

СОВЕТЫ ВЕНТРОСТ
РСТВА

СОЮЗА ССР

...на товары
сторон, в бурстах
е этого, сократит
маются, как оборо
рства, лишением сво-

ного комитета Союза
ССР М. КАЛИНИН.
сов Союза ССР

ПОЗНАМЕЧНОИ

**СОЗНАМЕННОЙ
АРМИИ**
**И ТРУДОВИКАМ
СОЗНАМЕННОЙ
АРМИИ**
...цам, командирам и по-
...й дальневосточной ар-

политику мира, уверено,
СССР на Дальнем Во-
етских границ.
САРОВ СОЮЗА ССР.
КОМИССАРА
А ССР

род МОСКВА

олниеносно разгромившая
илы, не воспользовавшаяся,
ала бы армия любого им-
ерского государства. Пло-
д поб и добровольно и не-
истила земли государства,
а СССР.

красноармейцы, красно-
ички, командиры и по-
и Особой краснознамен-
есточной армии!

ны шагами полководцев

...к новой счастливой со-
рой жизни. Но чтобы этой
...ся, нам нужен мир, мир
...родами. Именно поэтому
...чиво, последовательно и
...рется наше правитель-
...мира. Именно потому
...нашу Красную армию, что
...оплотом мира во всем
...но поэтому так горячо
...а Красная армия всеми

и не только нашей ро-
нию поэтому так особенно
длава.

...и раньше, как и все-
гда, в совершенстве сво-
его Дальнего Востока
...ни угрожала опас-

уши поздравляю вас с юбилеем. Уверен, что вас, когда понадобится, полнит свой долг.

альневосточная армия.
твуют славные бойцы,
политработники ОЕДВА!
й комиссар обороны
ССР К. ВОРОШИЛОВ.

ОГЭС ДАЕТ ТОК
КОЛХОЗАМ

линии и стрелку самой колхозницы, прошедшие подготовку на курсах комсомольцев. Теперь на подстанциях монтерами наиболее подготовлены комсомольцы курсантов. В 16 колхозах уже вошло в привычку. Оно приводит к экономии, заботы на по-

а на реке Иргиз
6. Изыскательная пар-
проекта начала проекти-

плотины на реке
олове),
уровень во-
згиз поднимается на 3,5
Прица и ее притока Ка-
раца станут суходолными,
благодаря плотине, бу-
дут 25 тыс. га пахотной зем-
ли сооружению плотин
весны 1935 г. в
и в этом месте строи-
тятся сооружения на-
и, а сооруженная сеть
пением в 350 кило-
резовали оросить тысячу
ых плантаций.

голь — на первом
по добыче угля
и (ЗТА). По предвари-
ным Главуля, в июне
аркентизпрома добыто
тонн угля. Против июня
дана добыча, выросла на
и, в том числе работа ка-
и промышленности в
и должна быть признана
ательной. С июльской
по общей добыче спра-
Кузбассуголь. Добавсе
июль 96,8 пром. задания
и 94,4 пром. по ме-
и. Срединского до-
по Союзу с 236,3
и угля в июне до 233,7
в июле. По Добвесе
иная добыча упала до
и в июле вышло 164,2
иные.

про- ини- Аз- мет-	станцию заканчивают реконструкцию до Борисов, с временом 2 м. 25 сек., у- становили новое всеполюсное достиже- ние Пржевальский с гор Китаева, пришедшего 2-й финиш вторым. 1-й наелся 3 м. 31,2 сек. Третьим фини- шировал Халил, с ардом 2 м. 45,7 сек., четвертым — Сафонов с време- ном 2 м. 50,5 сек.	МОСКВА, 2. (3ТА). Постановлени- е ЦК СССР начальнику управления связи Московской области тов. Лей- кина за успешную работу по телефо- низации сельсоветов и радиофикации гос. районов Московской области награжден орденом Трудового крас- ного знамени,	С взломом в строй Минимногого электронного завода страна полу- чила так необходимые ей абабарасы (слитки для проката). Производствен- ная мощность завода — 100 тыс. тонн меди в год. Сейчас пускается первая очередь производительностью в 25 тыс. тонн меди в год.	по ошей дожде. И уже прои- дущая долина. Срединеуточная добыча сыпавшая по Сосуе с 236,3 тысячи тонн угля, и еще до 233,7 тысячи тонн угля. По Донбассу срединеуточная добыча упала до 104,2 тыс. тонн в июле вместо 104,2 тыс. тонн в июне.
-----------------------------	--	---	---	---

КОЛОННА МЕЖДУНАРОДНОГО ДИЗЕЛЬНОГО ПРОБЕГА ПРИБЫЛА В ТИФЛИС

ПРОИДЕНО 2300 КИЛОМЕТРОВ

Вчера в 8 час. 30 мин. вечера Тифлис прибыла колонна международного конкурсного дизельного пробега.

В пробегах участвуют 19 иностранных фирм («Перкин», «Бирдмор», «Брослей», «Бюссинг», «Ман», «Дейл», «Рено», «Дайаза», «Ланг», «Гант», «Зауер», «Фиат» и др.), приславшие на конкурс свои лучшие дизельные моторы. Все моторы установлены на шасси советских автомобилей и смонтированы в большинстве на заводе им Сталина (Москва) и на Ярославском автозаводе.

В пробегах принимают участие также два советских дизельных мотора «Колж», мощностью в 93 л.с. силы каждый. Они смонтированы на шасси Ярославского автозавода.

На пути в Тифлис

По первоначальному плану колонна автопробега должна была прибыть в Тифлис к 10 августа. Однако, благодаря хорошей работоспособности машин с дизельными моторами, этот срок удалось сократить на три дня.

Самым серьезным испытанием для колонны явился этап Питгоури — Орджоникидзе. Выход из Питгоури 4 августа, колонна пошла под сильными ливнями, значительно ухудшившими условия движения. Отдельные машины с иностранными дизельными моторами преодолели этот участок с большим трудом. Вследствие неудовлетворительного состояния дороги колонна не сумела и тот же день доехать до г. Орджоникидзе и сделала вынужденную остановку в пути. На следующий день, 5 июля, колонна в полном составе прибыла в г. Орджоникидзе.

Сильный ливень повредил и Воспо-Грузинскую дорогу. На участке Анапури — Маеты, дорога была размыта более, чем десяти местами.

Особенно пострадала дорога около Пасанаури, где развалины Арагаи совершенно снесла около полкилометра шоссе.

Дортранс Грузии и душевные организации мобилизовали все силы, и в течение трех дней дорога была полностью восстановлена.

Утром 7 августа колонна стартовала из г. Орджоникидзе в Тифлис. Незабываемый дизельный пробег Крестовый перевал был пройден в основном вполне удовлетворительно. Хорошо шли советские машины «Колж». У некоторых иностранных дизельных моторов кипели радиаторы, а машина «Брослей» (№ 26) отстала от колонны вследствие перегрева и выходила из строя подолжниками. Остальные машины благополучно достигли Тифлиса.

У финиша

Еще задолго до прибытия колонны в Сабуртало начали стигиваться делегации тифлиских фабрик и заводов, выехавшие для встречи пробега.

Около восьми часов вечера появились первые машины колонны во главе с «Пакардом» командора пробега тов. Перепелиным. Колонна начала стигиваться к финишу. Присутствующие представители комитета содействия пробегу, партийных и общественных организаций во главе с зам. пред. Совнаркома ССР Грузии тов. Г. Курулашвили осмотрели машины и беседовали с руководителями и участниками пробега.

Затем колонна в полном составе двинулась к финишу. Командорский «Пакард» разорвал ленту.

Тов. Перепелин принял краткий рапорт начальника Тифлиского эта-

па — тов. Маулиа, после чего колонна направилась по ул. Ленина и проспекту Руставели, ул. Джорджиа-швили через пл. К. Маркса и Пахана-новский проспект к стадиону «Динамо», где состоялся многолюдный митинг.

На стадионе «Динамо» Митинг открыл председатель Тиф-советов тов. Бахрадзе.

Тов. Г. Курулашвили приветствовал участников пробега от имени ЦК КП(б) Грузии и правительства. Он подчеркнул огромное значение дизельного пробега для развития советского дизельостроения и автотракторной промышленности.

Участников пробега приветствовали также тов. Дивахишвили от имени Автодора Грузии и тов. Майсурадзе от имени ЦК и ТР ЛССР.

Командор пробега тов. Перепелин в ответной речи передал горячий привет трудящимся Тифлиса от имени участников пробега. Он благодарил за теплый прием, оказанный пробегу Центральным комитетом КП(б) и правительством, советскими и общественными организациями и пролетариатом Тифлиса.

Тов. Перепелин отметил, что основная цель пробега — выбрать лучшие образцы дизельных моторов и наладить их серийное и массовое производство на советских заводах. «С этой задачей», — заявил т. Перепелин, — мы справились так же успешно, как справились с задачей организации и развития автотракторной промышленности».

После митинга колонна направилась на этап в Сабуртало.

Иемен и Саудие

«Тан» сообщает, что условия Тайфского договора (между Саудие и Иеменом) почти полностью выполнены. Имам Яхья эвакуировал укрепленные позиции, которые занимали его войска в Абдельмуниме, горах Фаи и Блани и выдал Ион-Сауду своих бывших союзников, князей Асира, которые, как известно, бежали от хабашитов в Иемен, откуда интриговали против Ион-Сауда.

По мнению «Тан», заключенный договор, несмотря на «клеточную» умеренность условий, представляет собой победу Иемена, являющуюся все же «новым фактором», влияющим на будущее — быть может, даже на близкое будущее Аравии — может быть, считается чреватой большими последствиями.

Газета опровергает сообщения английской печати о том, что Тайфский договор представляет собой якобы замаскированное установление протектората Габалы над Иеменом. Однако, договор этот, по мнению «Тан», имеет особое значение не только для Саудие и Иемена, но и для иностранных держав, имеющих интересы в Леванте и на Красном море. Это особое значение договора «Тан» усматривает в «стремлении к национальному единству, к единству политическому и экономическому».

«В арабском мире», — пишет газета, — есть много кругов, которые сильно поражаются умеренностью арабских требований, особенно по отношению к иностранным державам, и ввиду внутренних трудностей, с которыми пришлось столкнуться имаму Яхье в результате поражения. Однако, стало вполне ясно, что Ион-Сауд, вместо того, чтобы захватить в настоящее время новые территории, где ему трудно было бы установить свою власть и где ввиду весьма ограниченных финансовых возможностей ему трудно было бы создать «надежную» администрацию, стремился укрепить свою политику и силой протестировать на полуострове перед племенами, преданность которых недавно была сомнительной, и перед всем мусульманским миром. С этой целью он предпочел оставить на данный момент свои территориальные притязания на Асир (на который он претендовал давно) и обеспечить себе в наиболее важных стратегических пунктах безопасные позиции, которые позволили бы ему господствовать над долинами, могущими служить путем для проникновения или отторжения.

По сведениям «Тан», положение имамы Яхья в настоящее время вполне непрочное. Население Иемена, состоящее на одну треть из азиатов, а на две трети из шафитов, относящихся в общем благожелательно к хабашитам, возмущено поражением имамы. Многие племена, которые выступили на войну лишь по принуждению и будучи вынуждены к этому своим эмирным союзником, не сержась своего недовольства и угроз, которые они представляют для непрочного правительства, отказались от каждого дня все более опасной. Кроме того, волнения в этих племенах усиливаются в связи с тем, что между имамом Яхье и 70-летним стариком — и его сыном — наследником, имеющим свою военную партию, имеются глубокие разногласия.

На двигателях нашей конструкторской бригады на себя вынымают мотор «Колж» — шестнадцатилитровый. Мощность его 900 л.с., частота оборотов — 1800, смонтированы они на шасси «Глаз». Интересны конструкции «Фиат», «Зауер» и ряд других зарубежных фирм.

Настоящий пробег помимо затрат производственного порядка ставит перед нами ряд еще нерешенных. Главнейшие из них — горючее, стандартизация его, качественный металл, т. е. дизель работает при более высоких температурах и значительном давлении, чем бензиновый двигатель, наконец (это чрезвычайно важно) переноска калориферов и т. д. Переход автомобиля на дизельный двигатель — это не только техническая задача, но и задача экономическая, так как дизель работает при более высоких температурах и значительном давлении, чем бензиновый двигатель, наконец (это чрезвычайно важно) переноска калориферов и т. д.

Переход автомобиля на дизельный двигатель — это не только техническая задача, но и задача экономическая, так как дизель работает при более высоких температурах и значительном давлении, чем бензиновый двигатель, наконец (это чрезвычайно важно) переноска калориферов и т. д.

Переход автомобиля на дизельный двигатель — это не только техническая задача, но и задача экономическая, так как дизель работает при более высоких температурах и значительном давлении, чем бензиновый двигатель, наконец (это чрезвычайно важно) переноска калориферов и т. д.

Переход автомобиля на дизельный двигатель — это не только техническая задача, но и задача экономическая, так как дизель работает при более высоких температурах и значительном давлении, чем бензиновый двигатель, наконец (это чрезвычайно важно) переноска калориферов и т. д.

Переход автомобиля на дизельный двигатель — это не только техническая задача, но и задача экономическая, так как дизель работает при более высоких температурах и значительном давлении, чем бензиновый двигатель, наконец (это чрезвычайно важно) переноска калориферов и т. д.

Переход автомобиля на дизельный двигатель — это не только техническая задача, но и задача экономическая, так как дизель работает при более высоких температурах и значительном давлении, чем бензиновый двигатель, наконец (это чрезвычайно важно) переноска калориферов и т. д.

Переход автомобиля на дизельный двигатель — это не только техническая задача, но и задача экономическая, так как дизель работает при более высоких температурах и значительном давлении, чем бензиновый двигатель, наконец (это чрезвычайно важно) переноска калориферов и т. д.

Переход автомобиля на дизельный двигатель — это не только техническая задача, но и задача экономическая, так как дизель работает при более высоких температурах и значительном давлении, чем бензиновый двигатель, наконец (это чрезвычайно важно) переноска калориферов и т. д.

Переход автомобиля на дизельный двигатель — это не только техническая задача, но и задача экономическая, так как дизель работает при более высоких температурах и значительном давлении, чем бензиновый двигатель, наконец (это чрезвычайно важно) переноска калориферов и т. д.

Переход автомобиля на дизельный двигатель — это не только техническая задача, но и задача экономическая, так как дизель работает при более высоких температурах и значительном давлении, чем бензиновый двигатель, наконец (это чрезвычайно важно) переноска калориферов и т. д.

Переход автомобиля на дизельный двигатель — это не только техническая задача, но и задача экономическая, так как дизель работает при более высоких температурах и значительном давлении, чем бензиновый двигатель, наконец (это чрезвычайно важно) переноска калориферов и т. д.

Переход автомобиля на дизельный двигатель — это не только техническая задача, но и задача экономическая, так как дизель работает при более высоких температурах и значительном давлении, чем бензиновый двигатель, наконец (это чрезвычайно важно) переноска калориферов и т. д.

Переход автомобиля на дизельный двигатель — это не только техническая задача, но и задача экономическая, так как дизель работает при более высоких температурах и значительном давлении, чем бензиновый двигатель, наконец (это чрезвычайно важно) переноска калориферов и т. д.

Переход автомобиля на дизельный двигатель — это не только техническая задача, но и задача экономическая, так как дизель работает при более высоких температурах и значительном давлении, чем бензиновый двигатель, наконец (это чрезвычайно важно) переноска калориферов и т. д.

Переход автомобиля на дизельный двигатель — это не только техническая задача, но и задача экономическая, так как дизель работает при более высоких температурах и значительном давлении, чем бензиновый двигатель, наконец (это чрезвычайно важно) переноска калориферов и т. д.

Переход автомобиля на дизельный двигатель — это не только техническая задача, но и задача экономическая, так как дизель работает при более высоких температурах и значительном давлении, чем бензиновый двигатель, наконец (это чрезвычайно важно) переноска калориферов и т. д.

Переход автомобиля на дизельный двигатель — это не только техническая задача, но и задача экономическая, так как дизель работает при более высоких температурах и значительном давлении, чем бензиновый двигатель, наконец (это чрезвычайно важно) переноска калориферов и т. д.

Переход автомобиля на дизельный двигатель — это не только техническая задача, но и задача экономическая, так как дизель работает при более высоких температурах и значительном давлении, чем бензиновый двигатель, наконец (это чрезвычайно важно) переноска калориферов и т. д.

Переход автомобиля на дизельный двигатель — это не только техническая задача, но и задача экономическая, так как дизель работает при более высоких температурах и значительном давлении, чем бензиновый двигатель, наконец (это чрезвычайно важно) переноска калориферов и т. д.

Переход автомобиля на дизельный двигатель — это не только техническая задача, но и задача экономическая, так как дизель работает при более высоких температурах и значительном давлении, чем бензиновый двигатель, наконец (это чрезвычайно важно) переноска калориферов и т. д.

Переход автомобиля на дизельный двигатель — это не только техническая задача, но и задача экономическая, так как дизель работает при более высоких температурах и значительном давлении, чем бензиновый двигатель, наконец (это чрезвычайно важно) переноска калориферов и т. д.

В связи с непрочным положением в Иемене, «Тан» напоминает, что по условиям Тайфского договора правительство Саудие и Иемена обязались не допускать на своих территориях никаких интриг, направленных против другой стороны.

«Но», — спрашивает газета, — сможет ли быть выполнено такое условие? Претензиями это было бы очень рискованно. Власть имамы, которая была некогда очень прочной, благодаря его суровой энергии, ныне очень рыхлена, средства, чтобы подавить густое население, и изобретать, чтобы нарушение Тайфского договора дало его могущественному соседу возможность вновь вмешаться и прибегнуть к силе».

По мнению «Тан», в таком случае «само существование Иемена находится под угрозой».

В отделе от Иомана, перспективы Саудие французская газета рисует в радужных красках. По мнению «Тан», Саудие в ближайшем будущем «сау-трансаравийский нефтепроект».

«Тан» сообщает, что условия Тайфского договора (между Саудие и Иеменом) почти полностью выполнены. Имам Яхья эвакуировал укрепленные позиции, которые занимали его войска в Абдельмуниме, горах Фаи и Блани и выдал Ион-Сауду своих бывших союзников, князей Асира, которые, как известно, бежали от хабашитов в Иемен, откуда интриговали против Ион-Сауда.

По мнению «Тан», заключенный договор, несмотря на «клеточную» умеренность условий, представляет собой победу Иемена, являющуюся все же «новым фактором», влияющим на будущее — быть может, даже на близкое будущее Аравии — может быть, считается чреватой большими последствиями.

Газета опровергает сообщения английской печати о том, что Тайфский договор представляет собой якобы замаскированное установление протектората Габалы над Иеменом. Однако, договор этот, по мнению «Тан», имеет особое значение не только для Саудие и Иемена, но и для иностранных держав, имеющих интересы в Леванте и на Красном море. Это особое значение договора «Тан» усматривает в «стремлении к национальному единству, к единству политическому и экономическому».

«В арабском мире», — пишет газета, — есть много кругов, которые сильно поражаются умеренностью арабских требований, особенно по отношению к иностранным державам, и ввиду внутренних трудностей, с которыми пришлось столкнуться имаму Яхье в результате поражения. Однако, стало вполне ясно, что Ион-Сауд, вместо того, чтобы захватить в настоящее время новые территории, где ему трудно было бы установить свою власть и где ввиду весьма ограниченных финансовых возможностей ему трудно было бы создать «надежную» администрацию, стремился укрепить свою политику и силой протестировать на полуострове перед племенами, преданность которых недавно была сомнительной, и перед всем мусульманским миром. С этой целью он предпочел оставить на данный момент свои территориальные притязания на Асир (на который он претендовал давно) и обеспечить себе в наиболее важных стратегических пунктах безопасные позиции, которые позволили бы ему господствовать над долинами, могущими служить путем для проникновения или отторжения.

По сведениям «Тан», положение имамы Яхья в настоящее время вполне непрочное. Население Иемена, состоящее на одну треть из азиатов, а на две трети из шафитов, относящихся в общем благожелательно к хабашитам, возмущено поражением имамы. Многие племена, которые выступили на войну лишь по принуждению и будучи вынуждены к этому своим эмирным союзником, не сержась своего недовольства и угроз, которые они представляют для непрочного правительства, отказались от каждого дня все более опасной. Кроме того, волнения в этих племенах усиливаются в связи с тем, что между имамом Яхье и 70-летним стариком — и его сыном — наследником, имеющим свою военную партию, имеются глубокие разногласия.

На двигателях нашей конструкторской бригады на себя вынымают мотор «Колж» — шестнадцатилитровый. Мощность его 900 л.с., частота оборотов — 1800, смонтированы они на шасси «Глаз». Интересны конструкции «Фиат», «Зауер» и ряд других зарубежных фирм.

Настоящий пробег помимо затрат производственного порядка ставит перед нами ряд еще нерешенных. Главнейшие из них — горючее, стандартизация его, качественный металл, т. е. дизель работает при более высоких температурах и значительном давлении, чем бензиновый двигатель, наконец (это чрезвычайно важно) переноска калориферов и т. д. Переход автомобиля на дизельный двигатель — это не только техническая задача, но и задача экономическая, так как дизель работает при более высоких температурах и значительном давлении, чем бензиновый двигатель, наконец (это чрезвычайно важно) переноска калориферов и т. д.

Переход автомобиля на дизельный двигатель — это не только техническая задача, но и задача экономическая, так как дизель работает при более высоких температурах и значительном давлении, чем бензиновый двигатель, наконец (это чрезвычайно важно) переноска калориферов и т. д.

Переход автомобиля на дизельный двигатель — это не только техническая задача, но и задача экономическая, так как дизель работает при более высоких температурах и значительном давлении, чем бензиновый двигатель, наконец (это чрезвычайно важно) переноска калориферов и т. д.

Переход автомобиля на дизельный двигатель — это не только техническая задача, но и задача экономическая, так как дизель работает при более высоких температурах и значительном давлении, чем бензиновый двигатель, наконец (это чрезвычайно важно) переноска калориферов и т. д.

Переход автомобиля на дизельный двигатель — это не только техническая задача, но и задача экономическая, так как дизель работает при более высоких температурах и значительном давлении, чем бензиновый двигатель, наконец (это чрезвычайно важно) переноска калориферов и т. д.

Переход автомобиля на дизельный двигатель — это не только техническая задача, но и задача экономическая, так как дизель работает при более высоких температурах и значительном давлении, чем бензиновый двигатель, наконец (это чрезвычайно важно) переноска калориферов и т. д.

Переход автомобиля на дизельный двигатель — это не только техническая задача, но и задача экономическая, так как дизель работает при более высоких температурах и значительном давлении, чем бензиновый двигатель, наконец (это чрезвычайно важно) переноска калориферов и т. д.

Переход автомобиля на дизельный двигатель — это не только техническая задача, но и задача экономическая, так как дизель работает при более высоких температурах и значительном давлении, чем бензиновый двигатель, наконец (это чрезвычайно важно) переноска калориферов и т. д.

Переход автомобиля на дизельный двигатель — это не только техническая задача, но и задача экономическая, так как дизель работает при более высоких температурах и значительном давлении, чем бензиновый двигатель, наконец (это чрезвычайно важно) переноска калориферов и т. д.

Переход автомобиля на дизельный двигатель — это не только техническая задача, но и задача экономическая, так как дизель работает при более высоких температурах и значительном давлении, чем бензиновый двигатель, наконец (это чрезвычайно важно) переноска калориферов и т. д.

Переход автомобиля на дизельный двигатель — это не только техническая задача, но и задача экономическая, так как дизель работает при более высоких температурах и значительном давлении, чем бензиновый двигатель, наконец (это чрезвычайно важно) переноска калориферов и т. д.

Переход автомобиля на дизельный двигатель — это не только техническая задача, но и задача экономическая, так как дизель работает при более высоких температурах и значительном давлении, чем бензиновый двигатель, наконец (это чрезвычайно важно) переноска калориферов и т. д.

Переход автомобиля на дизельный двигатель — это не только техническая задача, но и задача экономическая, так как дизель работает при более высоких температурах и значительном давлении, чем бензиновый двигатель, наконец (это чрезвычайно важно) переноска калориферов и т. д.

Переход автомобиля на дизельный двигатель — это не только техническая задача, но и задача экономическая, так как дизель работает при более высоких температурах и значительном давлении, чем бензиновый двигатель, наконец (это чрезвычайно важно) переноска калориферов и т. д.

Переход автомобиля на дизельный двигатель — это не только техническая задача, но и задача экономическая, так как дизель работает при более высоких температурах и значительном давлении, чем бензиновый двигатель, наконец (это чрезвычайно важно) переноска калориферов и т. д.

Переход автомобиля на дизельный двигатель — это не только техническая задача, но и задача экономическая, так как дизель работает при более высоких температурах и значительном давлении, чем бензиновый двигатель, наконец (это чрезвычайно важно) переноска калориферов и т. д.

Переход автомобиля на дизельный двигатель — это не только техническая задача, но и задача экономическая, так как дизель работает при более высоких температурах и значительном давлении, чем бензиновый двигатель, наконец (это чрезвычайно важно) переноска калориферов и т. д.

Переход автомобиля на дизельный двигатель — это не только техническая задача, но и задача экономическая, так как дизель работает при более высоких температурах и значительном давлении, чем бензиновый двигатель, наконец (это чрезвычайно важно) переноска калориферов и т. д.

Переход автомобиля на дизельный двигатель — это не только техническая задача, но и задача экономическая, так как дизель работает при более высоких температурах и значительном давлении, чем бензиновый двигатель, наконец (это чрезвычайно важно) переноска калориферов и т. д.

Переход автомобиля на дизельный двигатель — это не только техническая задача, но и задача экономическая, так как дизель работает при более высоких температурах и значительном давлении, чем бензиновый двигатель, наконец (это чрезвычайно важно) переноска калориферов и т. д.

Переход автомобиля на дизельный двигатель — это не только техническая задача, но и задача экономическая, так как дизель работает при более высоких температурах и значительном давлении, чем бензиновый двигатель, наконец (это чрезвычайно важно) переноска калориферов и т. д.

Переход автомобиля на дизельный двигатель — это не только техническая задача, но и задача экономическая, так как дизель работает при более высоких температурах и значительном давлении, чем бензиновый двигатель, наконец (это чрезвычайно важно) переноска калориферов и т. д.

Переход автомобиля на дизельный двигатель — это не только техническая задача, но и задача экономическая, так как дизель работает при более высоких температурах и значительном давлении, чем бензиновый двигатель, наконец (это чрезвычайно важно) переноска калориферов и т. д.

Переход автомобиля на дизельный двигатель — это не только техническая задача, но и задача экономическая, так как дизель работает при более высоких температурах и значительном давлении, чем бензиновый двигатель, наконец (это чрезвычайно важно) переноска калориферов и т. д.

Переход автомобиля на дизельный двигатель — это не только техническая задача, но и задача экономическая, так как дизель работает при более высоких температурах и значительном давлении, чем бензиновый двигатель, наконец (это чрезвычайно важно) переноска калориферов и т. д.

Переход автомобиля на дизельный двигатель — это не только техническая задача, но и задача экономическая, так как дизель работает при более высоких температурах и значительном давлении, чем бензиновый двигатель, наконец (это чрезвычайно важно) переноска калориферов и т. д.

Переход автомобиля на дизельный двигатель — это не только техническая задача, но и задача экономическая, так как дизель работает при более высоких температурах и значительном давлении, чем бензиновый двигатель, наконец (это чрезвычайно важно) переноска калориферов и т. д.

Переход автомобиля на дизельный двигатель — это не только техническая задача, но и задача экономическая, так как дизель работает при более высоких температурах и значительном давлении, чем бензиновый двигатель, наконец (это чрезвычайно важно) переноска калориферов и т. д.

Восток Англия и железнодорожное строительство в Персии

Английский колониальный журнал «Нир-ист» вступил в новую, ком-ментарий в связи с недавней по-ездкой Риза-шаха в Турцию.

Журнал констатирует, что «хотя успех поездки в общем установился, однако, до сих пор нет определенной информации о более конкретных результатах». Ввиду этого «Нир-ист» касается слухов о том, что в Анкаре были якобы подписаны пакт четырех близлежащих государств между Турцией, Персией, Ираном и Афгани-станом. По мнению автора британской империалистической статьи, подобное соглашение в нынешней стадии отно-шения между разными странами было бы слишком бесцельным, чтобы иметь смысл его подписывать».

Для Ирана же (внешней политике) которого, как известно, руководит (Англия) подписание такого пакта «противоречило бы политической ли-нии его правительства, которое при-нятия на себя каких-либо формальных обязательств в нынеш-ней стадии развития страны».

Не получивши желаемого, воз-можности заключить договоры меж-ду Турцией, Персией, Ираном и Аф-ганистаном, «Нир-ист» переходит к «надеждам», которых по его словам «не оправдались в Турции в связи с приходом Риза-шаха». По утвержде-нию журнала, турецкое правитель-ство хотело бы прежде всего, чтобы Персия изменила свою внешнюю программу железнодорожного строи-тельства и вместо ожидания строя-щейся ныне Трансперсидской желе-зной дороги от Каспийского моря че-рез Тегеран к Персидскому заливу, построила железнодорожную линию, соединяющую Тегеран с турецкой железнодорожной сетью у Байзиды, дабы таким образом превратить Тра-

нспортный порт по торговле с Европой. В связи с этим, «Нир-ист» счита-ет не лишним напомнить, что «хотя проблема железнодорожного строи-тельства в Персии связана с финан-совым вопросом, это обстоятельство, как подчеркивает журнал, уже не-дало возможности произвести одно-временную постройку северного и юж-ного участков Трансперсидской доро-ги, ввиду чего пока строится толь-ко северный участок. Кроме того, то-го, что британский колониальный орган ука-зывает, что хотя прокладка линии Тегеран-Байзид «быть может и не со-пряжена с некоторыми из чрезмер-ных расходов, с которыми связана постройка южного участка Транспер-сидской дороги», однако, «исключи-тельная длина проектируемой линии может в конце концов сделать ее по-стройку таким же дорогостоящим пред-приятием».

«Потому», — заявляет «Нир-ист», — если только Персия не будет иметь достаточных источников дохода, то ей придется удовлетвориться участ-ком системы железной дороги в се-веро-западных провинциях, как тур-ция, что она может сделать, для со-действия турецким планам».

В заключение «Нир-ист», неволь-но признает завою над современ-ными планами британского импе-риализма, высказываясь за постройку железнодорожной линии от Тегерана к турецкой, а к иракской грани-це. Журнал заявляет, что Персия «не-будет упускать из виду этого обстоя-тельства, что для создания железно-дорожной линии Хайфа — Тегеран ей пришлось бы из своих средств по-строить самую кратчайшую линию из-всех трех проектов — железнодоро-жную линию от Тегерана до иракской границы в Хайкине».

«Нир-ист» вступает в новую, ком-ментарий в связи с недавней по-ездкой Риза-шаха в Турцию.

Журнал констатирует, что «хотя успех поездки в общем установился, однако, до сих пор нет определенной информации о более конкретных результатах». Ввиду этого «Нир-ист» касается слухов о том, что в Анкаре были якобы подписаны пакт четырех близлежащих государств между Турцией, Персией, Ираном и Афгани-станом. По мнению автора британской империалистической статьи, подобное соглашение в нынешней стадии отно-шения между разными странами было бы слишком бесцельным, чтобы иметь смысл его подписывать».

Для Ирана же (внешней политике) которого, как известно, руководит (Англия) подписание такого пакта «противоречило бы политической ли-нии его правительства, которое при-нятия на себя каких-либо формальных обязательств в нынеш-ней стадии развития страны».

Не получивши желаемого, воз-можности заключить договоры меж-ду Турцией, Персией, Ираном и Аф-ганистаном, «Нир-ист» переходит к «надеждам», которых по его словам «не оправдались в Турции в связи с приходом Риза-шаха».

По утверждению журнала, турецкое правитель-ство хотело бы прежде всего, чтобы Персия изменила свою внешнюю программу железнодорожного строи-тельства и вместо ожидания строя-щейся ныне Трансперсидской желе-зной дороги от Каспийского моря че-рез Тегеран к Персидскому заливу, построила железнодорожную линию, соединяющую Тегеран с турецкой железнодорожной сетью у Байзиды, дабы таким образом превратить Тра-

нспортный порт по торговле с Европой. В связи с этим, «Нир-ист» счита-ет не лишним напомнить, что «хотя проблема железнодорожного строи-тельства в Персии связана с финан-совым вопросом, это обстоятельство, как подчеркивает журнал, уже не-дало возможности произвести одно-временную постройку северного и юж-ного участков Трансперсидской доро-ги, ввиду чего пока строится толь-ко северный участок. Кроме того, то-го, что британский колониальный орган ука-зывает, что хотя прокладка линии Тегеран-Байзид «быть может и не со-пряжена с некоторыми из чрезмер-ных расходов, с которыми связана постройка южного участка Транспер-сидской дороги», однако, «исключи-тельная длина проектируемой линии может в конце концов сделать ее по-стройку таким же дорогостоящим пред-приятием».

«Потому», — заявляет «Нир-ист», — если только Персия не будет иметь достаточных источников дохода, то ей придется удовлетвориться участ-ком системы железной дороги в се-веро-западных провинциях, как тур-ция, что она может сделать, для со-действия турецким планам».

В заключение «Нир-ист», неволь-но признает завою над современ-ными планами британского импе-риализма, высказываясь за постройку железнодорожной линии от Тегерана к турецкой, а к иракской грани-це. Журнал заявляет, что Персия «не-будет упускать из виду этого обстоя-тельства, что для создания железно-дорожной линии Хайфа — Тегеран ей пришлось бы из своих средств по-строить самую кратчайшую линию из-всех трех проектов — железнодоро-жную линию от Тегерана до иракской границы в Хайкине».

«Нир-ист» вступает в новую, ком-ментарий в связи с недавней по-ездкой Риза-шаха в Турцию.

Журнал констатирует, что «хотя успех поездки в общем установился, однако, до сих пор нет определенной информации о более конкретных результатах». Ввиду этого «Нир-ист» касается слухов о том, что в Анкаре были якобы подписаны пакт четырех близлежащих государств между Турцией, Персией, Ираном и Афгани-станом. По мнению автора британской империалистической статьи, подобное соглашение в нынешней стадии отно-шения между разными странами было бы слишком бесцельным, чтобы иметь смысл его подписывать».

Для Ирана же (внешней политике) которого, как известно, руководит (Англия) подписание такого пакта «противоречило бы политической ли-нии его правительства, которое при-нятия на себя каких-либо формальных обязательств в нынеш-ней стадии развития страны».

Не получивши желаемого, воз-можности заключить договоры меж-ду Турцией, Персией, Ираном и Аф-ганистаном, «Нир-ист» переходит к «надеждам», которых по его словам «не оправдались в Турции в связи с приходом Риза-шаха».

По утверждению журнала, турецкое правитель-ство хотело бы прежде всего, чтобы Персия изменила свою внешнюю программу железнодорожного строи-тельства и вместо ожидания строя-щейся ныне Трансперсидской желе-зной дороги от Каспийского моря че-рез Тегеран к Персидскому заливу, построила железнодорожную линию, соединяющую Тегеран с турецкой железнодорожной сетью у Байзиды, дабы таким образом превратить Тра-

нспортный порт по торговле с Европой. В связи с этим, «Нир-ист» счита-ет не лишним напомнить, что «хотя проблема железнодорожного строи-тельства в Персии связана с финан-совым вопросом, это обстоятельство, как подчеркивает журнал, уже не-дало возможности произвести одно-временную постройку северного и юж-ного участков Трансперсидской доро-ги, ввиду чего пока строится толь-ко северный участок. Кроме того, то-го, что британский колониальный орган ука-зывает, что хотя прокладка линии Тегеран-Байзид «быть может и не со-пряжена с некоторыми из чрезмер-ных расходов, с которыми связана постройка южного участка Транспер-сидской дороги», однако, «исключи-тельная длина проектируемой линии может в конце концов сделать ее по-стройку таким же дорогостоящим пред-приятием».

