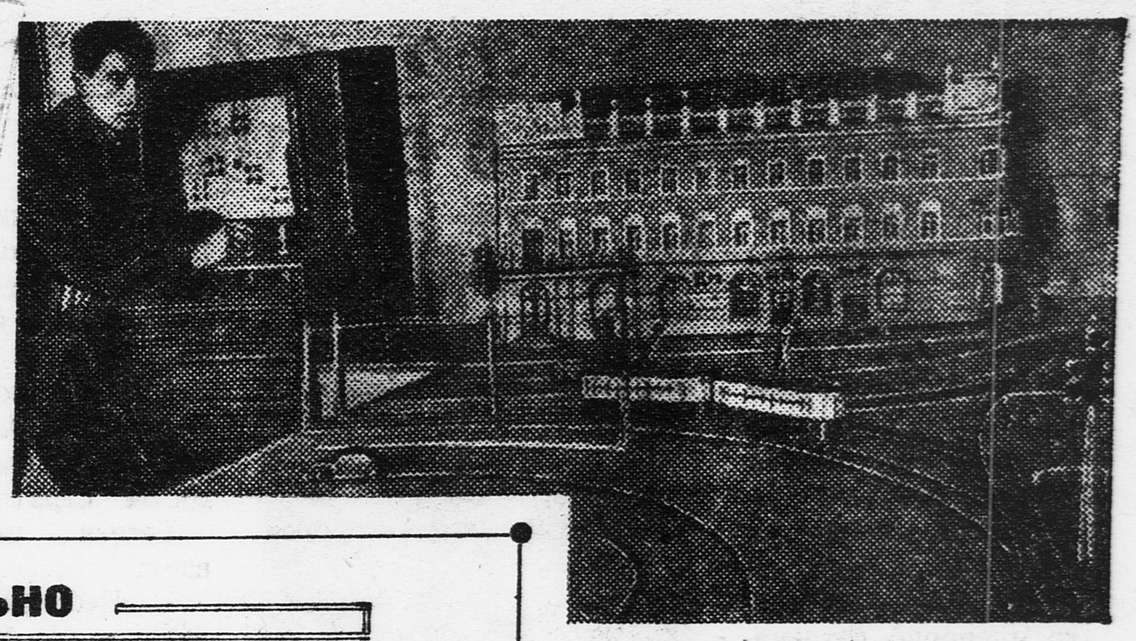
Цена 3 коп.

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!
К борьбе за рабочее дело будь готов!

ПИОНЕРСКАЯ ПРАВДА

ОРГАН ЦК и МК ВЛКСМ 10 сентября 1935 года, вторник, № 119 (1589)



В харьковском дворце пионеров и октябрят имени Постышева в одной из комнат помещается трамвайная лаборатория. На снимке: работник дворца товарищ ТВОРОШЕНКО проверяет работу модели трамваев на макете, изображающем площадь Розы Люксембург.

УЧИСЬ РАБОТАТЬ САМОСТОЯТЕЛЬНО

ВЕРНЫЕ ПОМОЩНИКИ СЕНИ ЛУНГИНА

1

На уроке физики учитель об'яснял знаменитый закон Архимеда. Многие ребята усвоили закон и на этом успокоились.

Сеня не успокоился. Приготовив уроки, он отправился в библиотеку. Разыскал биографию Архимеда. Он узнал жизнь великого ученого из Сиракуз и его открытия.

Закон о земном притяжении натолкнул Сеню на новые поиски. Он разыскал книги о Ньютоне.

Это было в младших классах.

В 7-м классе по физике учили про электричество. Сеня прочел заданное по учебнику. Возникли вопросы. Он достал и прочел «Электротехнику» Рюмина и «Занимательную физику» Перельмана. Потом перешел к опытам изготовления моделей. На технической станции он сделал несколько моторчиков.

Учителя удивлялись его обширным знаниям, далеко выходящим за пределы программы. За год Сеня получил по физике отметку «отлично».

Но так Сеня учился не только по физике.

2

Учитель зоологии поручил Сене сделать на уроке доклад о дневных хищниках-птицах. Сеня отыскал нужную главу у Брэма, сделал выписки из энциклопедического словаря Брокгауза и Ефрона, побывал в зоопарке и сам наблюдал за птицами.

В начале зимы он записался в кружок юных зоологов при зоопарке. Ему с группой ребят поручили вести наблюдения над полевыми мышами.

По зоологии он получил тоже «отлично».

Когда по литературе проходили произведения Толстого, Чехова и Салтыкова-Щедрина, Сеня прочитал все их книги, какие только мог достать.

Сеню увлекает любой предмет. Пройденное в классе дает ему толчок к новым поискам, к чтению новых книг.

3

Есть у Сени мечта. Он хочет стать архитектором, чтобы принять участие в строительстве новой Москвы—большого, просторного, солнечного города, с широкими улицами, прекрасными зданиями, фонтанами на площадях, парками, мостами.

Сеня—один из лучших учеников по рисованию и черчению. Он особенно много работает над этими предметами. Читает книги по истории архитектуры. Изучает московские здания. Он может часами простоять перед каким-нибудь домом, делая заметки, набрасывая его контуры. Он изучил старые московские здания — манеж, Музей изящных искусств, Большой театр. Его интересуют два новых здания — гостиница Моссовета и дом СТО. Он разобрал проект Дворца Советов.

— Обязательно поступлю в академию архитектуры, — решил Сеня.

Сеня перешел в 8-й класс. Его очень интересует новый предмет — технология, которую будут проходить в этом году.

Кроме того, он серьезно займется немецким языком. В прошлом году он недостаточно внимательно относился к этому предмету. А вот летом ему попались интересные книжки по архитектуре, но прочесть их он не смог. Книги были на немецком языке. Очень досадно было!..

4

Сеня Лунгин — пионер отряда завода имени Менжинского. Он учится в 4-й школе Краснопресненского района.

Он активно работает в пионерском отряде. Сеня — отличный спортсмен. Он любит бокс, лыжи, волейбол. Еще он занимается фотографией. Он — хороший товарищ и весельчак.

Но самое главное то, что Сеня — настоящий пионер в школе, он — любознательный ученик!

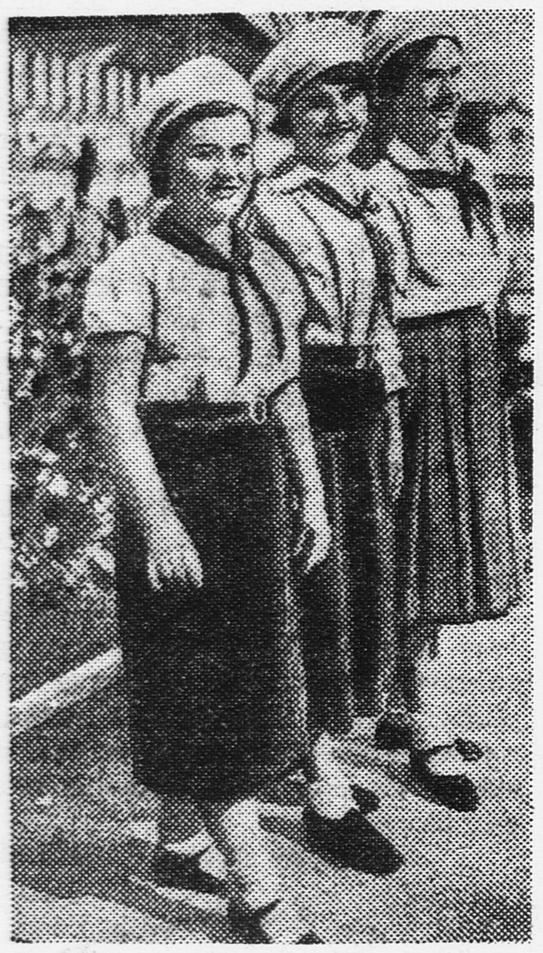
Отличником может называться тот, кто не только хорошо учится в школе, но еще самостоятельно работает над собой, много читает, повышает и расширяет свои знания, как это делает Сеня.

Конечно, Сеня — не единственный. Таких ребят много. Они есть в каждом классе. Учитесь у них, ребята! Они — настоящие отличники.

Я. ХЕЛЕМСКИЙ.

Дружеский шарж Ю. УЗБЯКОВА

Сеня Лунгин среди своих друзей.



Участницы парада на Красной площади, пионерки, ученицы 13-й школы Кировского района, КСЕНЯ НАЗАРОВА и ТАМАРА БОРИСКИНА (7-й класс «Б») и ИРА ГЕРАСИМОВА (6-й «А»). Все три пионерки при переходе в следующий класс весной испытания сдали на «отлично».

Фото А. ЗАБОРЩИКОВА

ФУТБОЛЬНАЯ ВСТРЕЧА МОСКВА—ПРАГА

В Советский Союз приехала из Чехословакии спортивная профессиональная команда футболистов Праги.

8 сентября в Москве, на стадионе «Динамо», состоялся матч сборной Москвы с чехословацкими футболистами. На стадион собралось 75 тысяч зрителей.

В 5 часов вечера на поле выходят судьи. За ними появляются пражские футболисты. Зрители горячо приветствуют гостей. Оркестр исполняет чехословацкий гимн и «Интернационал».

Свисток судьи. Игра началась...

На 18-й минуте у ворот Москвы создается напряженное положение. Вратарь Рыжов, желая взять мяч, выбегает из ворот. В это время мяч летит в сетку.

Московское нападение переходит в атаку, желая сравнять счет. Но здесь во всей силе проявляется прекрасная игра чешского вратаря Тихого. Несмотря на свою грузную фигуру, он чрезвычайно легок и быстр в движениях. Вратарь Тихий часто берет труднейшие мячи и спасает свою команду от верного гола. Его блестящая игра вызывает восторженные аплодисменты зрителей.

Из других игроков пражской команды следует выделить капитана Иозефа Сильного. Он играет 17 лет. В прошлом он банковский служащий, сейчас футбол стал его профессией. Сильный — участник 51 международного матча. Он играл на стадионах Италии, Швеции, Англии, Франции, Америки, Испании.

Вторую половину игры москвичи ведут в более энергичном темпе. Они часто обстреливают ворота Праги. На третьей минуте в воротах Праги первый мяч, отлично забитый Смирновым. Через минуту левый край—Ильин сильным ударом посылает новый гол. Игра становится все напряженнее и до самого конца идет с переменным успехом. Закончился матч вничью, СО СЧЕТОМ 3 : 3.

*

На матче присутствовали товарищи ВОРОШИЛОВ, МИКОЯН, ПОСТЫШЕВ, ПЕТРОВСКИЙ, ХРУЩЕВ, АНТИПОВ, АКУЛОВ, ШВЕРНИК, БУБНОВ, АЛКСНИС и другие.

СЛОВО ЗА НАМИ!

ЛИЧНЫМ ПРИМЕРОМ БУДУ УКРЕПЛЯТЬ ДИСЦИПЛИНУ

Учебный год 1934—1935 года я окончила с отметками: 8 «отлично», 9 «хорошо». Но распорядок в школе в прошлом году мешал нам учиться. Часто менялись расписания и слишком много было уроков. Я очень довольна новым решением Совнаркома и ЦК партии.

В этом году я обещаю еще лучше учиться и личным примером буду укреплять сознательную дисциплину в школе. *ЛЮСЯ ЛЕОНТЬЕВА.*

Москва, Фрунзенский район, 42-я школа, 7-й класс «Д».

В ШКОЛЕ БУДЕТ МНОГО ОТЛИЧНИКОВ

Очень хорошо, что ребят, учившихся на «отлично», будут принимать в вузы без испытаний. Благодаря этому во много раз увеличится количество ударников в школе.

Новые отметки дадут возможность правильно оценить знания каждого ученика.

Для того, чтобы стать отличниками, мы соревнуемся на лучшую учебу и дисциплину. Деткор **Г. ЧЕРЕМУХИН.**

Воронеж, 4-я школа.

ЗАВОЮЕМ ПРАВО ПОСТУПИТЬ В ВУЗЫ БЕЗ ИСПЫТАНИЙ

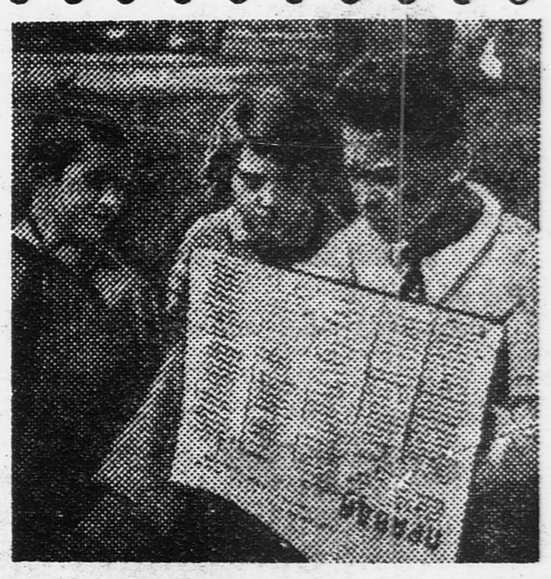
Во всех классах 32-й школы Красной Пресни прочитали постановление ЦК ВКП(б) и Совнаркома.

С большой радостью это постановление встретили ребята. Ученики старших классов сказали:

— Мы будем учиться на «отлично». Мы завоюем право без испытаний поступать в вузы.

Директор школы ДИМЕНТ.
Комсорг КОРНЕЕВ.
Старший вожатый РАССКАЗОВ.

Москва.



БОРЯ КОЗЫРЕВ, ученик 8-го класса 48-й школы Фрунзенского района (Москва), читает младшим школьникам постановление СНК СССР и ЦК ВКП(б) об организации учебной работы школы.

НА САМОЛЕТЕ В СТРАТОСФЕРУ

Виктор Евсеев, известный своими затяжными прыжками с парашютом, сейчас прославился высотными полетами.

Давно уже летчик Евсеев мечтал подняться на самолете на большую высоту. К этому полету он долго и упорно готовился. Он усовершенствовал кислородный прибор, без которого нельзя дышать на большой высоте.

Вначале Евсеев поднялся на высоту 11.080 метров. Это было 10 августа 1935 года. Через две недели он достиг большей высоты — 11.200 метров. 2 сентября Евсеев полетел еще выше: он был уже на высоте 11.600 метров, а 7 сентября Евсеев установил новый всесоюзный рекорд: он поднялся на самолете на высоту 12.020 метров, иначе говоря, он достиг стратосферы.

Евсеев рассказывает:

— Небо на большой высоте было совсем не таким, каким мы его видим с земли. Оно там почти синее. Было страшно холодно: 51 градус мороза.

Чтобы опуститься вниз, Евсеев выключил мотор и включил его только на расстоянии 4.000 метров от земли. Когда самолет сел на землю, он был покрыт инеем.

ПО СТРОПЕ — В ГОНДОЛУ ДИРИЖАБЛЯ

ГЕРОЙСКИЙ ПОСТУПОК КОМАНДИРА ГУДОВАНЦЕВА

На сталинском аэродроме (в Донбассе) стоял на причале дирижабль «СССР-В-2», прилетевший туда из Славянска. Специальными веревками (стропами) он был привязан к ввинченным в землю штопорам.

Вечером 6 сентября над городом внезапно поднялся сильный шквал. Ветер был такой силы, что вырвал из земли штопоры. Стартовая команда из 40 человек тщетно пыталась удержать дирижабль.

Двух человек из стартовой команды, державшихся за стропы, дирижабль поднял вверх, но на высоте 5—6 метров они отпустили веревки и упали на землю.

В гондоле дирижабля в момент взлета находились часть его экипажа и 9 рабочих города Сталина. Командир дирижабля комсомолец Гудованцев находился на земле. Но когда дирижабль исчез из виду, хватились, что нет Гудованцева.

Немедленно были приняты меры к розыску дирижабля. Во все концы люди отправились на автомобилях. С аэродрома непрерывно подавали световые сигналы, пускали ракеты, разжигали костры, чтобы помочь дирижаблю ориентироваться в местности.

Лишь пять часов спустя, около 3 часов ночи, дирижабль, управляемый находившимися на нем людьми, благополучно спустился на сталинском аэродроме.

Но куда же исчез Гудованцев? Он был на дирижабле. В момент, когда воздушный корабль оторвало от земли, Гудованцев поступил, как настоящий командир. Рискуя жизнью, он вцепился в тонкую стропу и уже на лету, болтаясь на ветру, по веревке забрался в гондолу.

Там герой-командир стал во главе экипажа и благополучно привел дирижабль обратно в Сталино.

ВЕЛИКИЙ КАНАЛ

Совнарком СССР и Центральный Комитет ВКП(б) издали постановления о строительстве канала Москва—Волга и о подготовке к его пуску.

На ряду с Беломорско-Балтийским каналом это будет один из крупнейших в мире каналов. Канал соединит реку Волгу с Москвой. Длина трассы канала — 127 километров. На строительство канала будет затрачено 1 миллиард 400 миллионов рублей.

Для того, чтобы построить канал, надо добыть 135 миллионов кубометров земли.

Весной 1937 года сооружение канала будет закончено. Москва получит хорошую, чистую волжскую воду. В московский порт будут приходить большие волжские пароходы.

На трассе канала намечено построить несколько электростанций.

В ОДНУ СЕКУНДУ 10 ТЫСЯЧ СНИМКОВ

Инженеры Харьковского электромеханического завода Брон и Александров сконструировали новый фотоаппарат с электрическим мотором. Этим аппаратом можно снимать быстропроходящие процессы в электромашинах и аппаратах.

Фотоаппарат имеет 12 об'ективов и заряжается фотопластинками размером 9 × 12. Этим фотоаппаратом можно делать до 10 тысяч снимков в секунду.

Такой же заграничный аппарат, при чем менее совершенный, чем новый—советский, стоит 10 тысяч рублей золотом.

ВО ФРАНЦИИ КРЕПНЕТ ЕДИНЫЙ НАРОДНЫЙ ФРОНТ ПРОТИВ ФАШИЗМА. На снимке: антифашистская демонстрация рабочих в Эксе.

Похороны Анри Барбюса

7 сентября французский народ хоронил в Париже своего славного сына, знаменитого писателя-революционера АНРИ БАРБЮСА.

На 5 километров растянулась траурная процессия. Рабочие и трудящиеся, ученые и писатели, инвалиды войны — сотни тысяч парижан шли за гробом. То-и-дело над толпой поднимались сжатые в кулак руки — знак антифашистской борьбы, активным участником которой был покойный Барбюс.

Писатель, борец за дело трудящихся, похоронен на кладбище Пер-ля-Шез, там, где находятся могилы жертв Парижской Коммуны.

Через тайгу на мотоциклах

Опытный глаз юного автомобилиста определил бы сразу: три советские машины завода «Красный Октябрь» и две американские—«Харлей Дэвидсон». Но среди толпы, окружившей пятерых командиров, таких знатоков не было. Редко кто из них вообще видел эту диковинку, да и то на картинке.

Момент смущения прошел, и взрослые стали, как дети. Шум, крик. Каждому хочется прокатиться на этой удивительной машине, а еще за десять минут перед этим не всякий рисковал подойти к ней близко.

Но люди быстро свыкались с машиной. Восхищались смелостью пятерки. Дарили цветы. Провожали песнями. Воодушевленную команду мотоциклистов не могли остановить ни палящие лучи солнца, ни проливной дождь, ни белый занавес болотных туманов. Непроходимая чаща карельской тайги раздвигалась, и команда шла все вперед и вперед.

Ленинград—Карелия—Москва — Ленинград—таков был маршрут команды Ленинградского военного округа. 4.536 километров должны были пройти мотоциклисты.

Вековые сосны и ели валялись поперек неезженных дорог. Полуметровые сыпучие пески забивали все отверстия в машинах. Зыбкие болотные кочки предательски опускались под колесами. Но ничто не могло остановить отважных спутников. Километр за километром отсчитывали счетчики. Защитники советских границ завоевывали тайгу.

Исконные хозяева ее—большеухие лоси, кося испуганными глазами на невиданного гудящего зверя, напролом идущего по пустым зарослям, стремительно кидались в чащу, не рискуя встретиться лицом к лицу с незнакомым противником. А едва ли что-нибудь осталось бы от машины, если бы могучий красавец поднял ее на рога!

Рыженькие белки роняли из лапок полуобгрызанные шишки, проворно взбирались на самые верхушки корявых сосен и глядели оттуда любопытными глазками на непрошенных гостей леса. Серые зайцы целыми семействами прыскали в разные стороны прямо из-под колес машины и удирали без оглядки, делая гигантские прыжки через вереск и низенькие елочки или, замирая от страха, припадали к придорожным камням.

В сумерки на лесных, заросших травой дорогах участники пробега встречали обитателей тайги пострашнее зайцев и белок. Злобные рыси фыркали на смелых исследователей карельской чащи, прижавшись к нависшим над дорогой ветвям. Но напрасно припадали лесные хищницы к изогнутым сучьям — спрыгнуть не удавалось. Страх пересиливал свирепость.

И только один представитель диких обитателей тайги оказался не только любопытным, но и достаточно смелым, чтобы приблизиться к путешественникам почти вплотную. Было это так.

Хотя на Севере ночи светлые, но на узеньких звериных тропах лесная чаща достаточно густа и в ней довольно темно.

Дневной переход подходил к концу. Было одиннадцать часов вечера. Все достаточно утомились и ехали быстро, стремясь к близкому ночлегу. Вдруг сбоку от густого ельника отделилась серая тень и бесшумной, переваливающейся побежкой устремилась вслед передовому мотоциклу. Следующая машина шла на расстоянии около 200 метров. Сначала ехавшему на ней показалось, что это—большая овчарка. Но потом мелькнула мысль: «Откуда же в тайге может быть собака, одна, далеко от жилья?» Смутили также полное безмолвие и страшный бег животного.

— Волки!—едущий вторым крикнул передовому несколько раз.

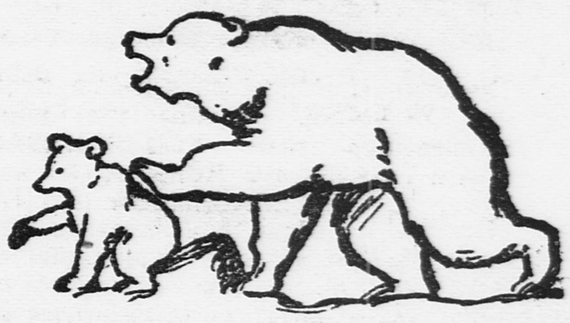
Шум мотора заглушал голоса. Тогда он вытащил револьвер. Стрелять же не стал, боясь попасть в человека. Пользуясь гладким участком тропинки, он прибавил газ. Мотоцикл начал быстро нагонять зверя, старавшегося вскочить на спину ничего не подозревавшего и не оглядывавшегося командира.

Услыхав сзади гул мотора, волк бесшумно метнулся в сторону и помчался вдоль кустарника на виду у всех.

Обычно же лесные звери боязливо убегали, как, например, медведица с тремя медвежатами, на которую неожиданно наткнулись в жаркий полдень.

Трудности пробега позади. Бездорожная карельская тайга перестала считаться непроходимой. Ни одной поломки и аварии. Теперь можно с уверенностью сказать, что скоро во всем СССР не останется ни одного неведомого уголка, что советская машина пройдет везде, а неуступчивая природа покорится человеческой настойчивости, и розовые ленты дорог лягут тысячами пройденных километров.

Командор пробега **Г. ФИЛОНОВ.**



Железный Феликс

Юноше,
обдумывающему
житье,
решающему, —
сделать бы жизнь с кого,
скажу,
не задумываясь:
«делай ее
с товарища
Дзержинского».

В. В. МАЯКОВСКИЙ.

1. Товарищ Яцек

За домом раскинулся густой тенистый сад. Феликс любил, забравшись в самую гущу кустов, мечтать о будущем, обдумывать прочитанные книжки.

Феликс Эдмундович Дзержинский родился 11 сентября 1877 года в семье мелкопоместного дворянина. Родители воспитывали Феликса в религиозном и националистическом духе.

Но впечатлительный, чуткий подросток внимательно приглядывался к жизни. Он видел, как паны у себя в имениях издеваются над батраками, в каких жутких условиях живут и работают польские, русские и еврейские рабочие и ремесленники. Его чуткое, любящее сердце возмущалось таким порядком, при котором большинство людей трудится до седьмого пота и живет впроголодь в грязных конурах, не ведая счастья жизни.

И когда в руки шестнадцатилетнему юноше попалась небольшая книжечка, в которой излагалось учение Маркса, Феликс безоговорочно и твердо решил: вот где правда, вот настоящий путь борьбы с гнетом и несправедливостью!

Ф. Э. ДЗЕРЖИНСКИЙ в молодости.

Феликс связывается с революционерами. Будучи еще учеником 7-го класса гимназии, в 1895 году, он вступает в «польскую социал-демократию» — партию, из которой выросла впоследствии коммунистическая партия Польши.

Как любили, как уважали рабочие своего Яцека — такова была кличка Феликса. Ведь он жил вместе с ними, с ним можно было говорить о чем угодно: и о семейных горестях и несчастиях, и о больших политических вопросах; с каждым он запросто беседовал, каждого понимал, в каждого вселял свою веру в неизбежную победу пролетариата.

В 1897 году Феликса арестовали. Один подросток, соблазненный десятью рублями, которые ему дали жандармы, донес полиции о деятельности Яцека, и тюремные ворота впервые захлопнулись за спиной юноши.

2. Три побега

Ссылка на три года в Вятскую губернию — таков был приговор. Густые леса окружают село Кайгородское, куда был сослан Феликс. Кругом на десятки и сотни верст ни одного поселения, но все же Феликс решает бежать. Достав маленькую лодченку, он совершает на ней рискованное путешествие по верховьям Камы, и в начале 1899 года друзья с радостью и удивлением увидали Феликса опять в Вильне, опять на революционной работе.

И на этот раз недолго удалось поработать Феликсу. В начале 1900 года он был опять арестован. Теперь жандармы решили упрятать Феликса подальше. Его присудили к 5 годам ссылки в Восточную Сибирь. Четыре месяца с этапа на этап везли жандармы Феликса, но до места ссылки так и не довезли.

В глухой сибирской деревушке, когда на церковной колокольне пробило полночь, Феликс с товарищем вылезли через окно на двор, на лодке переплыли на другой берег Лены и сбили с себя кандалы.

Через семнадцать дней, полных неожиданных случайностей и приключений, Феликс был опять в Варшаве, опять на революционной работе.

Измученному ссылкой, усталому и больному Феликсу друзья предлагают выехать за границу отдохнуть. Но разве может Феликс оставить работу? Ведь он живет только для дела революции, работает по 18 — 20 часов в сутки. Лишь силой можно заставить его поесть и лечь спать.

На лодке переплыли Лену...

Высокий, тонкий, стройный, с горящими глазами, всегда готовый к борьбе, он по праву завоевывал любовь и уважение всюду, где только появлялся.

Приближались великие события. Шел героический 1905 год. Когда в декабре 1905 года вспыхнуло в Москве вооруженное восстание рабочих, польские революционеры решили поддержать это восстание всеобщей забастовкой. Дзержинский направляется в крупнейший промышленный центр Польши — в Домбров.

Заводы оцеплены жандармами. Вместе с товарищами проник Феликс на самый крупный завод и созвал митинг, призывая рабочих к борьбе. Администрация дала знать в полицию. На завод ворвались солдаты. Прервав на полуслове речь и скрывшись в гуще рабочих, Дзержинский громко, на весь завод, крикнул: «Гудок!» Загудел гудок—это призыв к забастовке. И забастовка началась. Заводы замерли.

Революция потерпела поражение. Меньшевики, испуганные наступлением царизма, бьют отбой. Они говорят: не надо было браться за оружие, распустим подпольную партию. Большевики уходят в глубокое подполье, они собирают силы для новых боев, и Феликс, конечно, в первых рядах.

В 1908 году опять арест. Ссылка в Сибирь и опять побег, и опять борьба. Только так мог жить Феликс!

Еще на заре своей революционной работы в одном из писем писал он сестре: «Ты знала меня ребенком, подростком. Но теперь, как мне кажется, я могу назвать себя взрослым, с установившимися взглядами человеком. И жизнь может меня лишь уничтожить подобно тому, как буря валит столетние деревья, но никогда не изменит меня. Пределом моей борьбы может быть лишь могила».

В сентябре 1912 года Феликса опять арестовывают. На этот раз за три побега, за всю предыдущую революционную работу его присуждают к каторге.

31 декабря 1912 года Феликс записывает в своем дневнике:

«Сегодня последний день года. Уже пятый раз встречаю в тюрьме новый год (1898, 1901, 1902, 1907, впервые 11 лет тому назад). Однако сомнение о деле никогда не заглянуло мне в глаза, и теперь, когда в потоках крови похоронены на долгие годы, быть может, все недавние надежды, когда многие тысячи борцов за свободу загнаны в темницы или заброшены в снежные тундры Сибири, теперь я горд. Вижу эти бесчисленные массы, которые уже заколыхались, подкопали старые устои, внутри этих масс подготовляются новые силы для новых боев. Я горд, что я с ними, что вижу их, чувствую, понимаю их и что лично много вместе с ними перестрадал. Здесь, в тюрьме, часто бывает плохо, бывает страшно. Однако... если бы мне заново пришлось начать жизнь, я бы ее начал таким же образом».

3. Гроза буржуазии

И эта горячая вера не обманула Феликса. Революция 1917 года освободила его из тюрьмы. Прямо из камеры является Феликс в Московский комитет большевиков и просит работы. Его отправляют в Петроград и там, под руководством Ленина и Сталина, он работает в Военно-Революционном комитете, подготовляя Октябрьское восстание.

Революция победила, но враг не прекратил сопротивления. Он только притаился, он готовит новые козни. По предложению Ленина создается Всероссийская Чрезвычайная Комиссия по борьбе с контрреволюцией. Во главе ВЧК становится Феликс Дзержинский. Ему партия доверила это важнейшее для судеб революции дело.

1918 год. Левые эсеры подготовляют восстание. Они проникли даже в отряд войск ВЧК, где командиром был левый эсер Попов. Положение очень серьезное. Феликс, не задумываясь, сам едет в отряд Попова. Предатели арестовывают и обезоруживают его. Но он бесстрашно бросает Попову прямо в глаза: «Отдайте мне револьвер для того, чтобы я мог вам пулю в лоб пустить. Вы трус! Убирайтесь отсюда!» Железное самообладание, бесстрашие и на этот раз спасли Феликса.

4. Великий друг детей

Однажды в тюрьме Феликс сидел с товарищем, революционером, больным чахоткой. Товарищ уже не мог ходить. И каждый день, выходя на прогулку, Феликс на руках выносил на свежий воздух своего товарища, он ухаживал за ним лучше, чем самая хорошая сиделка.

Ненавидя врагов, питая неискоренимую ненависть ко всякому гнету и насилию, Дзержинский горячо любил своих товарищей, внимательно заботился о них, готов был все отдать для друга.

Особенно горячо любил Феликс детей. В один из дней 1921 года в кабинет народного комиссара просвещения Луначарского, как всегда, горящий и торопливый, вошел Феликс Эдмундович.

Феликс Эдмундович ДЗЕРЖИНСКИЙ.

— Я хочу бросить некоторую часть моих личных сил, а главное — сил ВЧК, на борьбу с детской беспризорностью, — сказал Дзержинский. — Ведь когда смотришь на детей, не можешь не думать: все для них. Плоды революции — не нам, а им. А между тем, сколько их искалечено борьбой и нуждой! Тут надо прямо-таки броситься на помощь, как если бы мы видели утопающих детей. Нужна широкая помощь всей советской общественности. Нужно создать при ВЦИК широкую комиссию, куда бы вошли все ведомства и все организации. Я хотел бы сам стать во главе этой комиссии.

Такая комиссия была создана. Тысячи детей, благодаря заботе Дзержинского и славных чекистов, были вырваны из об'ятий улицы и поставлены в ряды честных граждан нашей страны.

5. Смерть на посту

«Хочется одним словом охарактеризовать эту кипучую жизнь: горение. Горение и геройская отвага в борьбе с трудностями» — так писал о Феликсе Эдмундовиче товарищ **Сталин.**

До конца своих дней горел Феликс на революционной работе. В 1921 году, когда закончилась гражданская война и нужно было восстанавливать разрушенное хозяйство, партия поручает Феликсу одновременно с работой в ВЧК пост народного комиссара путей сообщения. Под его руководством транспорт в короткий срок был поставлен на ноги.

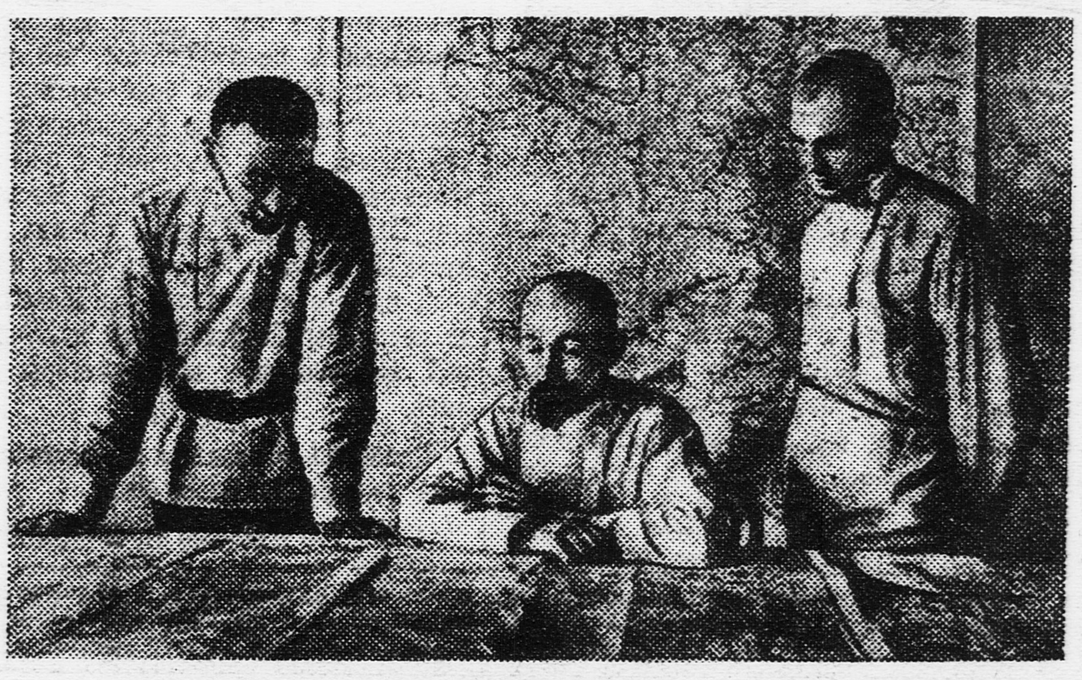
В 1924 году партия ставит Дзержинского во главе Высшего совета народного хозяйства.

Происходил пленум Центрального Комитета ВКП(б). Это было 20 июля 1926 года. На этом пленуме троцкисты, изменники делу рабочего класса, решили дать бой Центральному Комитету. В 12 часов дня на трибуну взошел Феликс Эдмундович. Страстно, горячо произнес он свою речь. Он доказал, что троцкисты предают интересы революции. Это была последняя речь товарища Дзержинского. С трибуны говорил как будто бы здоровый человек, но от товарищей, внимательно следивших за оратором, не ускользнуло, как он часто судорожно прижимал левую руку к сердцу. Очевидно, ему было очень тяжело. Но он до конца хотел выполнить свой революционный долг.

В тот же день от разрыва сердца скончался Феликс Эдмундович, бесстрашный рыцарь революции, боец, прошедший через многие годы ссылки, тюрьмы, подполья революционной борьбы. Исполнились слова, написанные им в письме к сестре. Только смерть могла прервать его революционную работу.

И в памяти всех поколений на многие века останется образ железного Феликса, неутомимого бойца, человека, не знающего страха, не знающего трудностей, близкого и родного для всех борцов за счастье человечества, грозного для всех врагов трудящихся.

С. ГАРБ.

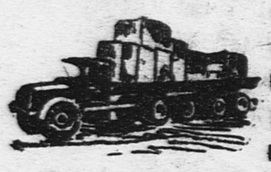


Ф. Э. ДЗЕРЖИНСКИЙ у себя в кабинете в годы гражданской войны.

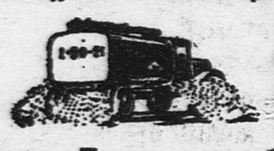
У АВТОМОБИЛЯ МНОГО СПЕЦИАЛЬНОСТЕЙ

Тяжелые, многотонные грузовые автомобили обслуживают фабрики и заводы, колхозы и совхозы, морские и речные пристани.

На наших рисунках (1 и 2 сверху) изображены грузовик- самосвал, с саморазгружающейся платформой, и тягач с прицепом.

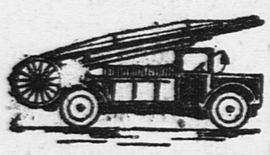


Специальные автомобили, оборудованные водяным насосом, поливают улицы в больших городах. Есть автомобили, снабженные, кроме насоса, механическими щетками и пылесосами. Такие автомобили сразу моют, чистят и поливают улицу.



Зимой в больших городах можно видеть автомобиль - снегоочиститель, который с помощью особого устройства очищает улицы от снега.

В каждом городе можно встретить автомобиль с большим красным крестом на боку. Это — санитарный автомобиль; он перевозит больных, доставляет их в больницы.



А вот пожарный автомобиль. На нем имеется пожарный насос, который приводится в действие от автомобильного двигателя. Есть автомобили, оборудованные специальной пожарной лестницей, высотой до 45 метров.

ЗАГАДКА

КТО ТАКОЙ?

Летит — ворчит,
Сидит — молчит,
Кто его убьет —
Тот кровь свою прольет.

Н. С.

Завоеватель дорог

50 лет назад в маленьком немецком городке Канштадте появилась моторная повозка механика Готлиба Даймлера. Легко себе представить, какое это было потрясающее зрелище, когда повозка мчалась по улицам без лошадей.

Первое время на автомобиль смотрели, как на занятную игрушку. Охотников ездить на нем было немного. Но скоро все поняли, что автомобиль — самое замечательное средство передвижения. Ему не нужны рельсы. По своей скорости он перещеголял паровоз. К тому же автомобиль всегда в «боевой готовности» — сел, завел мотор и поехал.

Изобретатели всех стран упорно работали над улучшением автомобиля, и с каждым годом он становился все сильнее, надежнее и красивее. Прежнее недоверие к нему исчезло. Один за другим строились автомобильные заводы во Франции, Германии, в США. Уже в 1899 году во Франции было 1.680 автомобилей, а в США — 3.200.

Количество автомобилей во всем мире росло с невероятной быстротой. В 1920 году на земном шаре было 11 миллионов автомобилей, а теперь, через 15 лет, количество автомобилей во всем мире составляет 35 миллионов!

Автомобиль изменился до неузнаваемости: неуклюжая, грохочущая повозка Даймлера через пятьдесят лет превратилась в легкую, удобную, бесшумную машину, которая свободно делает до 150 километров в час.

Автомобиль очень скоро завоевал дороги всего мира. Железным дорогам пришлось потесниться — автомобиль отвоевал у них часть грузов.

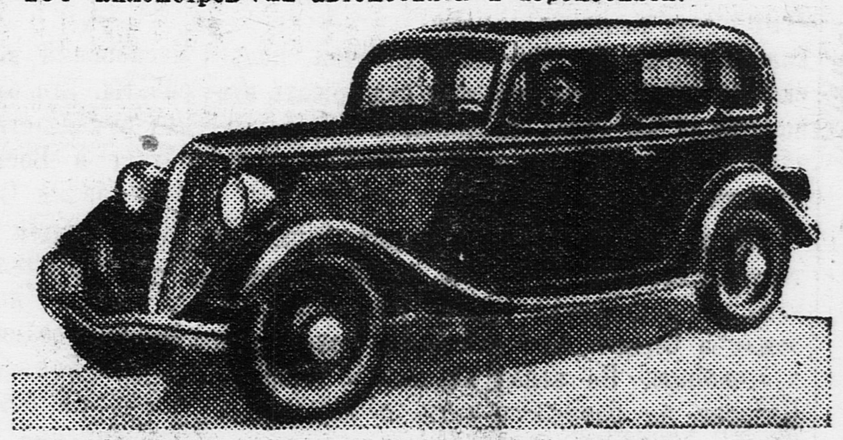
Для нашей страны с ее огромными пространствами автомобиль имеет особенно важное значение.

До войны в бывшей царской России было всего 8 тысяч автомобилей. А сейчас в СССР их — 240 тысяч. За 5 дореволюционных лет (с 1910 по 1915 год) «крупнейший» русский автомобильный завод в Риге выпустил 441 машину, а 17 апреля 1935 года Горьковский завод имени Молотова выпустил автомобиль № 100.000. Наши автозаводы выпускают в час в два раза больше автомобилей, чем выпускала царская Россия в месяц. В конце второй пятилетки 500.000 автомобилей будут мчаться по дорогам Союза.

С будущего года московский автозавод имени Сталина начнет выпускать «ЗИС-101» — чудесную семиместную машину, по мощности и красоте неуступающую лучшим заграничным. Горьковский автозавод даст стране «М-1» — полуобтекаемый лимузин — дешевый, прочный и изящный.

Ярославский, Куйбышевский, Сталинградский и Сибирский автозаводы дадут в третьей пятилетке сотни тысяч мощных трехтонных и пятитонных грузовиков.

«Посадим СССР на автомобиль» — этот ленинский лозунг осуществляют сто с лишним советских заводов, работающих для автостроения, дающих сталь, шины, небьющееся стекло и электрическое оборудование советским машинам. И вместе с партией, вместе с рабочим классом нашей родины этот лозунг осуществляют пионеры и школьники, изучающие моторы, строящие педальные машины, обсаживающие деревьями дороги, изобретающие новые модели автомобилей и аэромобилей.

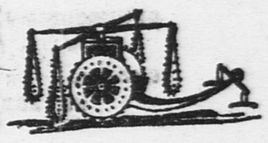


Лимузин «М-1», который Горьковский автомобильный завод будет выпускать в 1936 году.

КАК АВТОМОБИЛЬ НАУЧИЛСЯ ХОДИТЬ

Мысль о постройке «самодвижущейся» повозки с давних пор занимала многих изобретателей и ученых.

1500 год



Еще в 1500 году великий ученый Леонардо да-Винчи изобрел пружинный «танк». Эта грозная колесница, заведенная с помощью пружины, должна была, по мысли изобретателя, нестись на врагов, сокрушая их своими вращающимися кистенями.

1599 год

В 1599 году Стевен и одновременно с ним Зельцингер построили четырехколесную повозку с парусами. В такой повозке помещалось до 20 пассажиров. Этот «ветромобиль» мчался с небывалой для того времени скоростью — до 30 километров в час. Пассажиры такого экипажа целиком зависели от прихоти ветра.

1770 год

Многие изобретатели пытались применить для движения повозки силу пара. Первым «настоящим» паровым автомобилем была знаменитая паровая тележка военного инженера Кюньо (1770 год). Эта прабабушка теперешнего автомобиля имела громоздкий паровой котел и двигалась черепашьим шагом — 2 километра в час.

1830 год

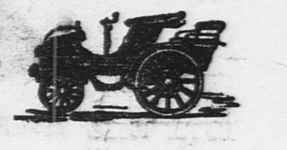
Работу Кюньо продолжали англичане. Они строили паровые автобусы, служившие для перевозки пассажиров. В 1830 — 1838 годах в Англии уже регулярно ездили из города в город «паровые дилижансы», как их тогда называли. Это были тяжелые махины, которые с трудом передвигались по плохим дорогам.

1885 год

Работа над созданием механической повозки продолжалась. Нужно было найти для нее новый двигатель — легкий, сильный и надежный. В 1885 году Готлиб Даймлер впервые построил бензиновый мотор для автомобиля.

Первый автомобиль Даймлера был больше похож на карету, чем на автомобиль. Мотор у него был слабенький, всего в 1½ лошадиных силы и двигался этот автомобиль со скоростью 18 километров в час.

1897 год



Первые автомобили были довольно несладны. Мотор помещался в ногах у пассажира, но постепенно автомобиль совершенствовался.

На нашем рисунке изображен автомобиль 1897 года с «мощным» мотором — в 6 лошадиных сил, при чем мотор стоит уже спереди.

1935 год

Одновременно с увеличением мощности мотора росла и скорость автомобиля. Для уменьшения сопротивления воздуха автомобилю придается обтекаемая форма. Новейшие гоночные обтекаемые автомобили 1934—1935 годов развивают рекордную скорость — до 450 километров в час.

ПЕРВЫЙ АВТОМОБИЛЬ

Автомобиль появился на моих глазах. Мне теперь 80 лет и я хорошо помню самый первый автомобиль, изобретенный и построенный в 1885 году немцем Даймлером. Будучи в то время за границей, я видел его «механическую повозку» на ходу.

Первые автомобили были только робкой попыткой втиснуть мотор внутрь обыкновенной коляски, пролетки или кареты. Обыкновенно мотор прятали под сиденьем для пассажиров, и только через 10 лет, на первом серьезном испытании автомашин, которое состоялось в 1895 году во Франции, строители автомобиля догадались поставить мотор над передней осью.

Автомобиль долгое время оставался только новым видом спорта. Он так часто ломался, что автомобилисты, уезжая из дома на машине, никогда не знали, когда они вернутся. Выехав на автомобиле, первые автомобилисты часто возвращались домой на овсомобиле, как тогда шутили, то-есть на извозчике.

Сам я решил завести себе автомобиль только в 1901 году. Моей первой машиной был 4-цилиндровый «Даймлер», на массивных резиновых шинах — пневматиках. Эти шины были тогда крайне непрочны и про них говорили: «Эти дутые шины всякого надуют». Точно так же мы, первые автомобилисты, не доверяли появившемуся тогда электрическому зажигателю. На моей первой машине зажигание было устроено так: из цилиндров высовывались платиновые стаканчики, которые во все время езды поддерживались в накаленном состоянии маленькими примусочками. Поэтому автомобилист всегда должен был иметь в кармане спички.

Нам, «пионерам автомобилизма», приходилось бороться со многими препятствиями. Они сыпались на нас со всех сторон: доставалось и от самой машины, которая часто останавливалась в пути, доставалось и от плохой дороги, но больше всего нам

доставалось от публики, которая осыпала нас насмешками.

Большие неприятности доставляли лошади. Напуганные автомобилем, они бросались в сторону, вставали на дыбы и опрокидывали повозку или экипаж. Редкий наш выезд обходился без подобной катастрофы. Тотчас появлялась полиция, составлялся протокол и нам приходилось платить штрафы.

... Еду я однажды зимой 1903 года на маленьком двухместном автомобиле по Звенигородскому шоссе. Зимой, как известно, проезжая дорога узка, а по бокам—глубокий снег. Вижу, навстречу мне едет какой-то обыватель в одиночных санках и правит великолепным жеребцом. Жеребец издали всматривается в меня недоверчиво. Я замедляю, насколько возможно, ход. Жеребец упирается. Я заглушаю машину и останавливаюсь, так как мне сворачивать в снег нельзя. Обыватель сворачивает, бросая на меня негодующие взоры, и, наконец, проехав мимо меня, бросил мне следующий убийственный упрек: «И как это тебе не стыдно и не грешно: едешь на чорте да еще дорогу занимаешь». В те времена было много невежественных людей, которые самым искренним образом были убеждены в том, что езда без лошадей не обходится без «нечистой силы».

Вскоре после бензинового автомобиля появился электромобиль с аккумуляторами. Электромобиль имел перед бензиновым автомобилем то преимущество, что он не дымил и не шумел. Но беда была в том, что аккумуляторы быстро портились из-за плохой дороги. Это и случилось с первым электромобилем, выписанным в Москву богачом Поляковым. Пришла машина на Белорусский вокзал. Ее выгрузили из вагона, сели на нее и поехали. Но доехали только до половины Тверской, так как на булыжной мостовой все аккумуляторы рассыпались.

Пришлось вернуться к бензиновым моторам, усовершенствовав их.

Инженер **П. ЭНГЕЛЬМЕЙЕР.**

Ответ. редактор А. СТРОЕВ.

ЦЕНТРАЛЬНАЯ БАЗА „ПИОНЕР“

ПРИ УПРАВЛЕНИИ ДЕЛАМИ ЦК ВЛКСМ с 1 сентября с. г. реорганизована ВО ВСЕСОЮЗНОЕ ОБ'ЕДИНЕНИЕ ПО СНАБЖЕНИЮ И ТОРГОВЛЕ КОМСОМОЛЬСКИМ, ПИОНЕРСКИМ СНАРЯЖЕНИЕМ И СПОРТИНВЕНТАРЕМ — СОКРАЩЕННО «СОЮЗТОРГПИОНЕР».

Об'единение зарегистрировано в НКФ СССР под № 362 от 1 сентября с. г.

Посылочные операции, которые проводились базой «ПИОНЕР», будут проводиться и впредь Об'единением в том же порядке.

Почтовый адрес Об'единения: г. Москва, Неглинный проезд, дом № 8, телеграфный — Москва, Пионер. Текущий счет Об'единения—в Дзержинском отделении Госбанка № 868.

Директор Об'единения ШЕЛУХАНОВ.

Адрес редакции: Москва, центр, Новая площадь, 10. Телефоны: секретариата, массового, пионерского и художественно-иллюстрационного отделов—1-35-64, отделов культуры и информации—2-98-33, отдела писем и бюро расследования—5-18-95. Прием об'явлений—2-27-12. Прием в редакции—с 10 часов утра до 6 часов вечера.
Подписная цена 1935 г.: на 1 месяц—45 к., на 3 мес.—1 р. 35 к., на 6 мес.—2 р. 70 к., на 12 мес.—5 р. 40 к. Газета выходит через день

Уполномоченный Главлита В — 27715. Типография газеты «Правда» имени Сталина. Изд. № 821.