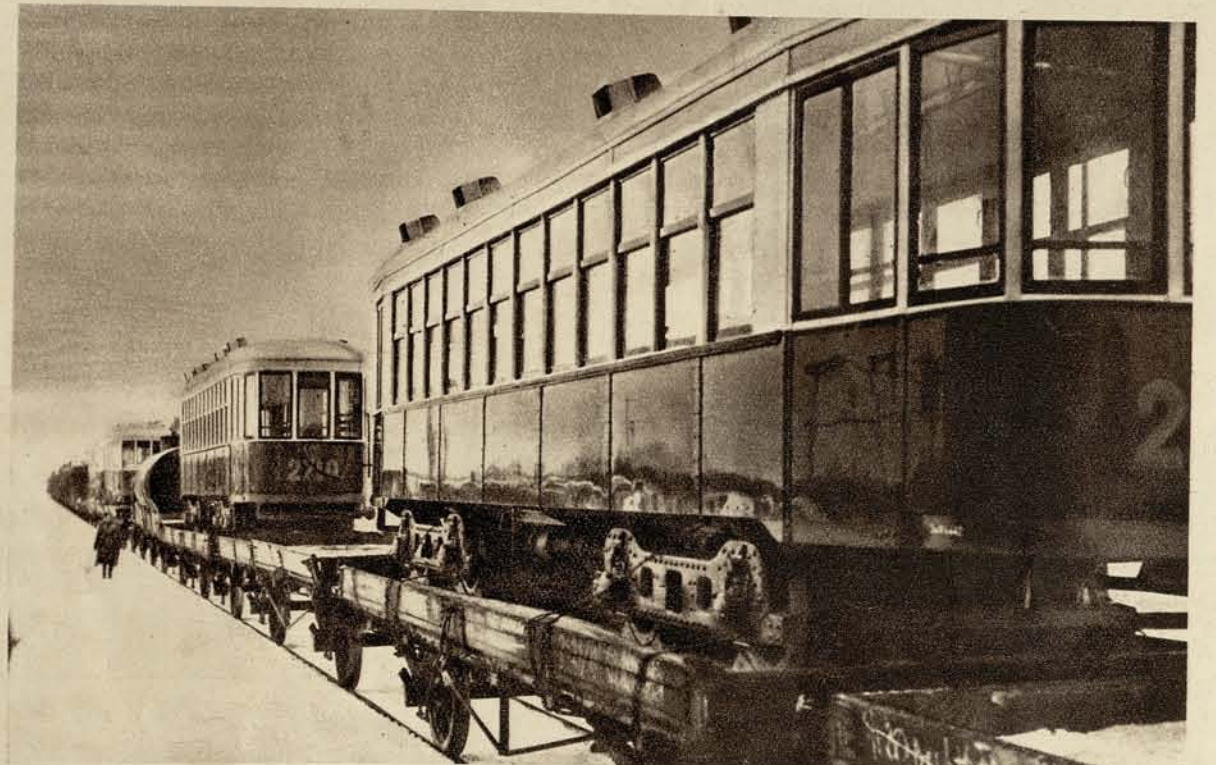
Такого кладбища здоровых, но замороженных вагонов в СССР нет и быть не может. Это — кладбище «безработного» подвижного состава в Германии, где под ударами жесточайшего экономического кризиса омертвело на транспорте сто тысяч вагонов.

В Германии грузооборот железных дорог сократился за три года почти на 40 процентов; сто тысяч омертвленных вагонов стоят на путях и станциях из-за того, что нечего возить. В США перевозки железных дорог достигли небывало низкого уровня, сократившись в 1931 г. по сравнению с 1929 г. на 28 процентов. Сотнями крахов железнодорожных компаний, тысячами километров законсервированных путей, растущей безработицей и нищетой железнодорожников отмечены действия кризиса на капиталистическом транспорте.



Только грузооборот дорог СССР — единственной в мире страны — дает кривую неуклонного роста и под'ема. Уже в 1927 г. грузооборот наших дорог превысил свой довоенный уровень (Англия до сих пор не подошла еще к нему). 1931 г. уже почти вдвое превысил довоенный уровень, ознаменовавшись выполнением пятилетки по грузообороту в три года.

В этом году транспорт снова расширяет перевозки на 28 процентов. Железнодорожный транспорт СССР — неотъемлемая часть социалистической индустриализации* (июньский пленум ЦК) — несет на своих плечах могучие грузы пятилетки. Грузы гигантам — оборудование, стройматериалы, конструкции для новостроек, руда и уголь для питания домен, металлы и лом — мартенам, тракторы, сельскохозяйственные орудия, механизмы — социалистическому земледелию разносит по своим артериям социалистический транспорт.



Какие резкие сдвиги производит индустриализация СССР в составе грузопотоков! С 27 млн. тонн угольные перевозки за последние пять лет возросли до 47,8 млн. тонн (1931 г.). Почти удвоились за это время перевозки руды и черных металлов. Более чем в три раза увеличились перевозки сельскохозяйственных орудий. Уже в 1931 г. перевезено в общей сложности 2,4 млн. тонн готовых машин.

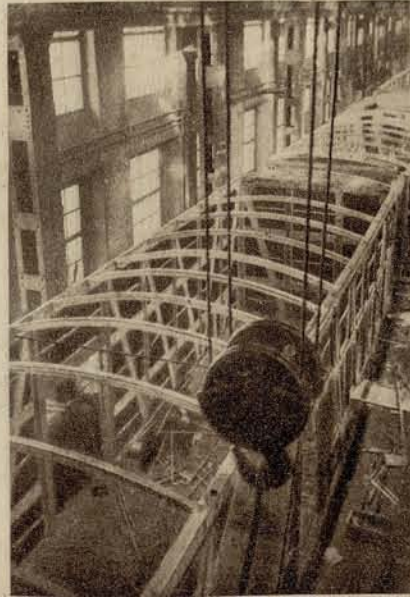





Реконструкция вагонного парка СССР, переход на большегрузные и саморазгружающиеся вагоны начаты. Но огромное поле работы еще впереди. По предварительным наметкам транспорту во втором пятилетии потребуется 518 тысяч новых вагонов. И эта полумиллионная лавина нового подвижного состава должна в большей своей части состоять из новых и специальных мощных типов вагонов.

От союзных заводов вагоностроения, одержавших первые неоспоримые победы в конструировании и выпуске новых типов, требуется поэтому еще гигантская работа, чтобы полностью насытить потребность транспорта. Начатый стройкой новый Тагильский вагоностроительный завод, широкая реконструкция действующих вагоностроительных заводов намного усилят их производственную мощь.

Так вырастают готовые вагоны — цистерны, изотермические хоперы в цехах завода «Красный Профинтерн» (Бежица).





Меняется лицо нашего вагонного парка. Старая 16-тонная „коробочка“ не в силах уже справиться с растущими перевозками руды, металла и угля. „В самом деле, чистейшим варварством является, когда руду приходится перевозить в крытых вагонах“ (Орджоникидзе).

Мощные хошперы, гондолы, четырехосные платформы и изотермические вагоны идут на помощь „коробочке“. Большегрузный вагон занимает прочное место в нашем товарном парке—уже сейчас его удельный вес превышает 10 процентов.

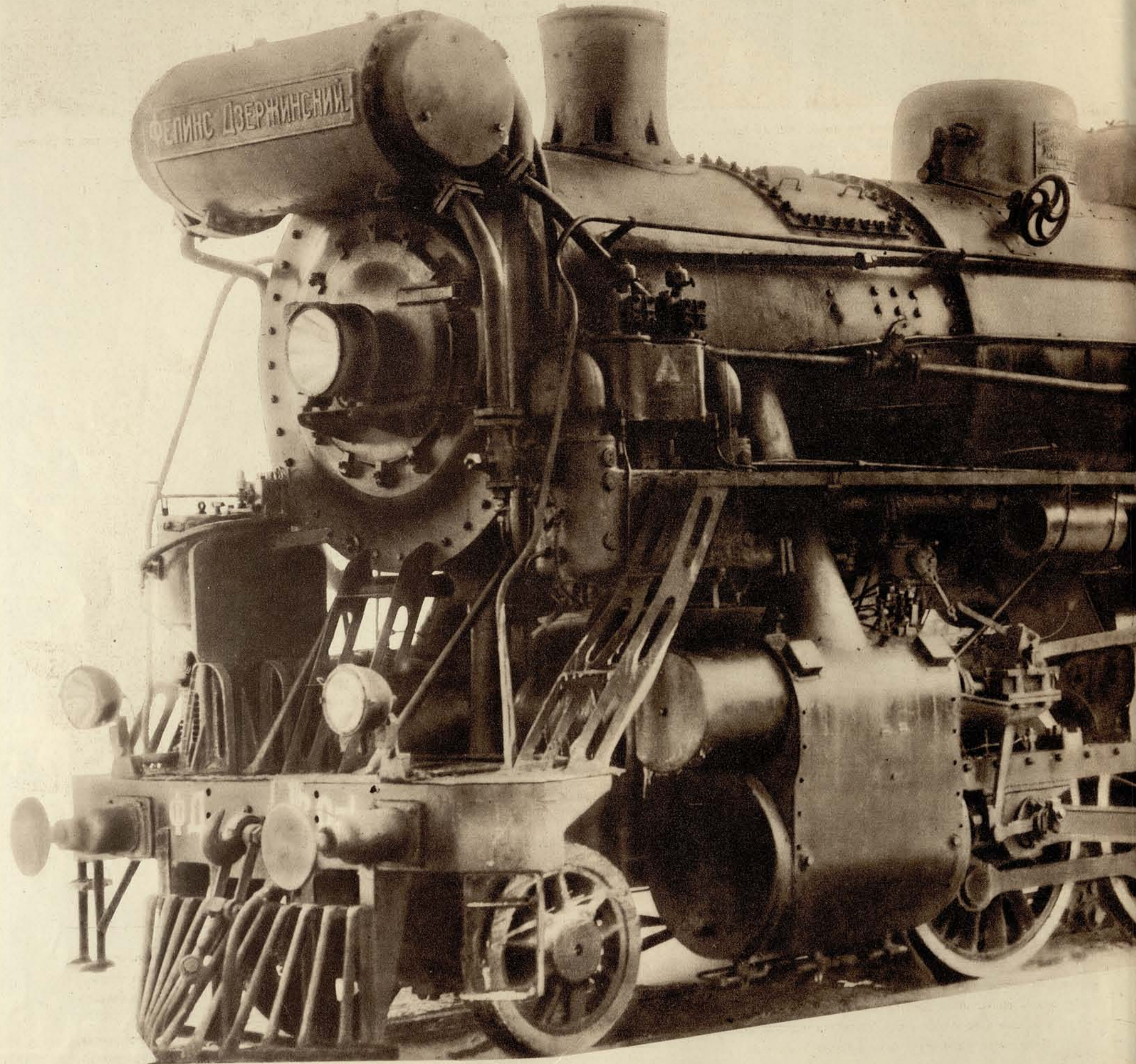
Быстрыми темпами разворачивается советское вагоностроение. „Красный Профинтерн“, завод им. „Правды“, им. А. Марти и др. должны дать в текущем году транспорту тысячи новых цистерн, хошперов, изотермических вагонов и платформ.

На западе, зажатом в тисках небывалого экономического кризиса, транспортное машиностроение замирает. В САСШ в 1931 г. выпущено только 13,2 тыс. вагонов— в пять раз меньше, чем в 1930 г.

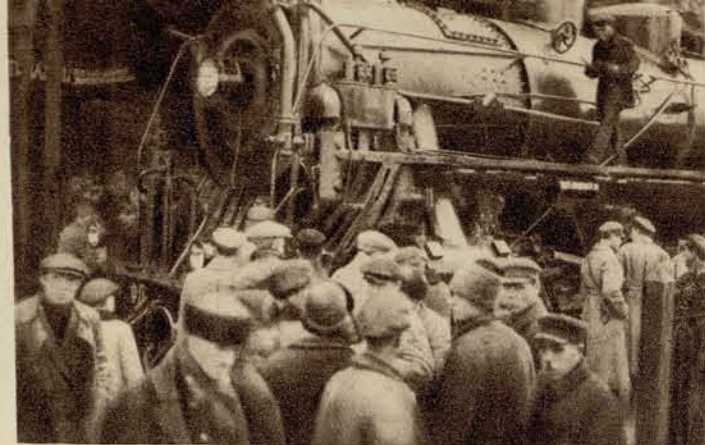
Мы строим не только обычные цистерны, но и большегрузные, на много ускоряющие доставку нефти к портам и топкам индустрии.

Маршруты саморазгружающихся вагонов Урало-Кузбасской „вертушки“—перемещают руду и уголь к домам Магнитогорска и Кузнецка.

МОЩНЫЙ ПАРОВОЗ ПОВЕЗЕТ ГРУЗЫ ВТОРОЙ ПЯТИЛЕТКИ



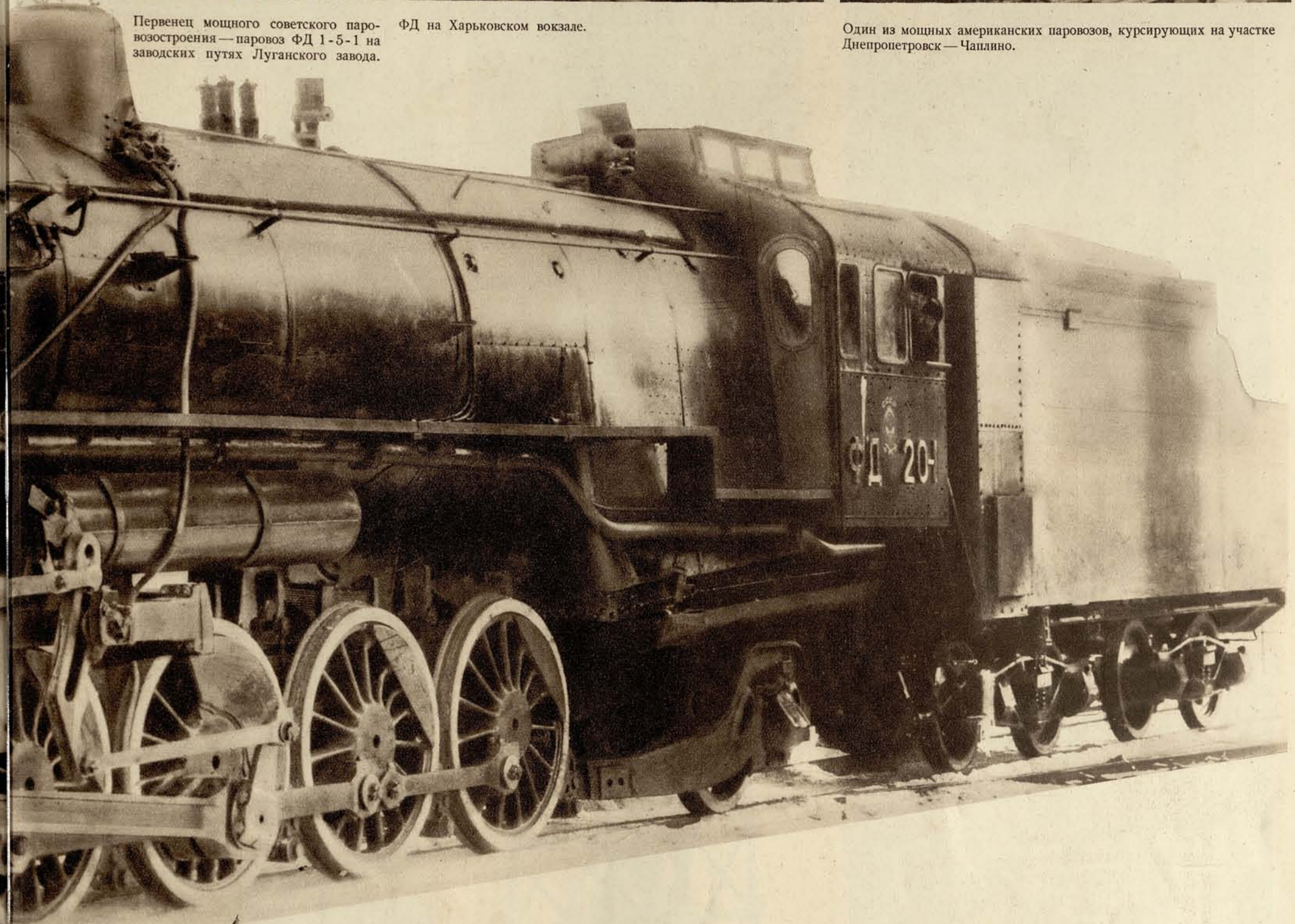
Первенец мощного советского паровозостроения — паровоз ФД 1-5-1 на заводских путях Луганского завода.



ФД на Харьковском вокзале.



Один из мощных американских паровозов, курсирующих на участке Днепрпетровск — Чаплино.



«Феликс Дзержинский» 1-5-1 — первый из серий мощных советских паровозов, выпущенных Луганским заводом. Этот гигант намного превосходит и по силе и по скорости хода самые мощные наши паровозы ЭУ. Он увеличивает почти в полтора раза паровозную способность.

Оканчивающийся стройкой новый мощный Луганский паровозостроительный завод будет, кроме паровозов серии Э, выпускать и паровозы типа «Феликс Дзержинский». При полном развертывании завод даст только одного мощного типа 1 080 паровозов в год.

«Феликс Дзержинский» — первая крупная победа советского паровозостроения. Вслед за ним должны пойти паровозы еще более мощного типа (23 тонны).

Такова величественная панорама Луганского паровозостроительного завода. Заканчивающийся стройкой новый Луганский завод должен в 1932 г. дать 390 паровозов серии Э и 10 паровозов ФД 1-5-1.



Полоняется арсенал новой техники на транспорте. Вступили в строй первые линии, оборудованные автоблокировкой. Пригородный участок Северной дороги, Моск.-Белорусск.-Балтийской дороги. Вошел в работу автоблокированный участок Москва-Раменское. Уже к концу 1932 г. должно быть охвачено автоблокировкой 1480 километров пути.

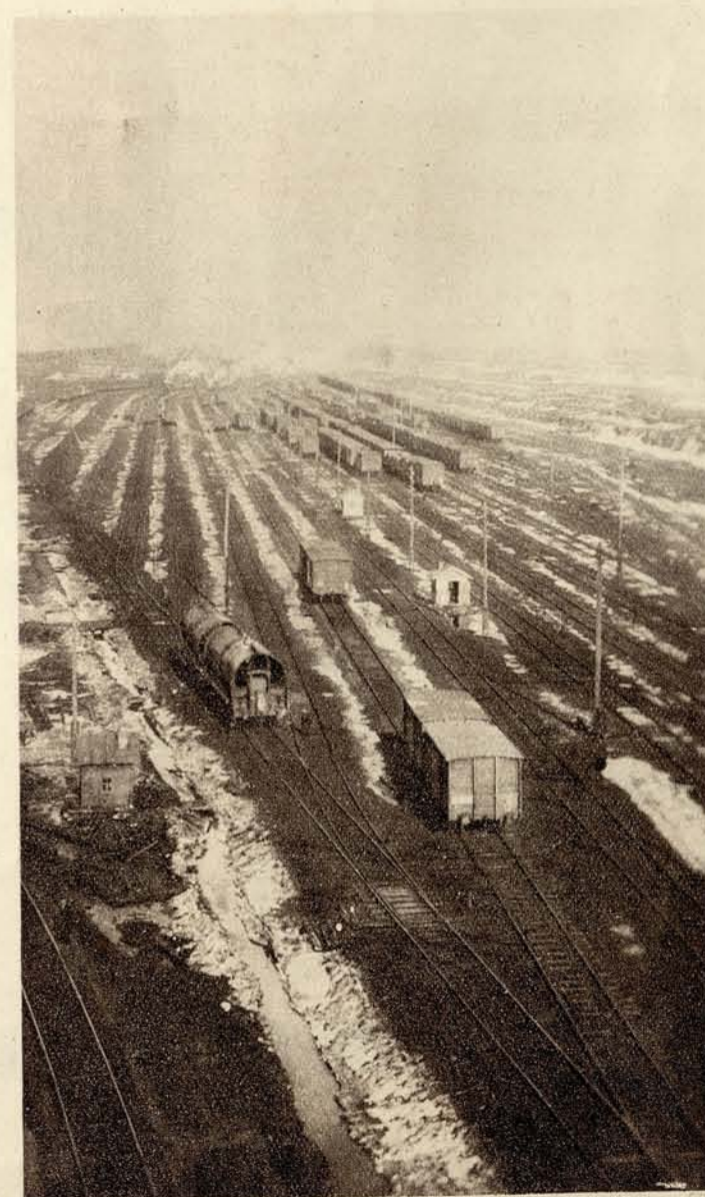
До 1917 г. в России не было ни одной маневровой горки на станциях. Сейчас их 35, производящих переработку составов, формирование маршрутов. И многие из них (Перово, Дебальцево, Красный Лиман) превратились в подлинные фабрики маршрутов, намного ускоряющие и облегчающие грузовое движение.

Диспетчер— виртуоз, разыгрывающий по тончайшему графику сложные и точные комбинации движения, становится важнейшим звеном в аппарате транспорта.

Электрические стрелки, централизованные блокировки, маневровые диспетчерские столы и т. д.— намного помогают диспетчерам в овладении новыми усложнившимися задачами движения:

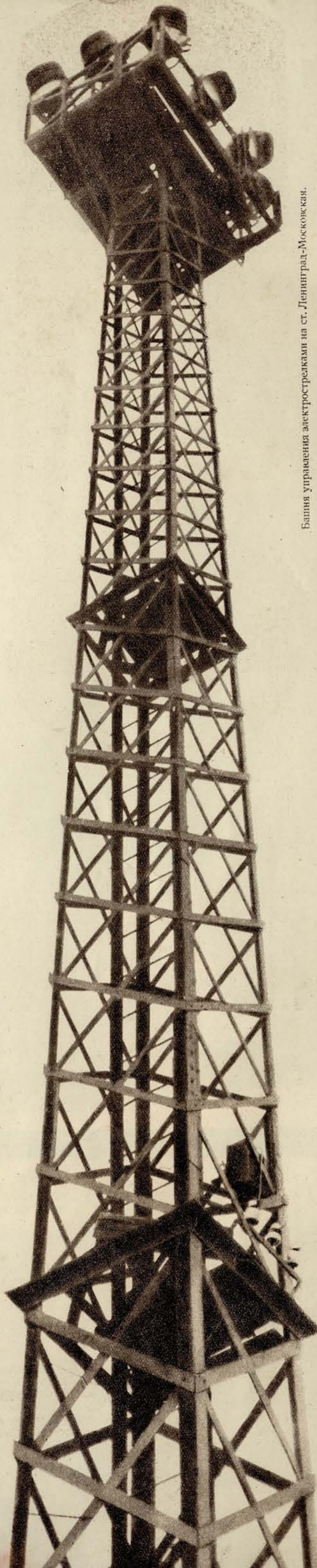


С вышки руководят сборкой товарных поездов.

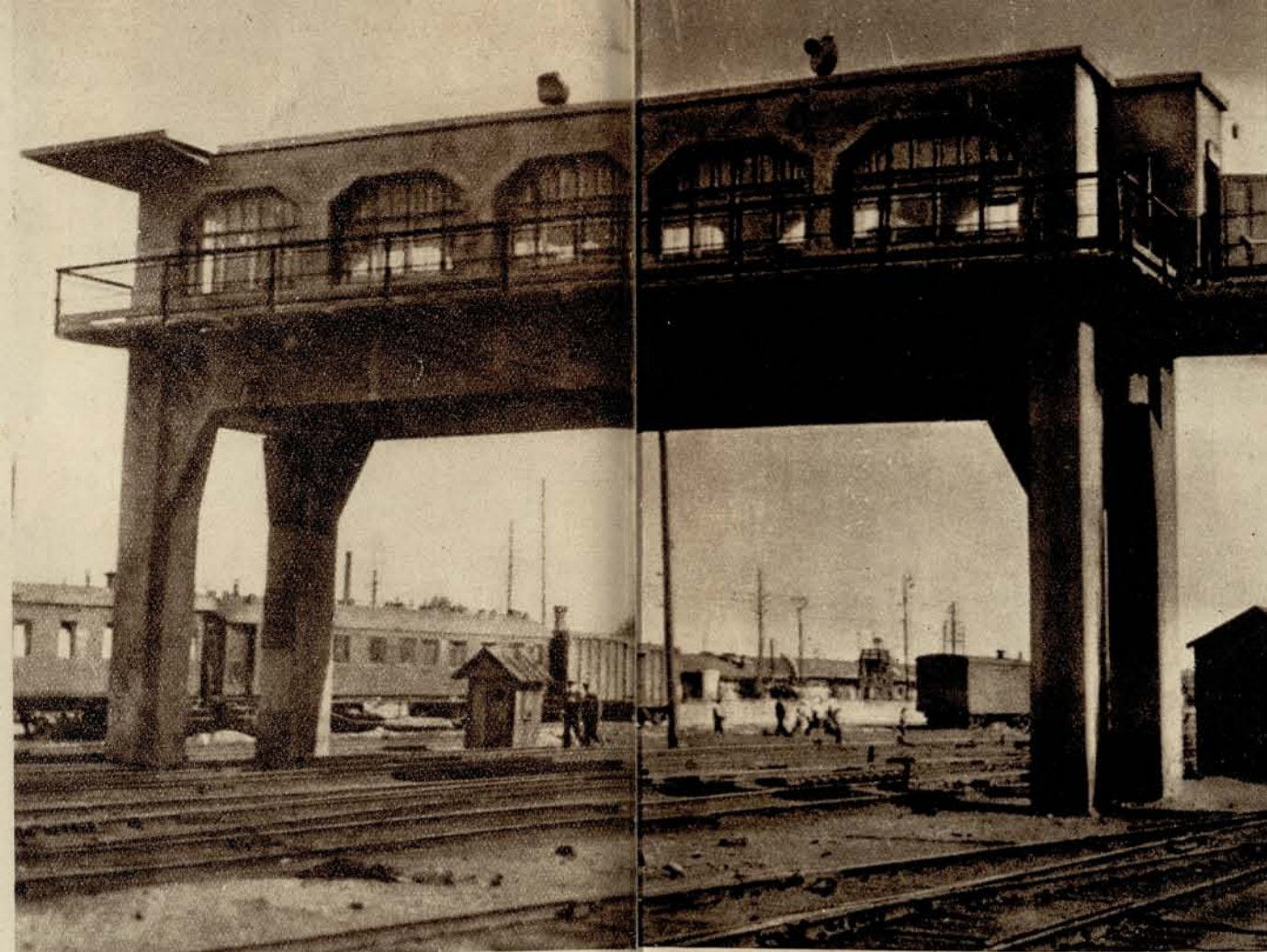


По навиантным путям горки бегут распускаемые составы.

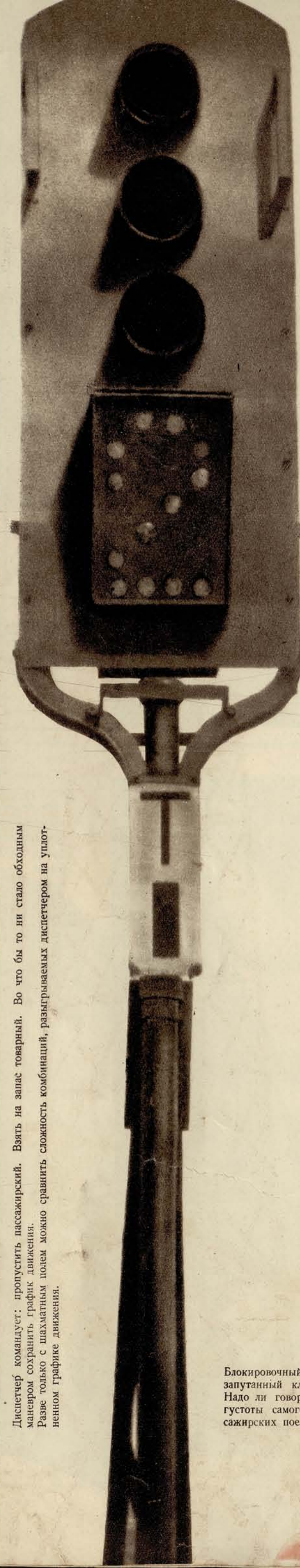
Как на ладони видит диспетчер положение станции Бологое на маневровом столе системы проф. Фролова.



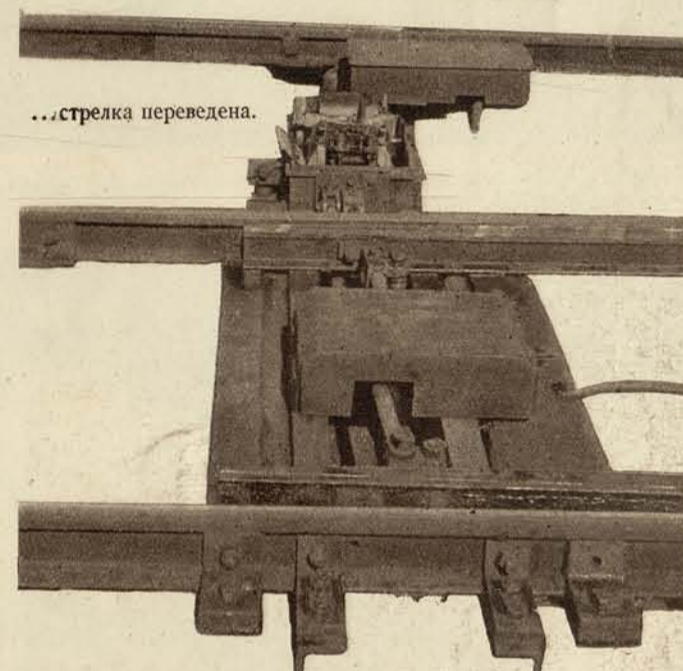
Вышки управления электрострелками на ст. Ленинград-Московский.



Диспетчер командует: пропустить пассажирский. Взять на запас товарный. Во что бы то ни стало необходимым маневром сохранить график движения. Разве только с шахматным полем можно сравнить сложность комбинаций, разыгрываемых диспетчером на уплотненном графике движения.



Не нужны мускульные усилия. Оператор нажал кнопку и...



...стрелка переведена.



Блокировочный аппарат на блокпосте Москва-Северная. Один аппарат регулирует запутанный клубок движения, целую систему оборудованных блокировкой путей. Надо ли говорить, насколько повысилась безопасность при исключительном росте густоты самого движения. Ведь Москва-Северная отправляет 200 пар одних пассажирских поездов в день. Каждые 2—3 минуты поезд.



Изобретатель тов. Матросов, награжденный орденом Ленина за совершенную конструкцию автоматического тормоза.



Испытание тормоза Матросова дало блестящие результаты.



„Соединить последнее слово науки и капиталистической техники с массовым объединением сознательных работников, творящих крупное социалистическое производство“ — этот ленинский лозунг на наших глазах конкретно воплощается в жизнь во всех отраслях социалистического хозяйства, в том числе и на транспорте. Мощным подьемом рабочего изобретательства, волной ценных производственных предложений ответила масса транспортников на призыв тов. Сталина: „Техника в период реконструкции решает все“. И свыше 100 тысяч изобретений и рационализаторских предложений железнодорожников за один только 1931 г. были несомненно крупным вкладом масс в арсенал социалистической реконструкции транспорта.

Среди ценнейших советских изобретений — такие, как автосцепка тов. Мирошниченко, автоматический тормоз тов. Матросова, которые по своим техническим качествам выдвигают их на первое место в ряду известных мировых типов этих приспособлений. Исключительная четкость торможения, равномерное наполнение тормозных цилиндров независимо от хода поршней — таково главное достоинство тормоза Матросова. Эластичность, быстрота действия и большое сцепное сопротивление положительно отличают автосцепку тов. Мирошниченко. Подготовка к переходу развернута интенсивно.

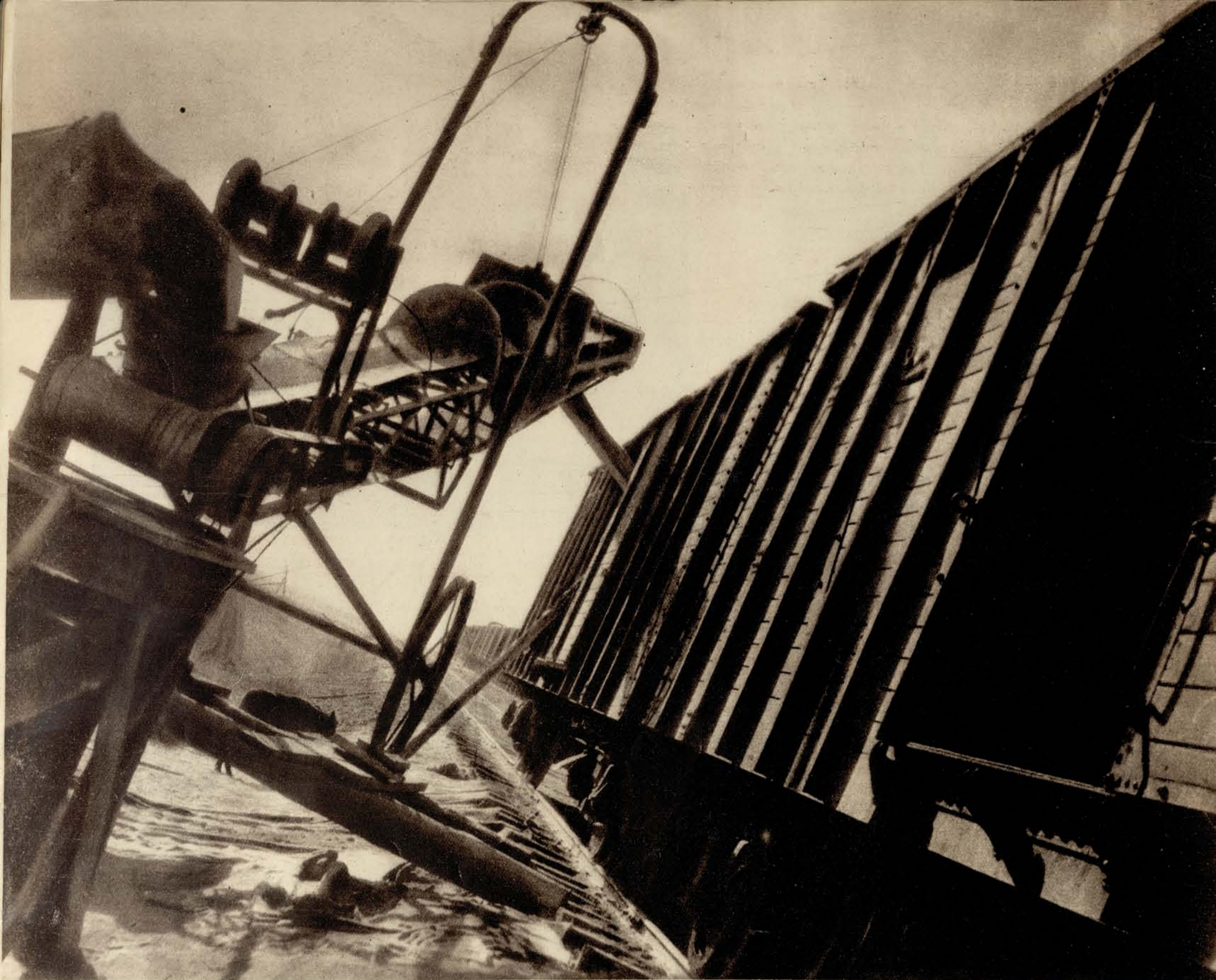
Автосцепка и автотормоз призваны решительно повысить эффективность работы подвижного состава дорог. Уже в нынешнем году 20 процентов вагонного парка СССР должны быть оборудованы автотормозами. Полный переход на автосцепку намечается в 1934/35 г. Эти работы войдут составным звеном в широкую программу реконструкции транспорта, намеченную в решениях XVII партийной конференции на вторую пятилетку.



Тов. Мирошниченко — изобретатель автосцепки нежесткого типа — за работой.

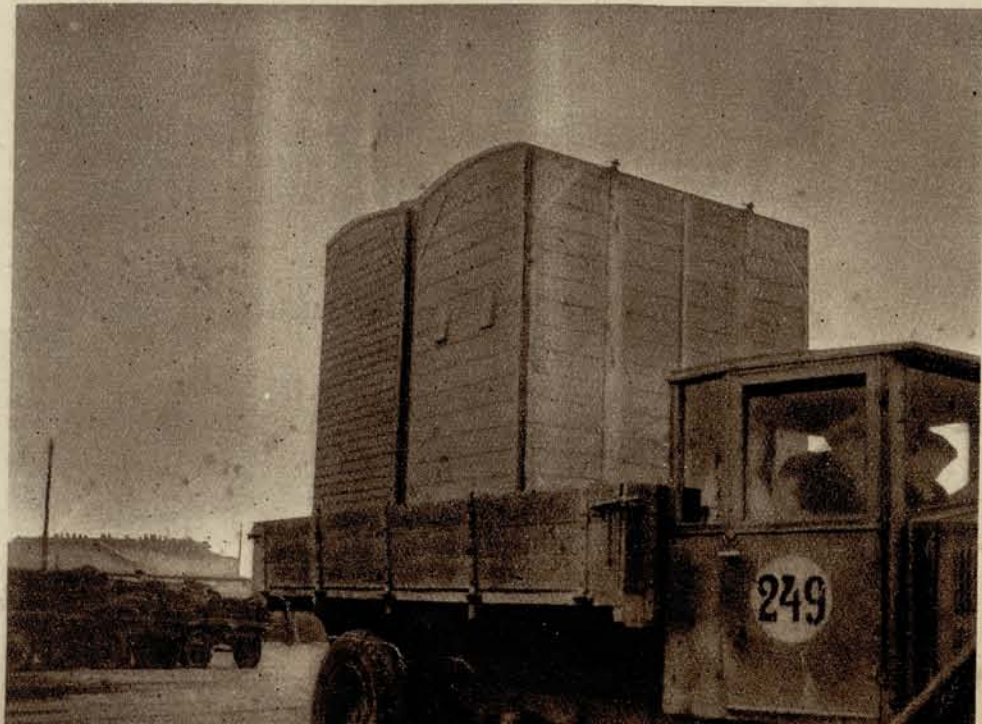


Автоматическая и электрифицированная пассажирская линия Северных дорог в действии. Оборудованная по последнему слову техники пригородная линия Северных Москва—Мытищи—Софрино продолжена ныне до Загорска (70 км).



Контейнеры — стандартные ящики с продукцией, нагружаемые без перегрузки прямо на платформы — сулят огромную экономию в использовании полезной площади подвижного состава и большое ускорение погрузочных операций. На станции Лизино Моск.-Курской были применены первые контейнеры в работе.

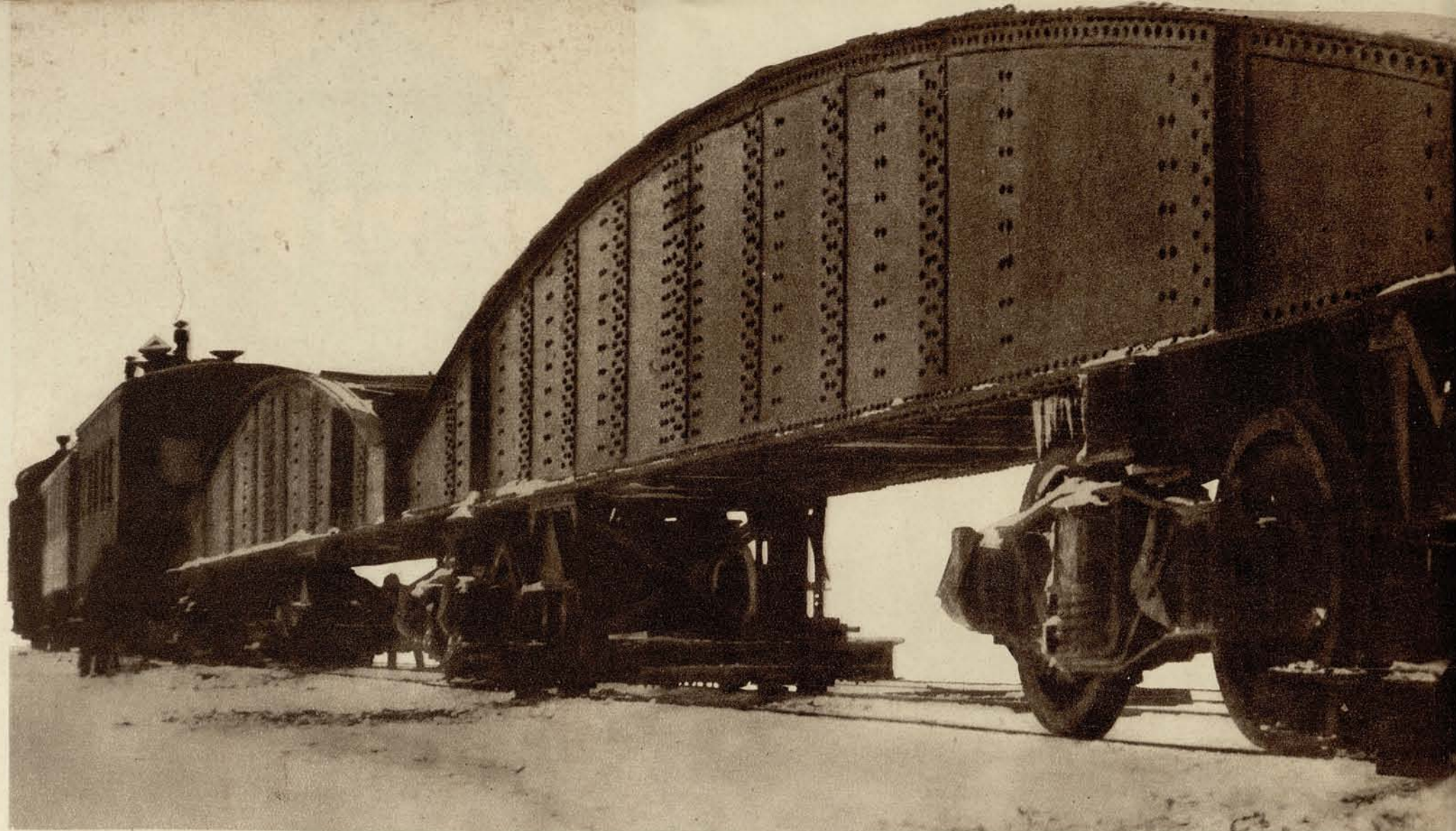
Две с половиной — три тонны груза в один прием перегружаются в контейнере с платформы на грузовик. Станция Ленинград и растущее ленинградское автохозяйство, первые развертывающие такое использование контейнеров, получат большую экономию от широкого их применения.



„Нужно немедленно перейти на механизацию наиболее тяжелых процессов труда, развертывая это дело „во всю“ (И. Сталин). Погрузка-разгрузка, трудоемкие работы на железнодорожном транспорте резко ускоряются, освобождают сотни и тысячи столь нужных нам рабочих рук с введением механизмов. Транспортёры, скрепёры, шнеки, ломы идут на смену мускульной силе. Уже в 1931 г. было размещено механизмов для транспорта в союзной промышленности на 40 млн. руб. Исключительно важную роль должна сыграть механизация погрузки сыпучих тел (зёрно, картофель и т. д.) для ускорения перевозок сельскохозяйственной продукции. Огромное уменьшение простоя вагона, а, следовательно, и более быструю пульсацию всего транспортного процесса обеспечивают новые механизмы.

Лопата и совок, которыми раньше вручную подавали уголь на паровоз, должны скоро уйти в область предания. Экипировка паровозов—один из важнейших моментов организации тягового хозяйства—получает в процессе реконструкции крепкую механизированную базу. Угольные эстакады с механизированной подачей угля в большом количестве оборудуются на сети. Вопросы угольных смесок, бережного хранения и правильного отпуска топлива получают благодаря механизации свое разрешение.





Подъемно-рехтовочная машина путевого комбайна, на ходу производящего подъемку, рехтовку, подштопку земляного полотна, перегонку шпал и дренажные работы.

Во второй пятилетке вместе с мощными паровозами, электровозами и большегрузными вагонами реконструируемые пути транспорта получают и путевого комбайна.

Путевой комбайн — комбинация машин непрерывного действия, объединенных в одном или нескольких поездах. Сконструированные Тульским заводом еще к XIV годовщине Октября, опытные машины путевого комбайна подтвердили на опыте полную правильность принципов проектирования комбайна и кладут

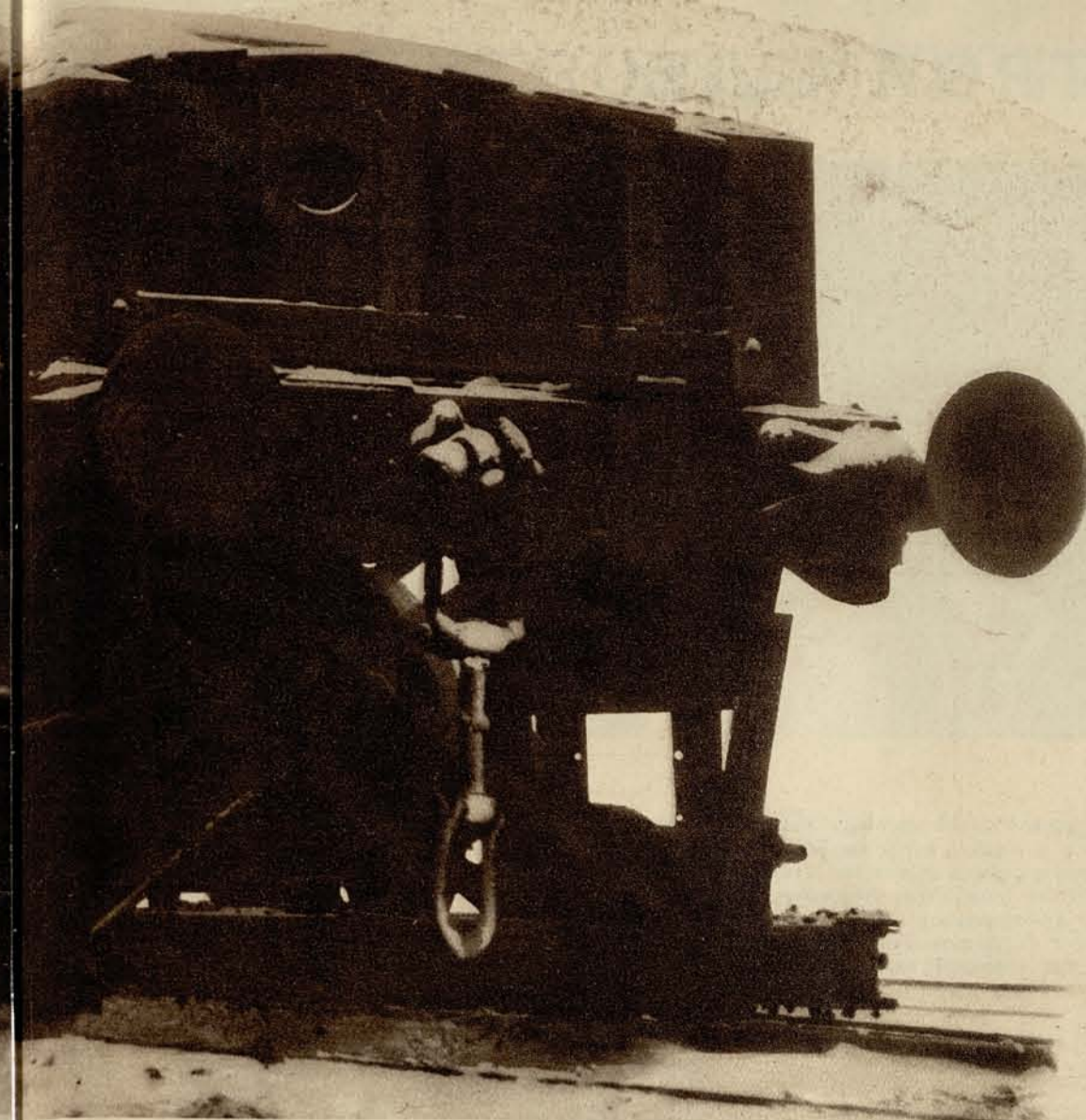
основу для развертывания массового производства этих механизмов. Ремонт пути (подъемка, рехтовка, подштопка) со скоростью 5 км в час, автоматическая смена шпал на ходу (с такой же скоростью) и, наконец, полная механизация карьерных работ с добытием и погрузкой балластного состава в 20—30 минут — таково действие механизмов путевого комбайна.

Путевой комбайн должен быть в ближайшем будущем поставлен на рельсы практического применения.

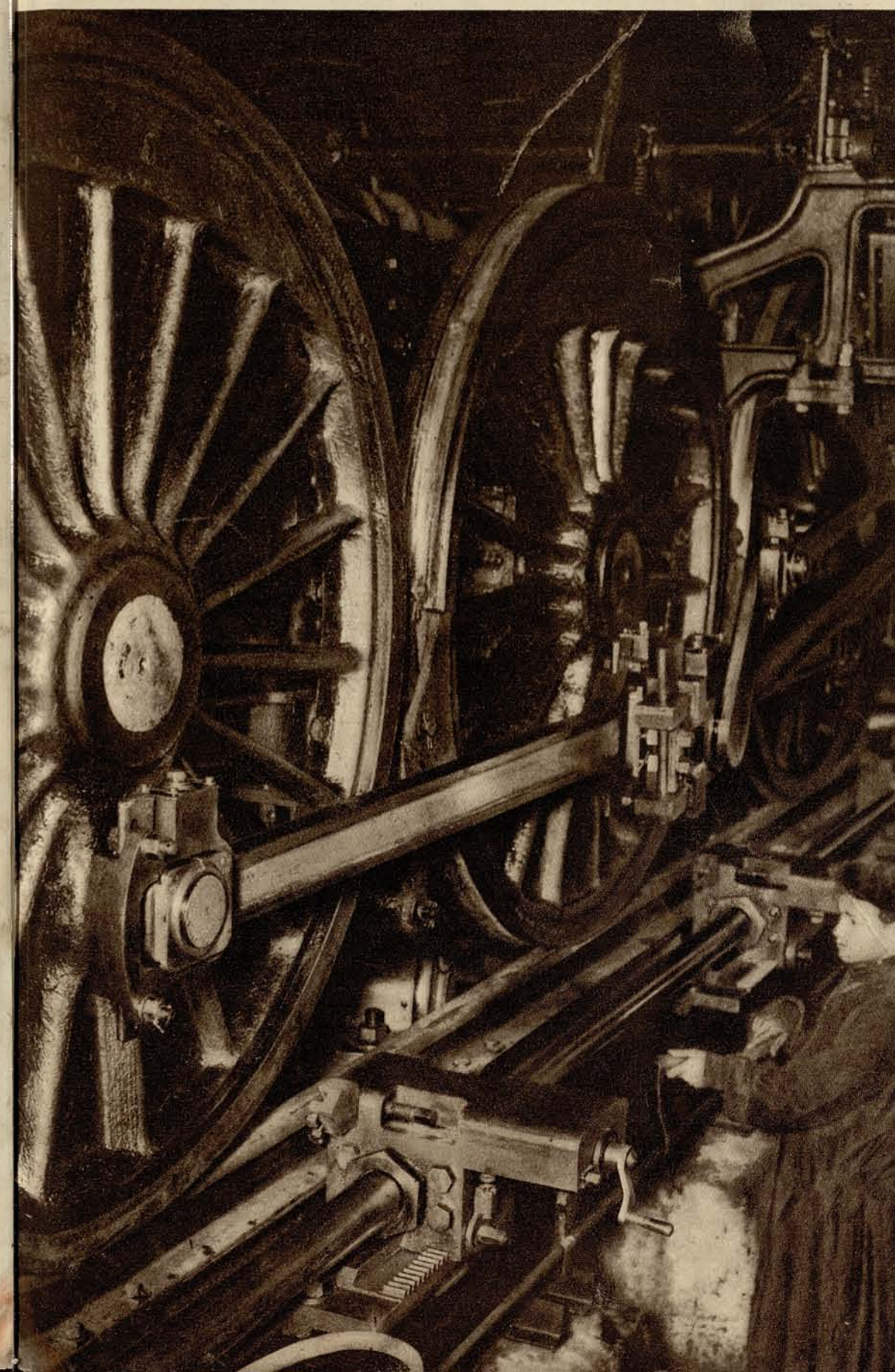
Саморазгружающийся состав путевого комбайна для производства балластных работ.



Фиолетовые огни: огни электросварки, получающей широчайшее применение в реконструкции транспорта (путевые, депоовские работы, заводской ремонт и т. д.).



Мировое изобретение — обточка колес на ходу в процессе практической наладки.



Тт. Гурский, Виноградов и Столяров — изобретатели обточка на ходу.

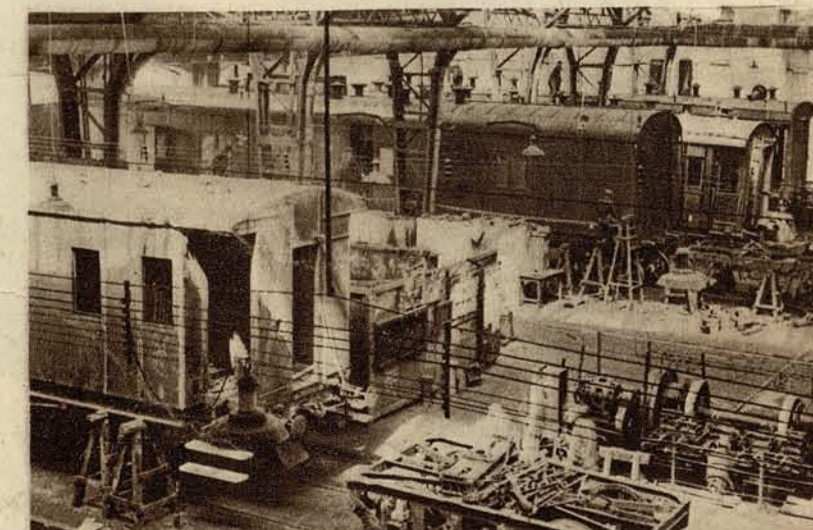
Курс на механизацию путевых работ ни в какой, однако, степени не снимает, а, наоборот, во всей остроте ставит вопрос о решительном улучшении проводимых уже путевых работ и лучшей организации труда на ремонте пути.

Широкое внедрение сделщины, нормирования, перестройка работы каждой путевой дистанции, околка, колонны на основе 6 условий тов. Сталина, установление непрерывного технического контроля за ремонтом, доведение плана до околка хозяйства — одного из отсталых участков транспорта.

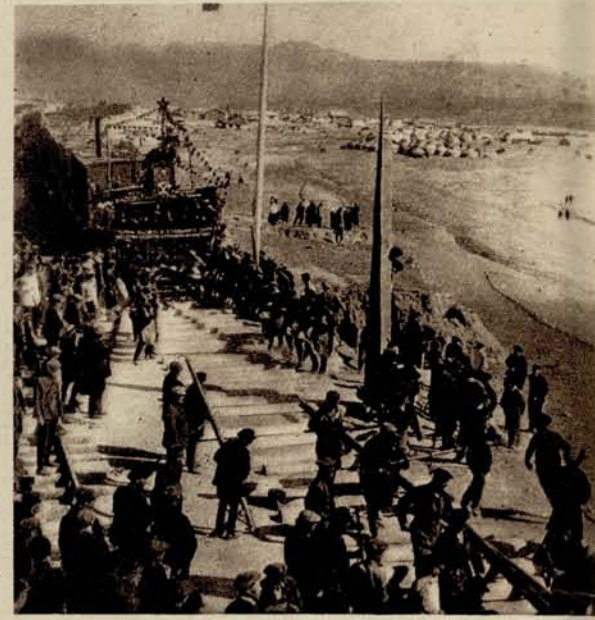
Уже в этом году грузовые потоки осени и зимы должны быть повсюду обеспечены крепкими стальными путями.

18 новых депо, 16 депо, оборудованных горячей промывкой, 267 новых депоовских стоек на важнейших загруженных направлениях — вот программа перевооружения сети депо только к нынешним осенне-зимним перевозкам. И эта программа, обеспечивающая большой прирост производственной мощи депо, войдет первым звеном в развернутую реконструкцию депоовского хозяйства на сети.

Ремонт вагонов на Перовском заводе по японскому методу узкого фронта работы.



СТРОИМ ДЕСЯТКИ ТЫСЯЧ КМ НОВЫХ Ж.-Д. ЛИНИЙ



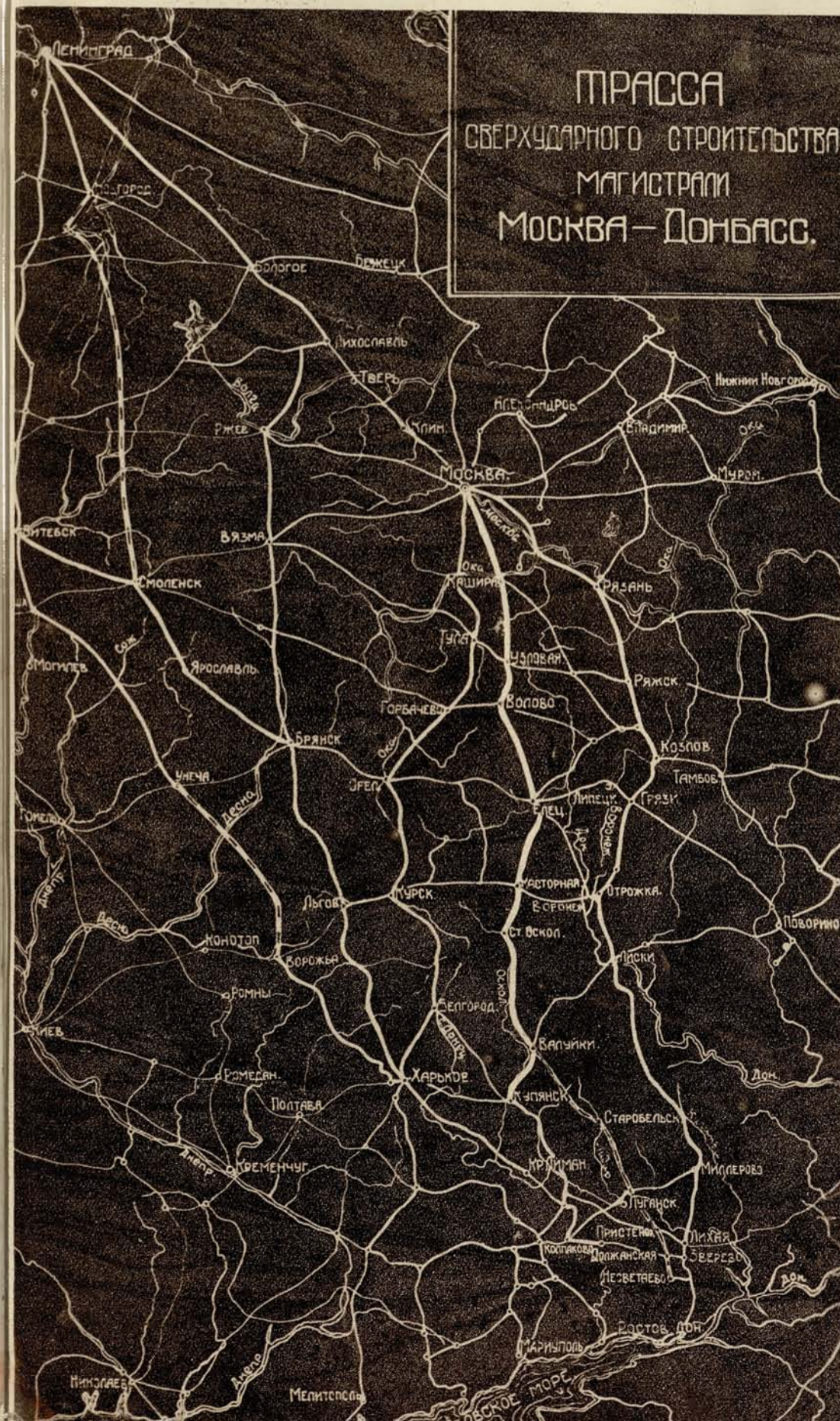
30 лет шли в царской России разговоры о постройке Туркестано-Сибирской дороги. Советское правительство в декабре 1926 г. вынесло решение о постройке Туркестано-Сибирской дороги к концу 1931 г. Энтузиазм строителей сократил пятилетний срок постройки дороги на 17 месяцев. Первого мая 1930 г. строительство дороги было закончено в беспримерно короткий срок. Путь сибирскому хлебу и лесу в Среднюю Азию открыт. Средняя Азия избавлена от необходимости культивировать хлеб на полях, самой природой предназначенных под хлопковые плантации. Полторы тысячи километров Турксиба это менее 10 процентов всего протяжения новых железнодорожных линий, выстроенных при советской власти. 18 тыс. километров новых линий было выстроено со времени революции.

Крупнейшее строительство ведется сейчас на линиях протяжением в 5 тыс. км. Выход из Сибири, выходы из Донбасса, «вертушка» Урало-Кузнецкого комбината, ж.-д. связь с новостройками — все это требует громадного ж.-д. строительства. Только в текущем году должны быть введены в эксплуатацию 1 800 км новых линий. Никогда дореволюционная Россия не знала таких темпов ж.-д. строительства. Крупнейшая ж.-д. стройка Советского Союза — Москва — Донбасс, этот Магистраль транспорта, строится темпами, значительно превышающими темпы Турксиба.

Достаточно сказать, что 920 км, составляющих протяжение этой линии, будут полностью закончены в 1933 г. Частично же вторые пути на отдельных участках этой магистрали войдут в эксплуатацию уже в текущем году и помогут транспорту успешно справиться с осенне-зимними перевозками. Новые железные дороги помогают развернуть использование имеющихся у нас огромных природных богатств, включить в стремительные темпы хозяйственного развития новые районы, поднять уровень производства и темпы хозяйственной жизни в старых промышленных центрах.



Изыскания на трассе Москва — Донбасс.



Трассировка будущего пути в районе ст. Луганской.



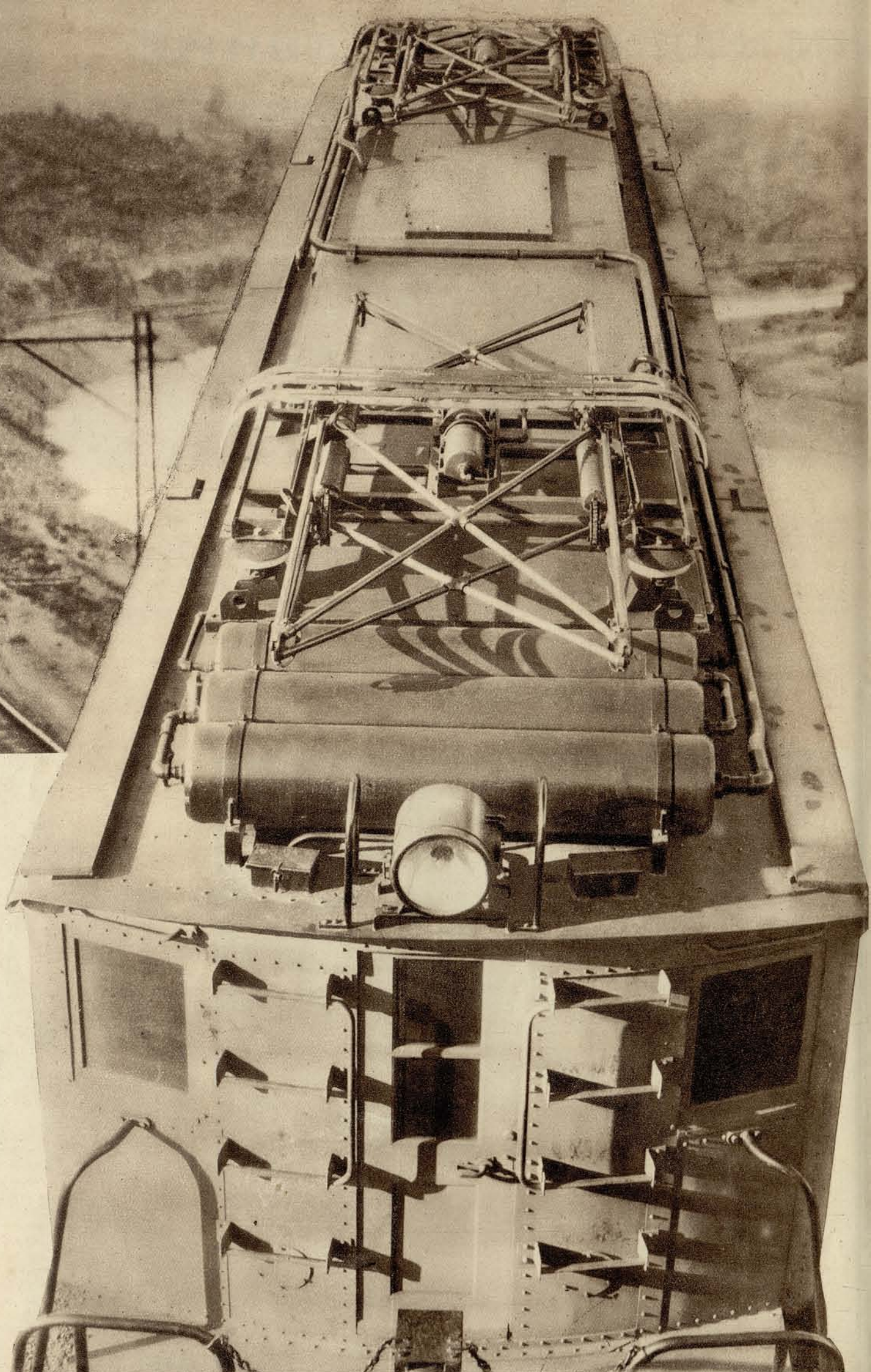
Изыскания вносятся на план.



Контактная линия на Сурамском перевале.

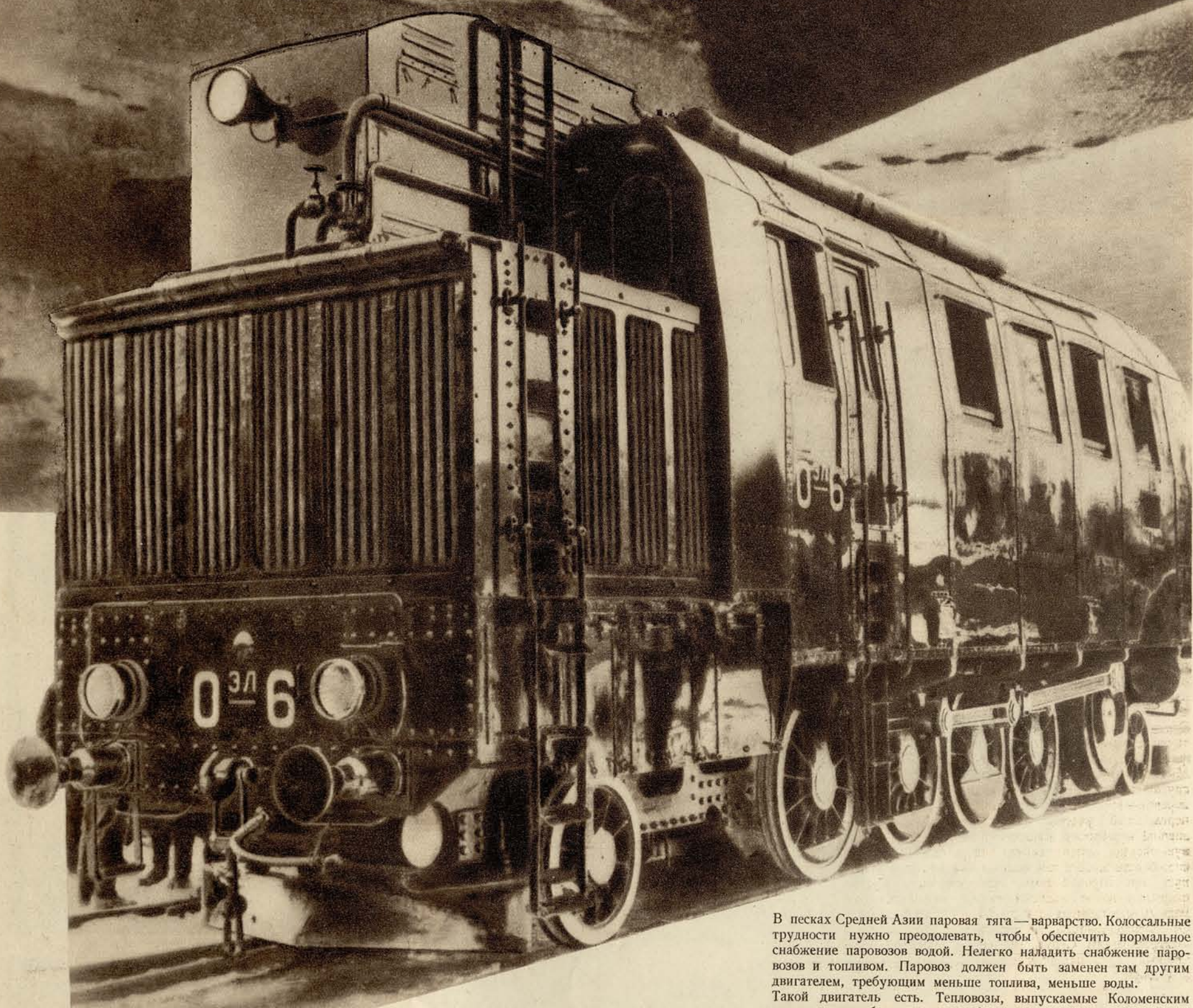
Электрификация английских железных дорог должна была обеспечить экономию топлива в 10 млн. тонн, удешевить эксплуатацию, улучшить работу транспорта. Тем не менее проект электрификации был отклонен. Давление угольных баронов и ряда конкурирующих компаний оказалось сильнее здравого смысла и экономической целесообразности. Электрификация Советского Союза охватит десятки тысяч километров. От первых работ по электрификации пригородных участков (Москва—Софрино, Мытищи—Монино) мы перешли к электрификации грузовых магистралей. Первая из них—Сурамский перевал—закончена в августе 1932 г. Труднейший перевальный участок Закавказской ж. д., тормозивший переброску ответственных грузов, в первую очередь, нефти, повысил теперь свою провозную способность больше чем если бы был построен второй путь при паровой тяге. Электрификация Сурама открывает новые возможности для разработки громадных естественных богатств Закавказских республик. От электрификации пригородных участков через электрификацию Сурама мы идем к электрификации мощных грузовых магистралей Донбасса, Урала и Сибири.

Первый электровоз на Сураме.



В день открытия Сурамской электрифицированной дороги.

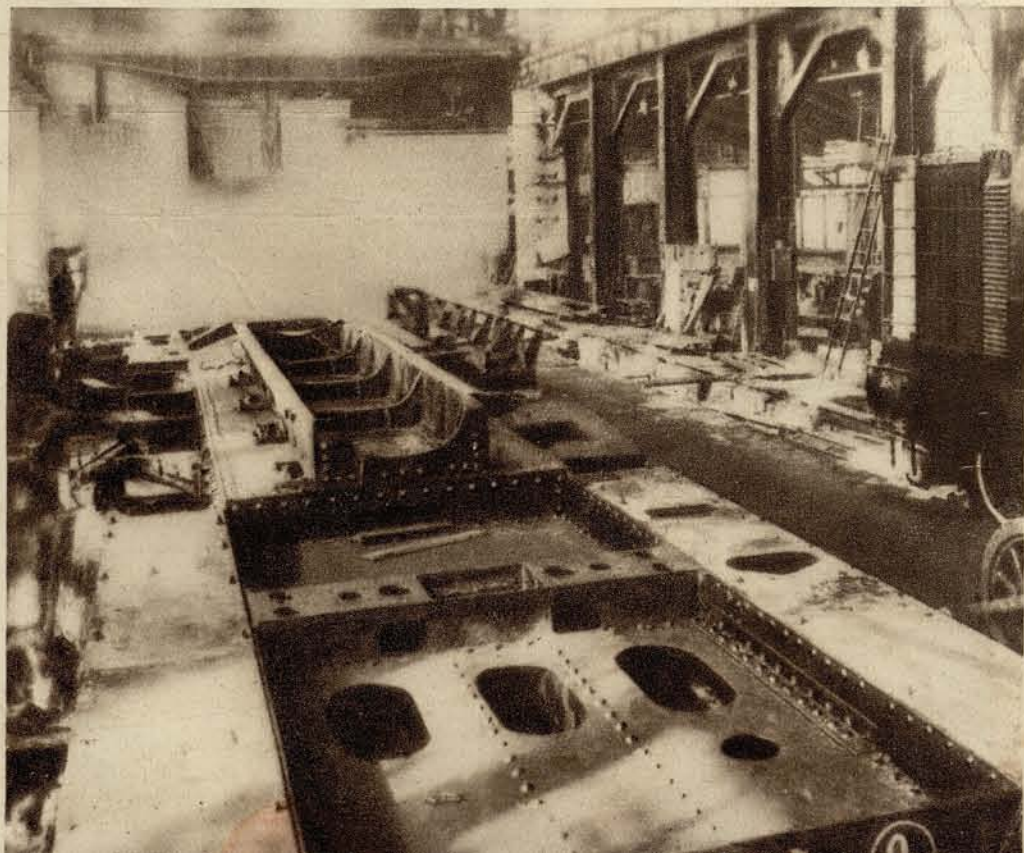
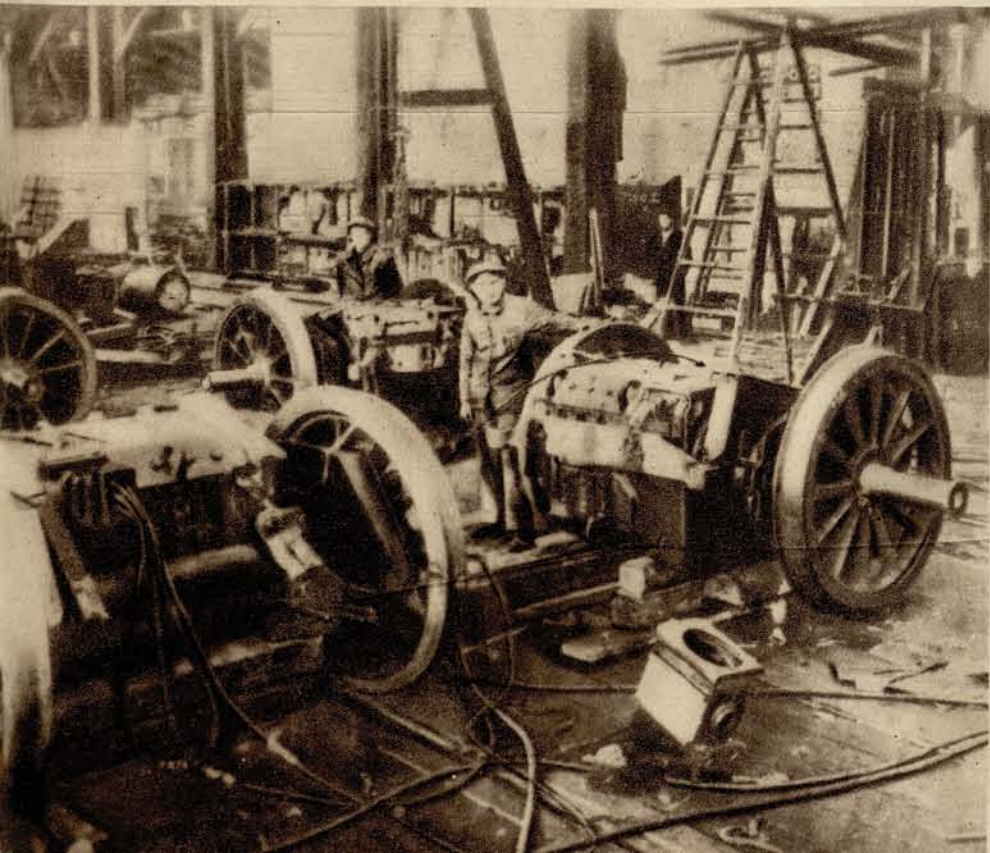




В песках Средней Азии паровая тяга — варварство. Колоссальные трудности нужно преодолеть, чтобы обеспечить нормальное снабжение паровозов водой. Нелегко наладить снабжение паровозов и топливом. Паровоз должен быть заменен там другим двигателем, требующим меньше топлива, меньше воды.

Такой двигатель есть. Тепловозы, выпускаемые Коломенским заводом, потребляют только 10 килограмм воды на 100 километров пробега, тогда как паровозу для этого же пробега нужны десятки тонн воды. В то же время и коэффициент полезного использования топлива на тепловозе доходит до 25 процентов, тогда как на паровозе он едва составляет 6—8 процентов. На тепловозную тягу будут полностью переведены линии Сталинград—Тихорецкая и Сальск—Батайск. Развертывание тепловозостроения на Коломенском заводе является крупнейшей победой советского машиностроения.

Тепловозы строит Коломенский завод.





Разрушительная сила мирового экономического кризиса сказалась на Западе не только на падении производства. К уровню конца прошлого столетия отбросил кризис и пассажирские перевозки.

Растут пассажирские перевозки только на железных дорогах Советского Союза. Пресловутый довоенный уровень оставлен далеко позади. В текущем году наши железные дороги перевезут уже 890 млн. пассажиров.

Кто эти сотни миллионов людей, едущих из конца в конец Советской страны? Едут колхозники в помощь гигантским стройкам, едут рабочие, инженеры, иностранные специалисты, едут студенты, отпускники, туристы. Миллионы людей работают на строительстве. Миллионы людей работают в сезонных отраслях народного хозяйства. Сотни тысяч новых рабочих нужны новым фабрикам, заводам, шахтам. Всех их транспорт должен быстро и во время перебросить. И транспорт везет миллионы людей, одних на десятки, других на тысячи километров. Советский Союз, занимающий шестую часть земной поверхности, не состоит более из разрозненных кусков, скрепленных полицейской нагайкой и солдатским штыком. Советский Союз стал неделимым хозяйственным организмом, где каждая даже самая далекая окраина неразрывно связана и с центром и с любой другой областью. Хозяйственные, административные, культурные связи, участие в общественной и хозяйственной жизни всех без исключения областей и районов, вовлечение в хозяйственную и культурную жизнь новых районов, отсталых когда-то окраин создают невиданный нигде в мире пассажиро-оборот.



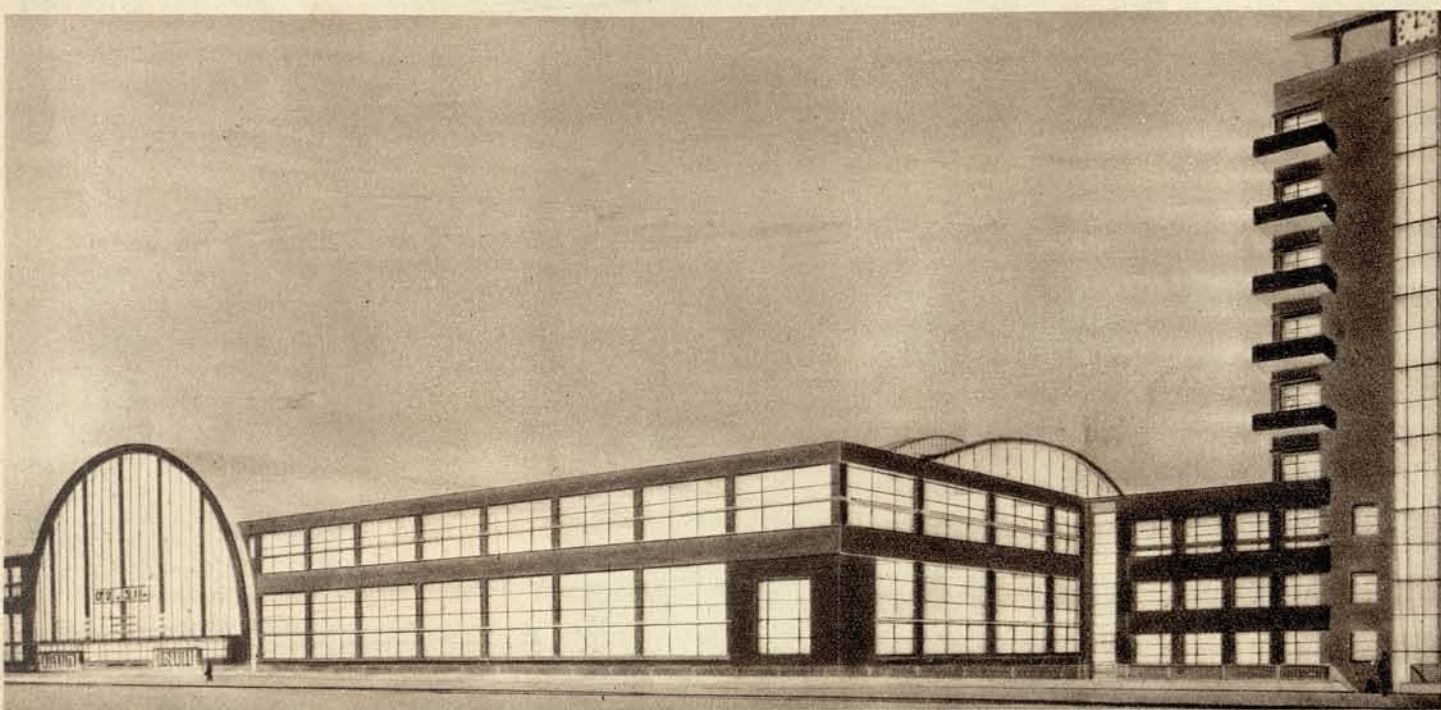
Сейчас транспорт приступил к реконструкции пассажирского движения. Строятся новые паровозы; удобные, с комфортом отделанные вагоны. Октябрьский завод начал выпускать спальные вагоны прямого сообщения, которые до войны вывозились из-за границы. На Коломенском заводе заканчивается сборка сверхмощного пассажирского паровоза 1-4-2.

Для пассажиров создаются максимальные удобства. Специальный трест вагон-ресторанов обслуживает поезда дальнего следования. На станциях и вокзалах буфеты. „Красная стрела“, экспресс Москва—Харьков и „синий экспресс“ регулярно курсируют между крупнейшими промышленными центрами.

Увеличиваются из года в год потоки иностранных туристов. Бесконечное разнообразие природы, захватывающие картины социальной жизни и нового быта, грандиозные стройки, комфортабельные условия самих поездок делают путешествия по Советскому Союзу все более и более увлекательными и заманчивыми. Десятки тысяч иностранных туристов едут в Советский Союз и ненасытно оглядывают самые далекие уголки, самые ничтожные мелочи, открывающие им новые импульсы, новое волнующее содержание общественной жизни.



Новый вокзал, выстроенный в Киеве.

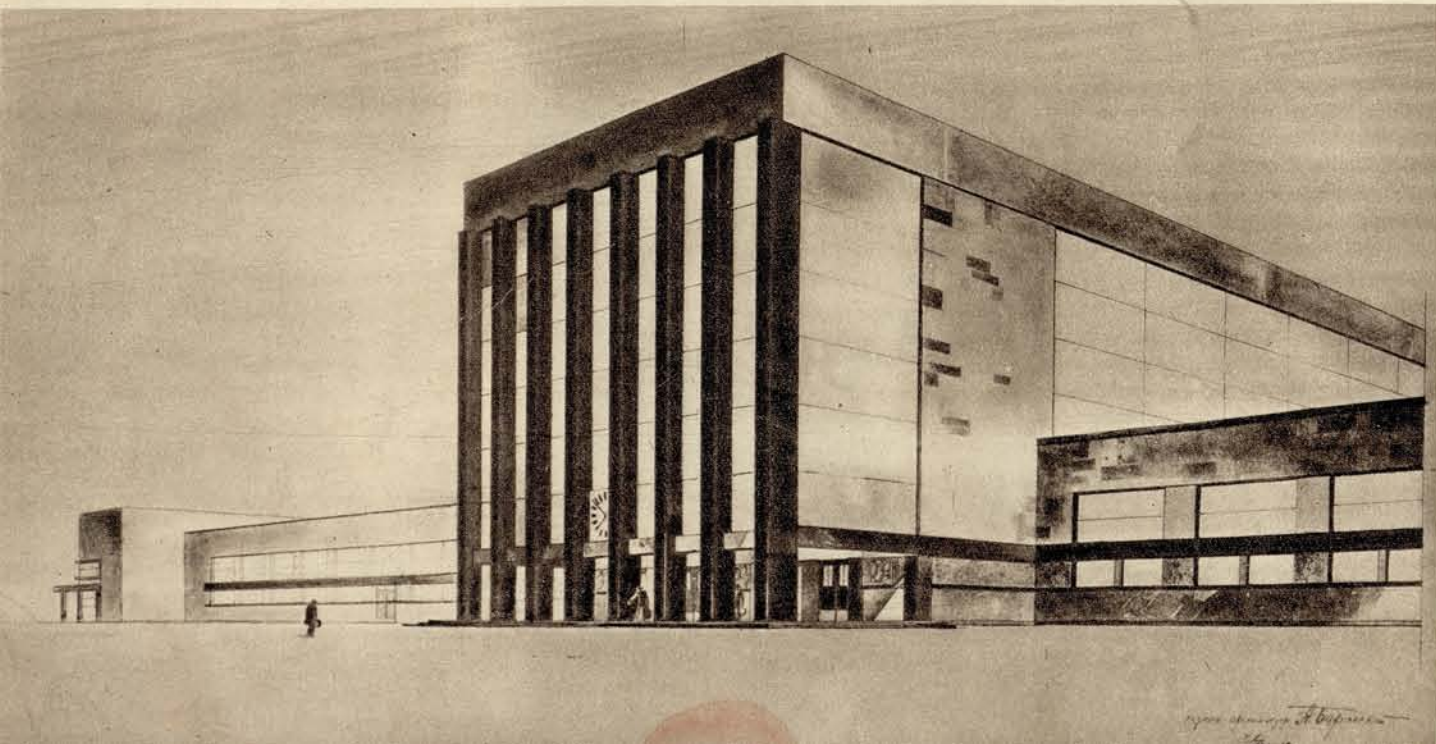


Таков должен быть новый вокзал в Новосибирске.



Новый вокзал в Свердловске (проект).

Проект вокзала в Челябинске.



Во всех странах подвижность населения находится в прямой связи с уровнем культурного развития и материального благосостояния широких масс. В царской России пассажирские перевозки составляли 184 млн. пассажиров в год, что не давало даже 1,5 поездки в год на человека. В Советском Союзе к концу пятилетки пассажирские перевозки достигли 890 млн. пассажиров, увеличившись в 5 раз в сравнении с довоенными. В этом лишнем раз сказался рост культурного и материального положения трудящихся в СССР.

Транспорт не успел подготовиться к такому росту пассажирского движения. И одним из самых узких мест пассажирского движения оказались вокзалы, эти старые тесные коробки, выстроенные бывш. железнодорожным ведомством, без всякого внимания к нуждам и потребностям пассажиров, без всякой перспективы на сколько-нибудь заметный рост движения.

Реконструкция транспорта относится и к вокзалам. То, что можно сделать сейчас — максимально расширить вокзальные помещения, окружить пассажиров заботой и вниманием, предоставить им максимум удобств — уже делается. Крупнейшие вокзалы Советского Союза вдвое и втрое увеличили за последний год полезную, предназначенную для пассажиров площадь, организовали гостиницы и общежития для транзитников, выделили уютные детские комнаты. Но этого мало. Вокзалы нуждаются в полной реконструкции и прежде всего в новых зданиях, построенных в расчете на дальнейший рост движения, на удовлетворение потребностей советского пассажира. Эти новые вокзалы — дворцы строятся, в текущем году 21 млн. руб. вкладывается в их строительство, и уже в ближайшие годы заменят в Москве (центральный вокзал), в Нижнем, в Новосибирске, в Свердловске, Киеве, Челябинске и ряде других городов старые тесные и темные коробки.



Зал ожидания на Северном вокзале



Ресторан на Северном вокзале.



Читальный зал на Северном вокзале.



Северный вокзал в Москве, пропускающий в текущем году до 135 тыс. пассажиров в день, первым приступил к реконструкции. Он оказался первым и в соревновании вокзалов на чистоту и образцовую работу. Опыт Северного вокзала, целиком использовавшего свои помещения только для пассажиров, выслев отсюда другие учреждения, сумевшего сделать вокзальные залы такими же благоустроенными и чистыми, как жилые квартиры, переняли и перенимают сейчас все крупные вокзалы Советского Союза.



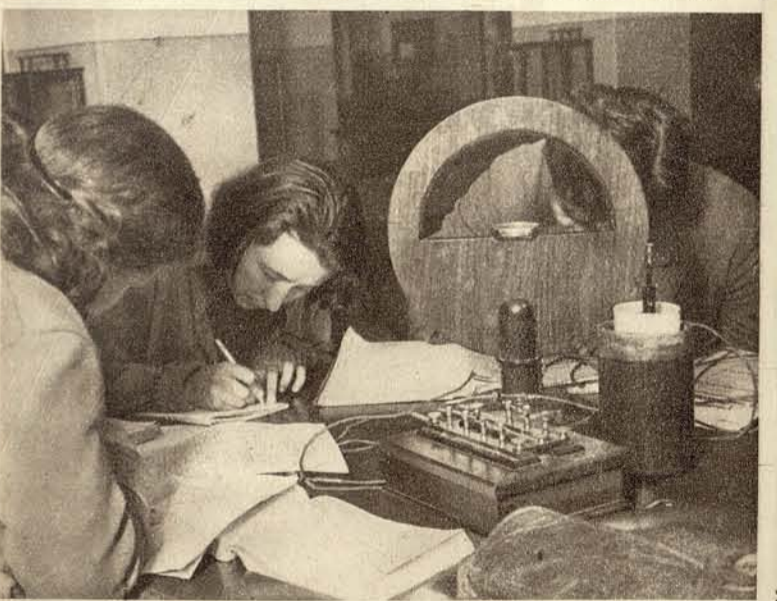
Лаборатория электрических железных дорог Ленинградского института путей сообщения.



Практические занятия с аппаратом жезловой сигнализации системы Грегера в Закавказском институте путей сообщения.



Занятия по изучению станционной блокировки системы Маке-Юдева.



Ударная студенческая бригада разрабатывает полученное задание.



В химической лаборатории Ленинградского института путей сообщения.

Т Р А Н С П О Р Т Г О Т О В И Т Н О В Ы Е К А Д Р Ы

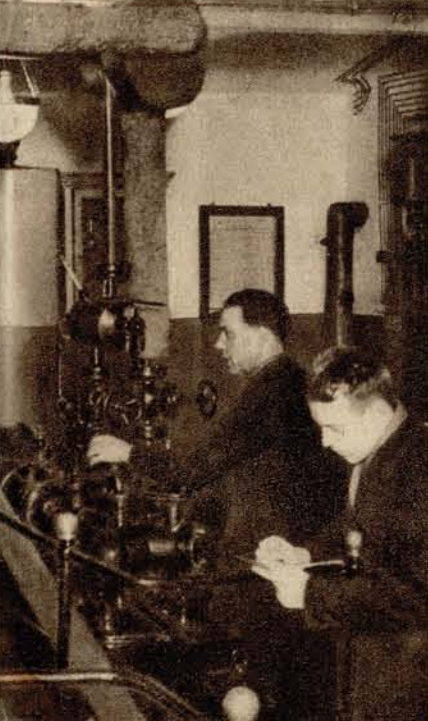
Транспорту нужны новые специалисты, знакомые с электрификацией железных дорог, и с автоблокировкой, и с мощными паровозами, знакомые со всеми элементами реконструкции. Где их взять? Раньше приходилось посылать инженеров и техников за границу, чтобы они там переучивались заново, отвыкали от нашей устаревшей техники, переключались на технику передовую. Теперь этого мало. Мы и теперь учимся за границей и приглашаем к себе на работу крупнейших иностранных специалистов. Но нам нужны сейчас не единицы и не десятки, а тысячи и десятки тысяч новых квалифицированных работников. Этим работников готовит сейчас собственная сеть транспортных ВТУЗ'ов и техникумов. Они готовятся не только в тех двух столичных путевых институтах, которые остались нам с дореволюционных времен. Транспортные институты организованы и построены в Омске, Свердловске, в Иркутске, Томске, в Киеве, в Тифлисе, в Днепропетровске и ряде других городов. Число учащихся в транспортных ВТУЗ'ах увеличилось за последние годы в десять раз, в техникумах — в шесть раз, в ФЗУ — в восемь раз.

В светлых лабораториях, в тихих кабинетах, в просторных аудиториях знакомится новая смена с основами транспортного хозяйства. На железнодорожных путях, в мастерских и депо получает она крепкую практическую закалку. Тысячи новых работников получает транспорт уже сегодня. Завтра он получит десятки тысяч. Эти молодые побег революции навсегда покончат с отсталостью транспорта, выведут его в ряды передовых ведущих отраслей социалистического хозяйства.

Будущие конструкторы.



Холодильная лаборатория МЭИИТ (Москва). Институт Инженеров Транспорта.



На занятиях по химии в МЭИИТ.



Лабораторные занятия знакомят студентов с производственной обстановкой на станции и в депо прежде, чем они приступят к непосредственной практической работе. В МИНЖС (Моск. Ин-т Инжен. ж.-д. строительства) — три

лабораторных станции, 4 раз'езда, один блокпост с полным оборудованием. Студенты знакомятся с маневровой и эксплуатационной работой, с сигнализацией и аппаратурой.

Изучение телеграфной аппаратуры в Ленинградском институте путей сообщения.

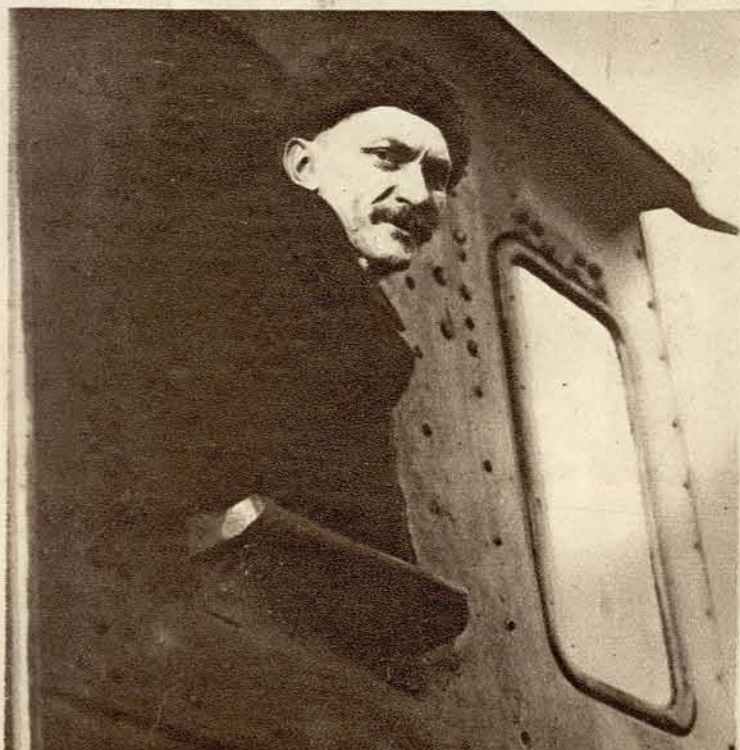


СПАРЕННАЯ—КЛЮЧ К ОЗДОРОВЛЕНИЮ ПАРОВОЗНОГО ПАРКА...



В конкурсе участвовали лучшие машинисты. Победили лучшие из лучших.

Машинист Наврат.



Машинист Чекановский.



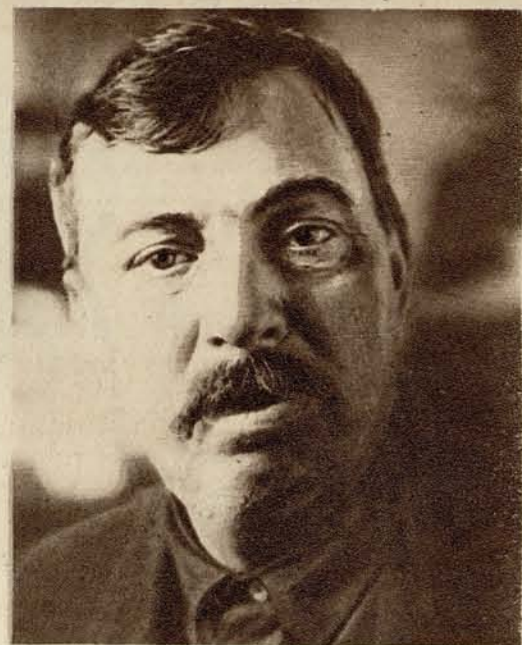
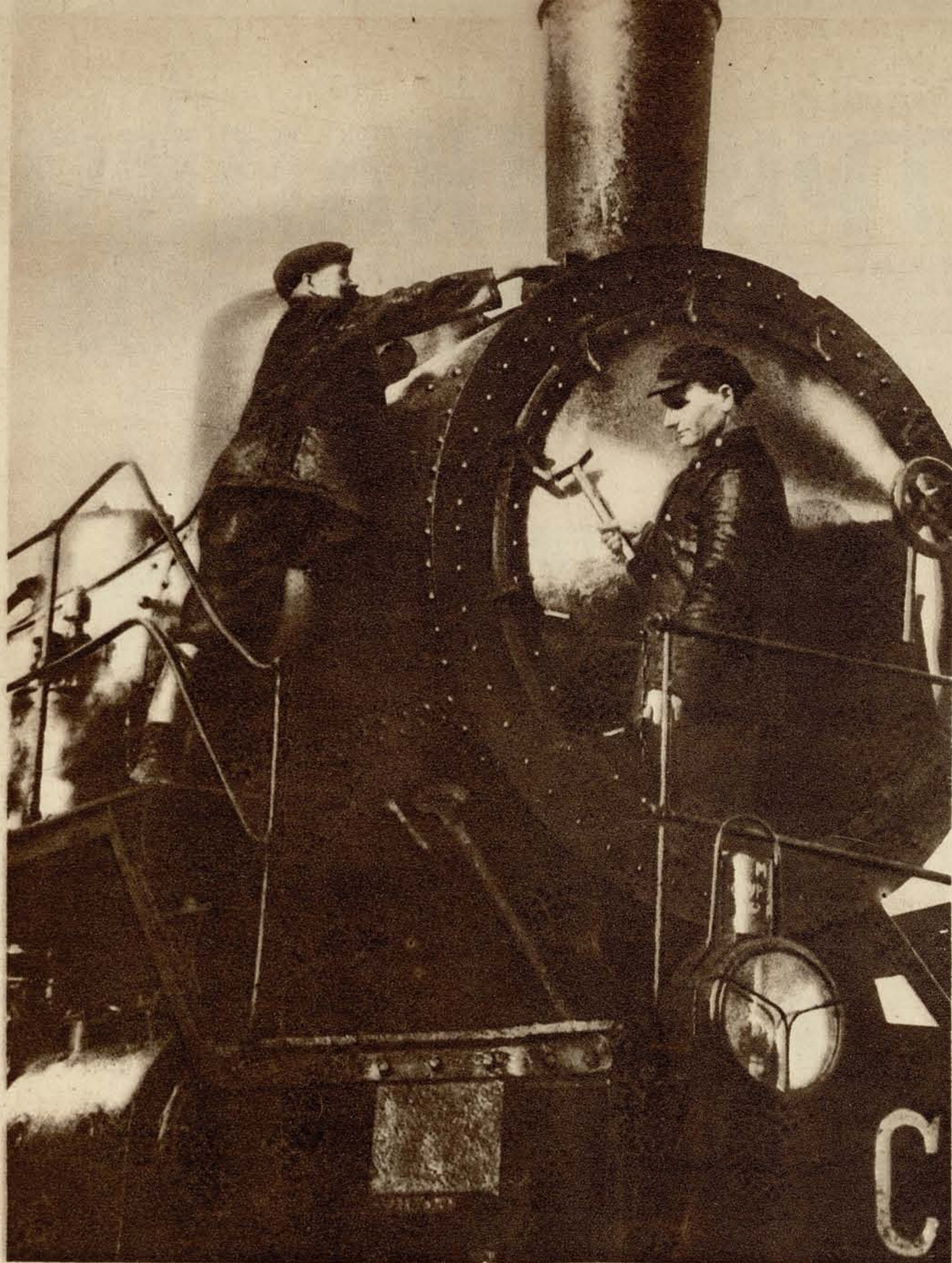
Конкурсный паровоз.



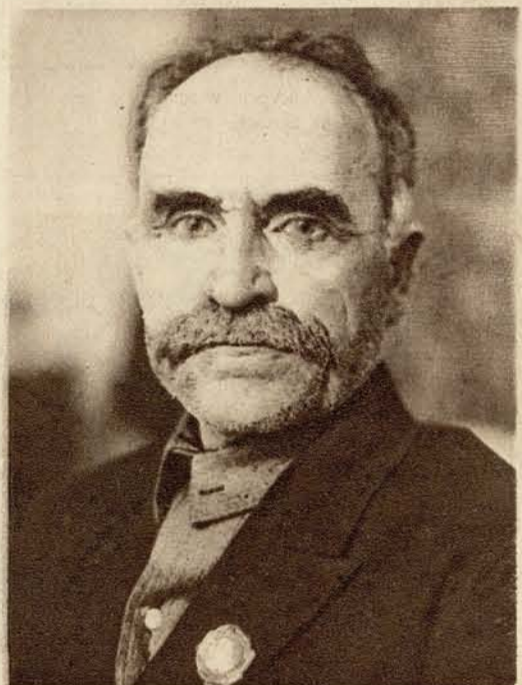
Лучшие ударники транспорта, лучшие машинисты опускали руки. Транспорт работал все хуже и хуже. Количество невывезенных грузов росло: эстакады и фабричные склады были доверху заполнены грузами. Ряд фабрик был уже накануне остановки. Одним некуда было складывать готовую продукцию; другие не получали своевременно топлива и сырья.

Было это в конце 1930 г.

Партия нацупала очаг болезни транспорта—обезличку. В январе 1931 г. Центральный Комитет партии и правительство потребовали, чтобы на каждом паровозе был свой хозяин, чтобы на паровозе располагались только прикрепленные к нему спаренные бригады. Спаренная—ключ к оздоровлению паровозного парка, к оздоровлению транспорта. Железнодорожники подхватили этот лозунг и на деле доказали его правильность. Паровозный парк, разбитый обезличкой, в течение двух месяцев был восстановлен. Резко сократились случаи порчи паровозов в пути. Поезда на станциях не стояли больше в ожидании паровоза. Работа транспорта опять пошла кверху.



Машинист Кошко, награжденный орденом Ленина.



Дорожный мастер Мишин, награжденный орденом Ленина.

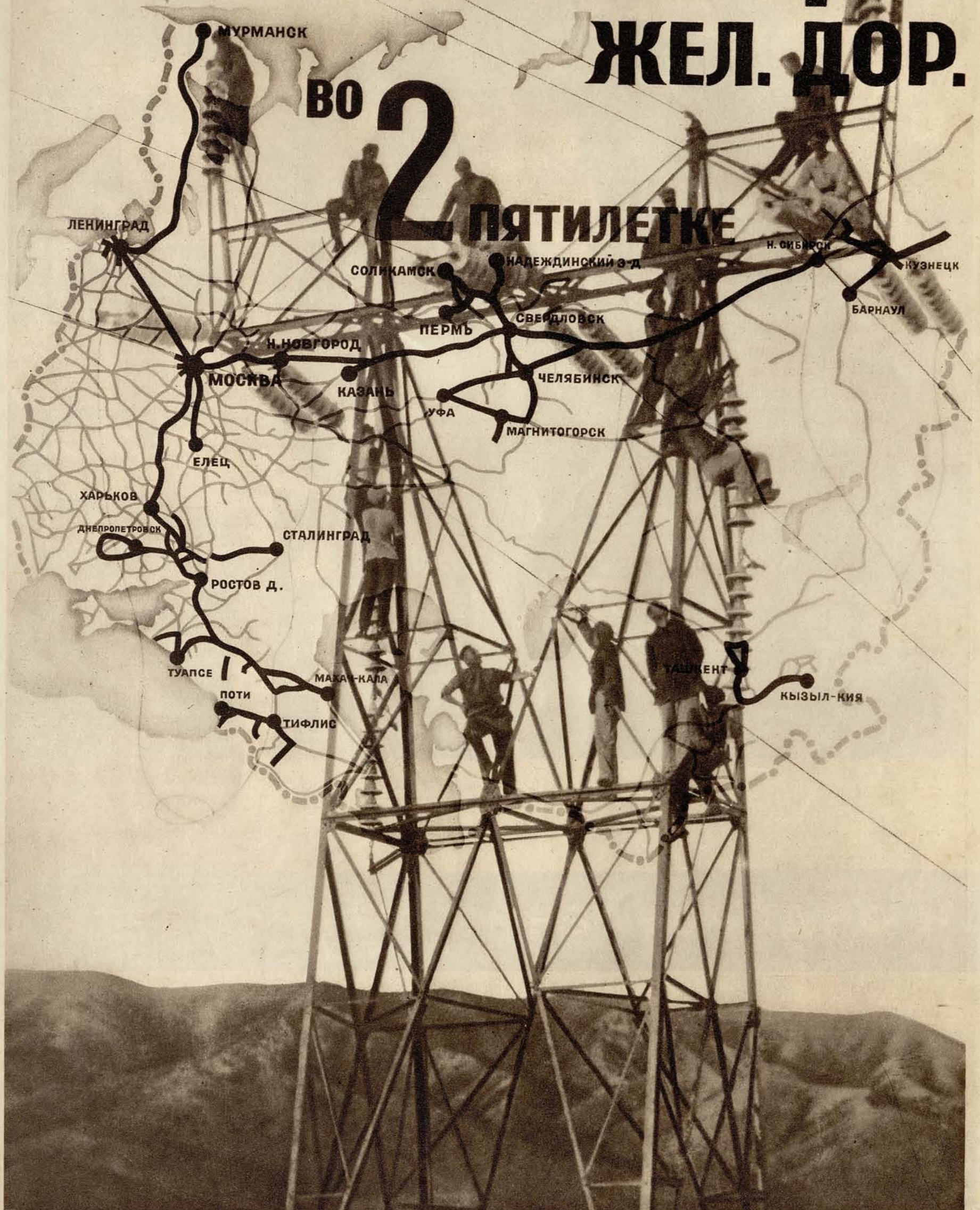
...К ОЗДОРОВЛЕНИЮ ТРАНСПОРТА



Тов. Цицель, начальник депо ст. Авдеевка, награжденный орденом Ленина.

Красной нитью проходит через работу транспорта борьба за спаренную. Тысячи паровозов участвовали в конкурсах спаренных бригад. Сотни паровозов с честью вышли из конкурса, не показав ни одного дефекта в своей работе. Социалистический транспорт гордится этими паровозами. Миллионный коллектив транспортников гордится водителями этих паровозов, победителями на конкурсах спаренных бригад.

ЭЛЕКТРИФИКАЦИЯ ЖЕЛ. ДОР.



Двадцать — двадцать пять тысяч километров наиболее напряженных по грузообороту направлений предполагается, по предварительным наметкам Госплана, электрифицировать во втором пятилетии. Дороги Урала — Кузбасса — выходы из Сибири, обслуживающие гигантский грузооборот УКК — второй угольно-металлургической базы Союза, а также углевозные артерии и выходы Донбасса намечены в первую очередь к электрификации.

СССР НА СТРОЙКЕ

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ИЛЛЮСТРИРОВАННЫЙ ЖУРНАЛ

ВЫХОДИТ В ЧЕТЫРЕХ ИЗДАНИЯХ: НА РУССКОМ, АНГЛИЙСКОМ, НЕМЕЦКОМ И ФРАНЦУЗСКОМ ЯЗЫКАХ
РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ: М. ГОРЬКИЙ, А. ГОЛЬЦМАН, Г. ГРИНЬКО,
Т. ЕНУКИДЗЕ, И. ИОНОВ, М. КАЛМАНОВИЧ, МИХ. КОЛЬЦОВ, П. КРАСНОВ,
Ф. КОНАР, Г. ПЯТАКОВ (ОТВЕТСТВЕННЫЙ РЕДАКТОР), С. УРИЦКИЙ, А. ХАЛАТОВ

№ 8. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ НА СЛУЖБЕ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

В НОМЕРЕ ФОТО: М. АЛЬПЕРТА, С. МАГАЗИНЕРА, А. ПОГОСКОГО, М. ПРЕХНЕРА,
М. РОЗЕНБАУМА, А. САВЕЛЬЕВА, СОЮЗФОТО, И. ТАРТАКОВСКОГО, А. ШАЙХЕТА
ТЕКСТ А. АЙЗЕНБЕРГА И Я. ЛЕВЕНТАЛЯ. МОНТАЖ Н. ТРОШИНА

РЕПРОДУКЦИИ БЕЗ ССЫЛКИ НА ЖУРНАЛ «СССР НА СТРОЙКЕ» ВОСПРЕЩАЮТСЯ
АДРЕС РЕДАКЦИИ: МОСКВА 69, М. НИКИТСКАЯ, 6. ТЕЛ. 4-77-01
ГОСУДАРСТВЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО ИЗОБРАЗИТЕЛЬНЫХ ИСКУССТВ
ОТВЕТСТВЕННЫЙ РЕДАКТОР Г. Л. ПЯТАКОВ

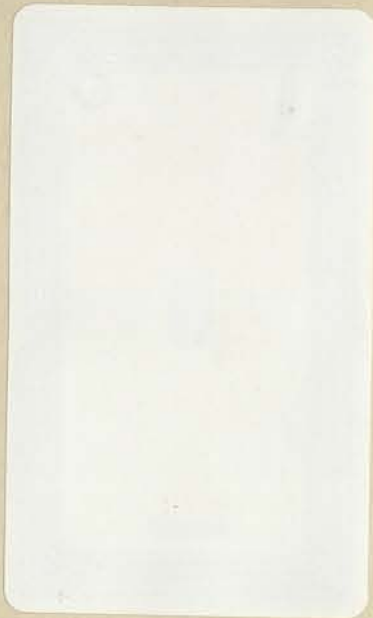
ПОДПИСНАЯ ЦЕНА НА 1932 Г.: ГОД — 15 РУБ.; ПОЛГОДА — 7 РУБ. 50 КОП.

ПОДПИСКА ПРИНИМАЕТСЯ ВСЕМИ ФИЛИАЛАМИ И ОТДЕЛЕНИЯМИ КНИГОЦЕНТРА ОГИЗ'А И ВСЮДУ НА ПОЧТЕ
ЗА ГРАНИЦУ ПОДПИСКА ПРИНИМАЕТСЯ ВСЕСОЮЗНЫМ ОБЪЕДИНЕНИЕМ «МЕЖДУНАРОДНАЯ КНИГА»—

1 р. 50 к.

1932

ОГИЗ



ГБУК г. Москвы
Центральная библиотека
им. Н. А. Некрасова



2 030000 498604