

URSS
en construcción



AÑO XXI DE LA GRAN
REVOLUCIÓN SOCIALISTA
OGHIZ-IZOGHIZ. **Nº 2.** 1938

ESQUEMA DEL CANAL MOSCOVA-VOLGA



¡PROLETARIOS DE TODOS LOS PAÍSES, UNIOS!

La URSS EN CONSTRUCCIÓN

Nº 2 1938

MONUMENTO DE LA ÉPOCA

UNA VIEJA CANCIÓN POPULAR RUSA DECÍA QUE NO ERA POSIBLE HACER QUE EL SOL DEJÁRA DE BRILLAR, COMO TAMPOCO QUE EL VOLGA CAMBIÁRA SU CURSO.

HACE MUCHO TIEMPO QUE EXISTÍA LA INTENCIÓN DE UNIR AL RÍO MOSCOVA CON EL VOLGA. EL AÑO 1700, EL ZAR PEDRO PRIMERO, "A FIN DE ESTUDIAR LA NAVEGACIÓN DEL VOLGA AL RÍO MOSCOVA" NAVEGÓ POR LOS RÍOS DUBNA, SESTRÁ E IAJROMA.

EL AÑO 1715 SE PENSABA UNIR A LOS RÍOS ISTRÁ Y SESTRÁ, QUE NACÍAN EN KLIN, A MUY POCA DISTANCIA.

OTRA VARIANTE DEL CANAL ENTRE EL MOSCÚ Y EL VOLGA APARECIÓ EL AÑO 1722. SE PENSABA UNIR AL VOLGA CON EL MOSCOVA MEDIANTE UN CANAL DE IAJROMA A KLIAZMA. DE KLIAZMA EL CANAL DEBÍA IR HASTA EL IAUZA, Y AL RÍO MOSCOVA.

PERO ESTOS PROYECTOS QUEDARON EN PROYECTOS.

EN LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XVIII LOS COMERCIANTES DE DMITROV INSISTIERON INUTILMENTE ANTE LAS AUTORIDADES ZARISTAS PARA QUE FUERA SIQUERA DRAGADO EL RÍO IAJROMA. EL AUMENTO DEL INTERCAMBIO ENTRE AMBAS CAPITALS RUSAS, QUE SE HACÍA ENTONCES EN CARAVANAS POR MALOS CAMINOS, OBLIGÓ AL ZAR NICOLAS PRIMERO A CONSTRUIR UNA "VÍA POR AGUA".

25 AÑOS DURARON LOS TRABAJOS PARA UNIR AL RÍO RUZA, AFLUENTE DEL RÍO MOSCOVA CON LOS RÍOS SESTRÁ Y DUBNA. PERO CUANDO EL CANAL Y LAS ESCLUSAS FUERON TERMINADAS, RESULTÓ QUE... HABÍAN SIDO CALCULADAS PARA PEQUEÑAS LANCHAS. LAS ESCLUSAS TENÍAN SOLAMENTE 4 METROS DE ANCHO Y UN METRO Y MEDIO DE PROFUNDIDAD.

LA DIFÍCIL OPERACIÓN DE PASAR A TRAVÉS DE 36 DE TALES ESCLUSAS HIZO QUE ESA VÍA FLUVIAL CONSTRUIDA POR NICOLAS PRIMERO NO FUERA UTILIZADA POR NADIE.

LA CONSTRUCCIÓN DE LA VÍA FÉRREA ENTRE MOSCÚ Y PETERBURGO HIZO QUE ESTA VÍA FLUVIAL CADUCÁRA, Y EL AÑO 1860 FUÉ CLAUSURADA OFICIALMENTE. AHORA DE ELLA NO QUEDAN NI RASTROS.

PERO LOS BOLCHEVIKIS OBLIGARON AL VOLGA A CAMBIAR SU CURSO. EN CUATRO AÑOS ELLOS CREARON UN ENORME ESTANQUE LLAMADO MAR DE MOSCÚ Y CONSTRUYERON EL CANAL, UNIENDO AL VOLGA CON EL RÍO MOSCOVA.

LAS AGUAS DEL VOLGA CORREN AHORA AL PIÉ DE LAS MURALLAS SEculares DEL KREMLIN DE MOSCÚ.



PANTANOS, BARRANCOS, COLINAS;
POR AQUÍ PASÓ EL CANAL.





AL COMIENZO SE HIZO SALTAR LA TIERRA; LUEGO SE HUNDIERON EN ELLA LAS EXCAVADORAS. Y ASÍ COMENZÓ LA CONSTRUCCIÓN....



EN EL TERRENO PARA LA CULTURA FISICA.



SANATORIO NOCTURNO.

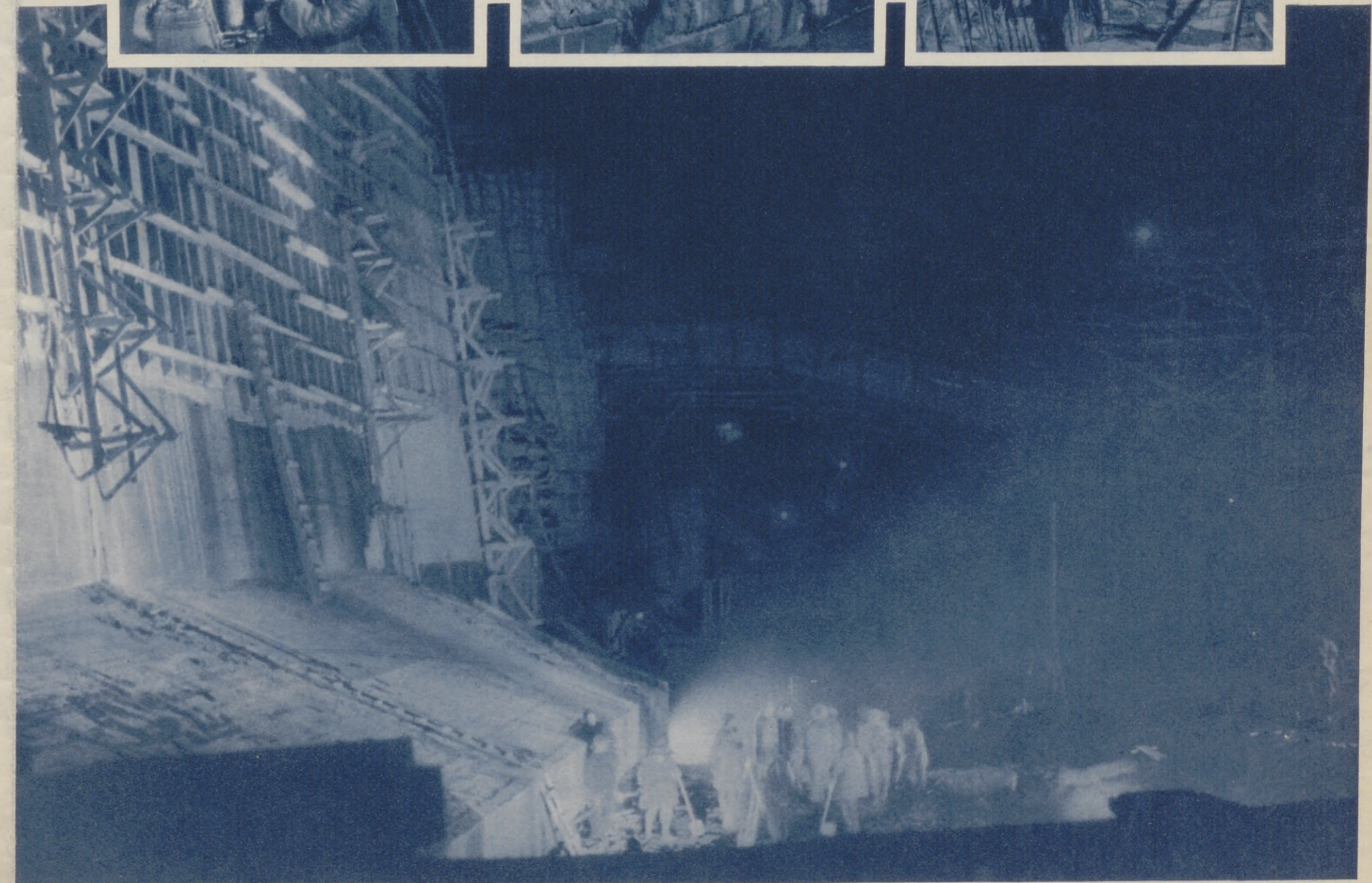
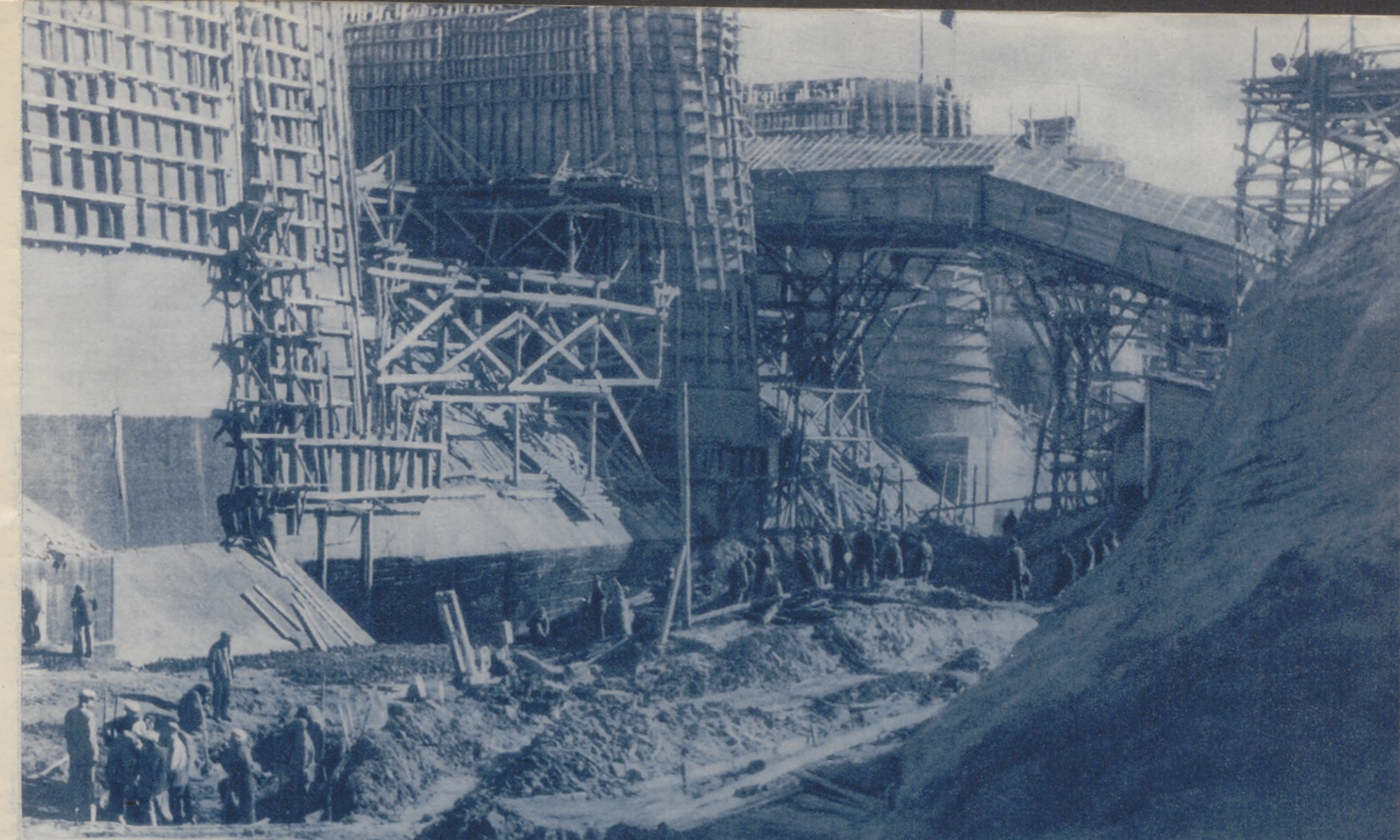


EN LOS CURSOS PARA ELEVAR LA CALIFICACIÓN.



EN LA ESCUELA DE LIQUIDACIÓN DEL ANALFABETISMO.

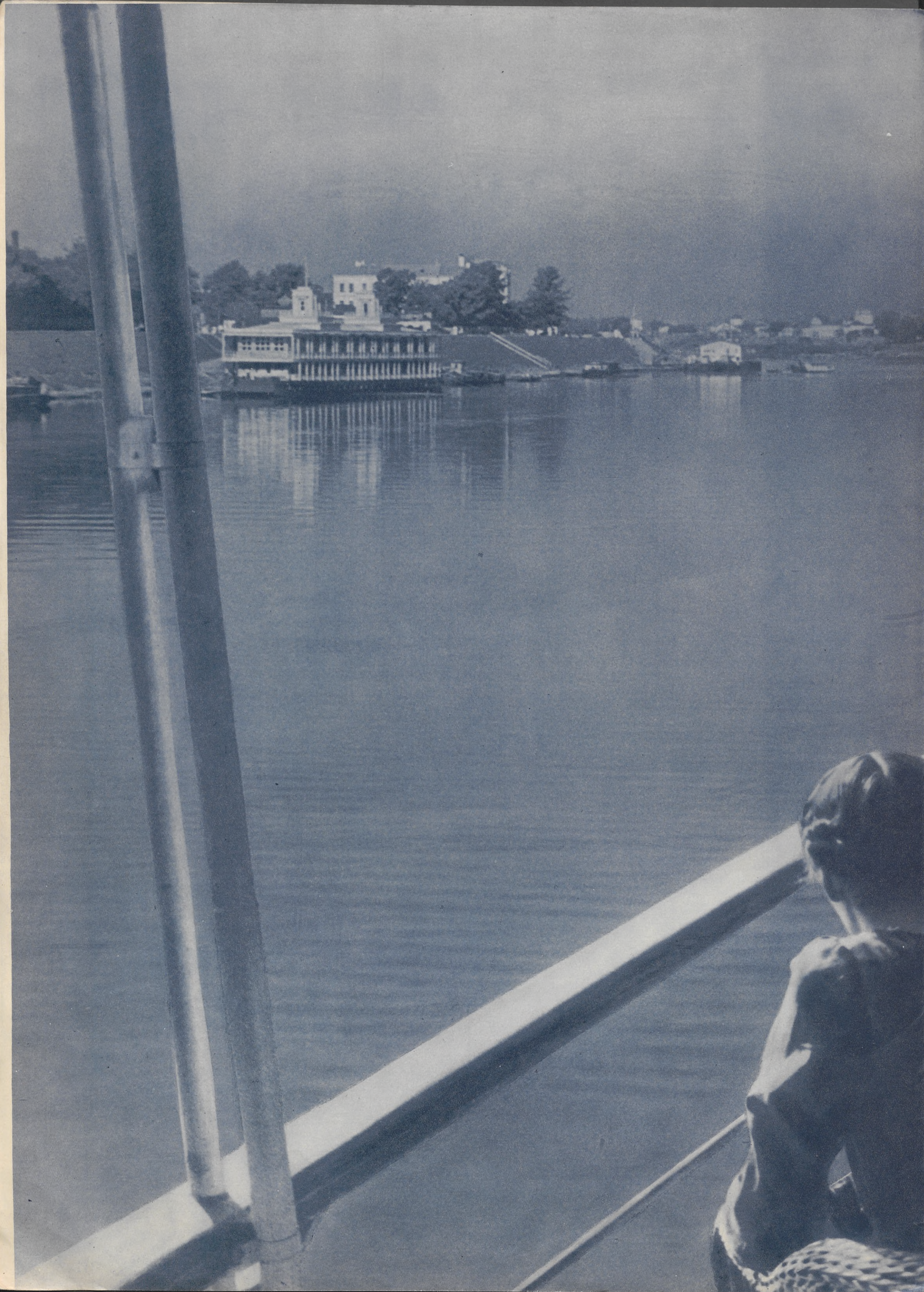
EN LA CONSTRUCCIÓN TRABAJARON OBREROS VOLUNTARIOS Y PERSONAS CONDENADAS. AL COMENZAR LA CONSTRUCCIÓN DEL CANAL NO EXISTÍAN OBREROS CALIFICADOS, SIN LOS CUALES NO ES POSIBLE REALIZAR OBRAS DE CONSTRUCCIÓN COMPLICADAS. EN DMITROV Y OTROS PUNTOS DE LA CONSTRUCCIÓN FUERON ORGANIZADOS CURSOS, LOS QUE PREPARARON ESPECIALISTAS PARA 43 ESPECIALIDADES



DÍA Y NOCHE, A LA LUZ DE REFLECTORES, NO CESÓ EL BULLICIO DE LA CONSTRUCCIÓN, Y FUERON SURGIENDO UNA TRAS OTRA LAS ESCLUSAS Y LOS DIQUES DE CEMENTO ARMADO.



EN ABRIL DE 1937, LOS CAMARADAS STALIN, MÓLOTOV, VOROSHILOV E IEJOV VISITARON LAS OBRAS EN CONSTRUCCIÓN. LOS CONSTRUCTORES DEL CANAL RECIBIERON CON ENORME ALEGRÍA AL JEFE DE LOS PUEBLOS E INICIADOR DE LA CONSTRUCCIÓN DEL CANAL, Y A SUS COMPAÑEROS.
EL JEFE DE LA CONSTRUCCIÓN, CAMARADA BERMAN MUESTRA LAS OBRAS DEL CANAL A LOS DIRIGENTES DEL PARTIDO Y DEL GOBIERNO.



NOS ENCONTRAMOS EN LA CIUDAD DE KALININ, DONDE NO SE RECONOCE YA A LA VIEJA TVER CON SUS CASUCHAS DE MADERA Y EL MINÚSCULO Y ÚNICO TRANVÍA. HOY ES UNA CIUDAD DE HERMOSAS AVENIDAS ASFALTADAS, DE GRANDES BARRIOS NUEVOS, LLENOS DE VEGETACIÓN.

LA FOTO MUESTRA A UN GRAN BARCO BLANCO DE ESBELTA SILUETA, AMARRADO A UN DESEMBARCADERO. EL GRAN RÍO RUSO NO HABÍA VISTO JAMÁS BARCOS TAN CONFORTABLES.

ESTE BARCO SE DIRIGE A MOSCÚ CRUZANDO EL MAR DE MOSCÚ, PARA SEGUIR A CONTINUACIÓN POR EL CANAL.

LA HERMOSA "CANCIÓN DE LA PATRIA" RESUENA EN LA CUBIERTA SOMBRREADA POR UN TOLDO, CANCIÓN EN LA QUE CADA PALABRA EXPRESA EN FORMA MAGNÍFICA LOS SENTIMIENTOS DE MUCHOS MILLONES DE SERES.

"UN ENORME PAÍS ES MI PATRIA
"CON MUCHOS BOSQUES, CAMPOS Y RÍOS".

MILES DE RÍOS, MILES DE LAGOS. AHORA ESTE BARCO DE UNA BLANCA NIEVA NAVEGA POR UN NUEVO LAGO, QUE HA SIDO CREADO POR LA MANO DEL HOMBRE. HACE UN AÑO Y MEDIO, EN ESTE MISMO SITIO SE OÍA EL RUMOR DE LOS PINOS, VIVÍAN EN LIBERTAD LOS ZORROS, LOBOS, LAS LIEBRES Y LOS OSOS. DECENAS DE ALDEAS Y POBLADOS SE ENCONTRABAN DONDE AHORA ESTÁ EL MAR DE MOSCÚ. ELLAS FUERON TRASLADADAS A OTROS PUNTOS.

LOS ARBOLES FUERON DERRIBADOS, LOS ANIMALES HUYERON. LOS RÍOS Y ARROYOS QUE SE VOLCABAN EN EL VOLGA DESAPARECIERON, CONVIRTIÉNDOSE EN UNA MASA DE AGUA.



AQUI ANTES SE ENCONTRABA AL ALDEA IVANKOVO. Y AHORA UN DIQUE DE CEMENTO, EL MÁS GRANDE DEL CANAL, JUNTO CON EL DIQUE DE TIERRA FORMAN EL ESTANQUE DEL VOLGA.

NAVEGAMOS POR UN ESTANQUE DE 327 KILÓMETROS CUADRADOS. CUANTO MÁS NOS ALEJAMOS DE KALININ, MÁS ANCHO ES EL RÍO. AL CABO DE VARIAS HORAS NOS ENCONTRAMOS EN MEDIO DE UNA GRAN EXTENSIÓN DE AGUA. EL BARCO SE BALANCEA ENTRE LAS OLAS. LOS PINOS DE LA COSTA, QUE ANTES SE ENCONTRABAN SOBRE ALTAS COLINAS, AHORA SE VEN EN EL AGUA...

ADELANTE SE VEN DOS MONUMENTOS DE GRANITO: DE LENIN Y STALIN. ELLOS SE ENCUENTRAN A LA ENTRADA DEL CANAL, DONDE LA ESCLUSA DEL DIQUE DEL VOLGA COMUNICA AL MAR DE MOSCÚ CON EL RÍO.

EL BARCO ATRACA AL MUELLE, A LA ENTRADA DEL CANAL. MIENTRAS PERMANECE JUNTO AL EMBARCADERO SE PUEDE HACER UN PASEO POR EL DIQUE DEL VOLGA. ENTRAMOS POR EL TUNEL CONSTRUIDO DEBAJO DE LA ESCLUSA, LUEGO SUBIMOS AL DIQUE DE TIERRA DE 350 METROS DE LONGITUD, Y A CONTINUACIÓN SOBRE EL DIQUE DE CEMENTO (DE 216 METROS DE LONGITUD), BORDEADO DE UNA BALAUSTRADA DE HIERRO. AQUÍ LA CORRIENTE DEL VOLGA, DETENIDA POR EL DIQUE, CAE CON FUERZA, DESPIDIENDO UNA CORTINA DE PEQUEÑAS GOTAS QUE BRILLAN AL SOL CON TODOS LOS COLORES DEL ARCO IRIS.

EL VOLGA SIGUE POR UN NUEVO LECHO ABIERTO EN SU ORILLA IZQUIERDA. EL DIQUE DE CEMENTO DESDE EL CUAL ADMIRAMOS EL ESPECTÁCULO IMPRESIONANTE DE LA CAÍDA DE AGUA HA SIDO CONSTRUIDO SOBRE UN TERRENO SECO, Y UNA VEZ TERMINADO, EL RÍO FUE DIRIGIDO POR EL NUEVO LECHO. ESTE PROCEDIMIENTO EN LA CONSTRUCCIÓN EVITÓ NUMEROSAS DIFICULTADES TÉCNICAS.

DOS GRÚAS GEMELAS INSTALADAS SOBRE EL DIQUE LEVANTAN Y BAJAN LAS HOJAS DE ACERO DE LAS PUERTAS QUE DAN PASO AL AGUA.

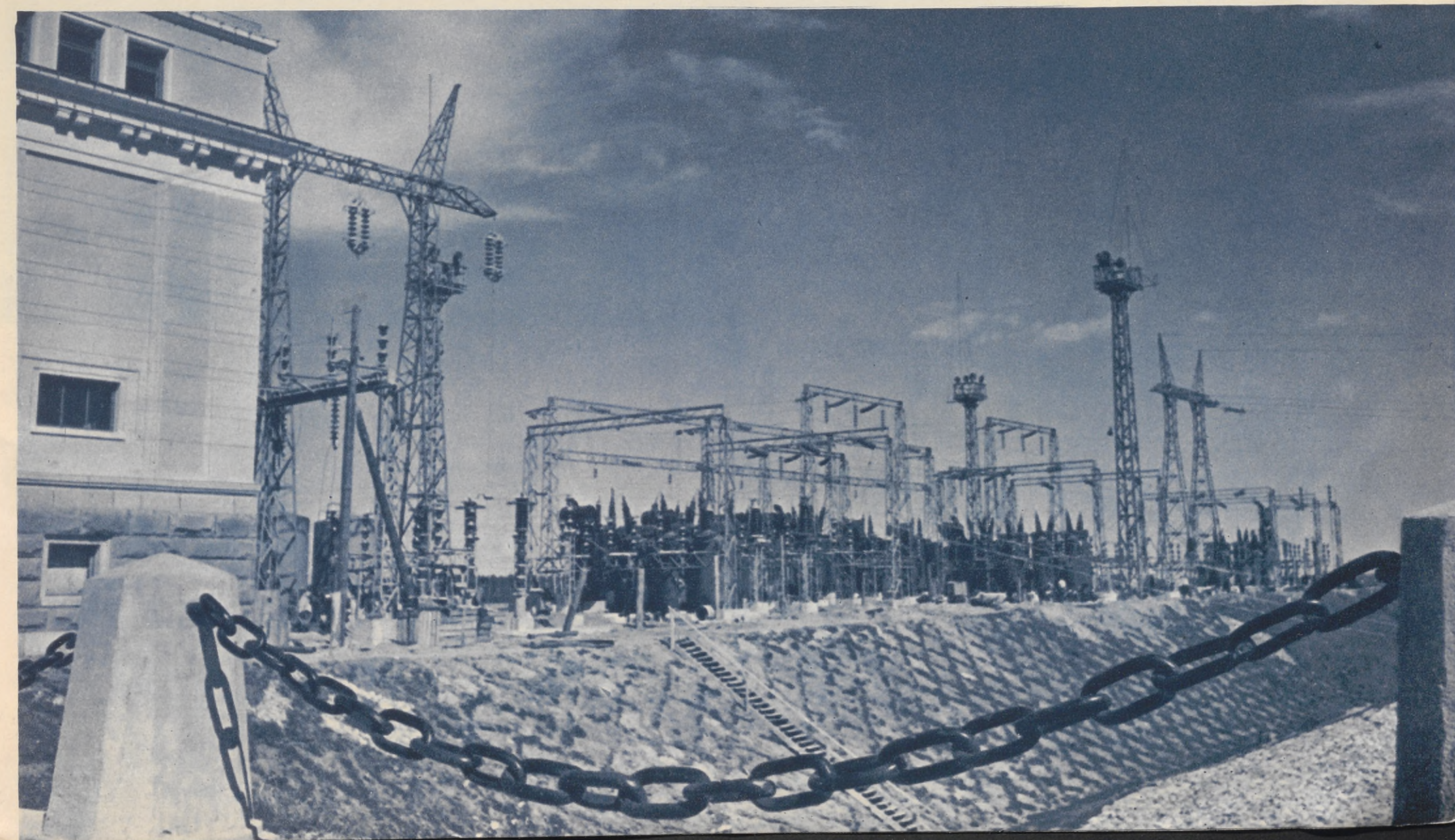
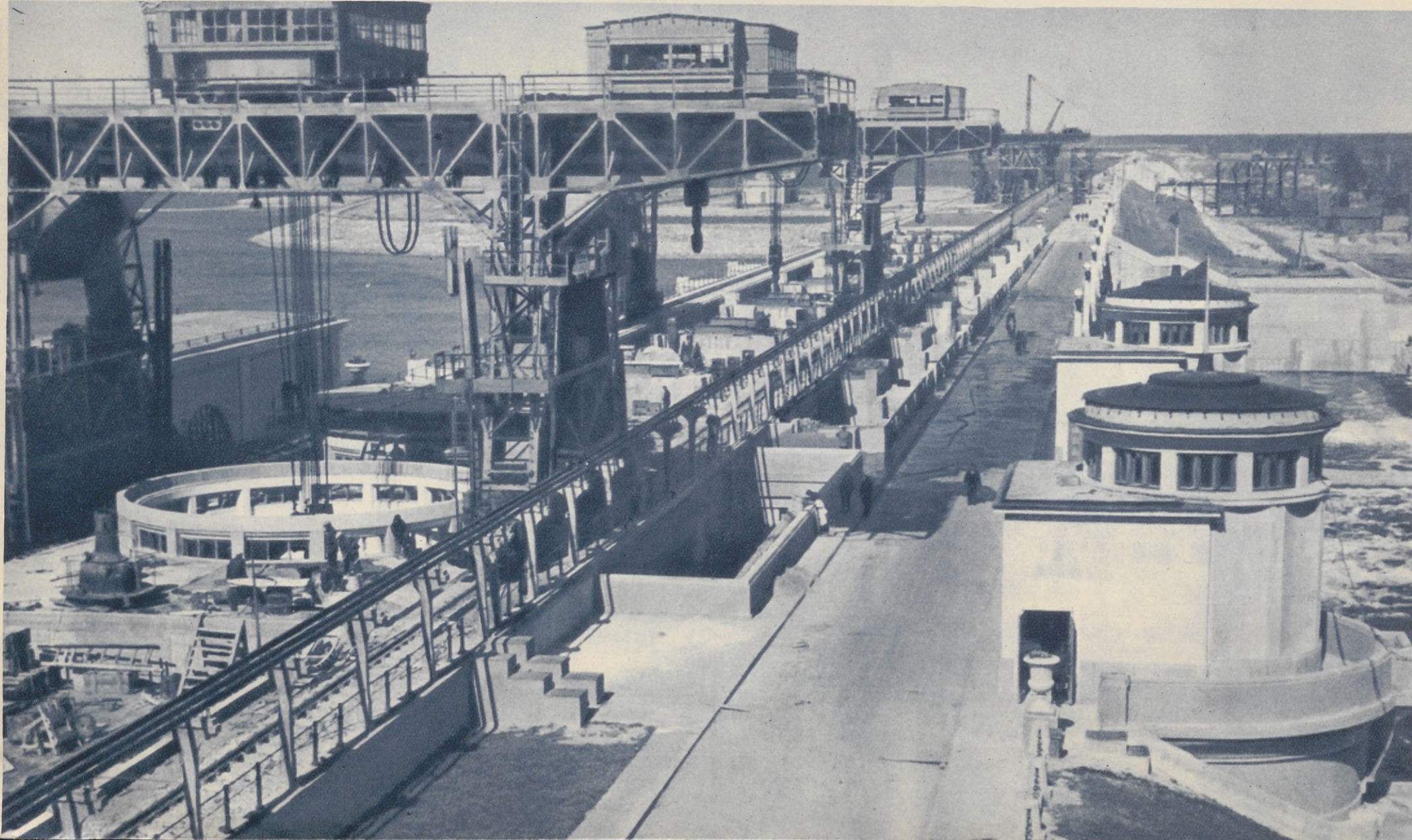
BULLE Y ESPUMAJEA EL AGUA DEL VOLGA QUE CAE DE UNA ALTURA DE MÁS DE 17 METROS.

EL DIQUE DE CEMENTO ES PROLONGADO MÁS DE OCHO KILÓMETROS POR EL DIQUE DE TIERRA QUE SE PIERDE EN EL HORIZONTE.

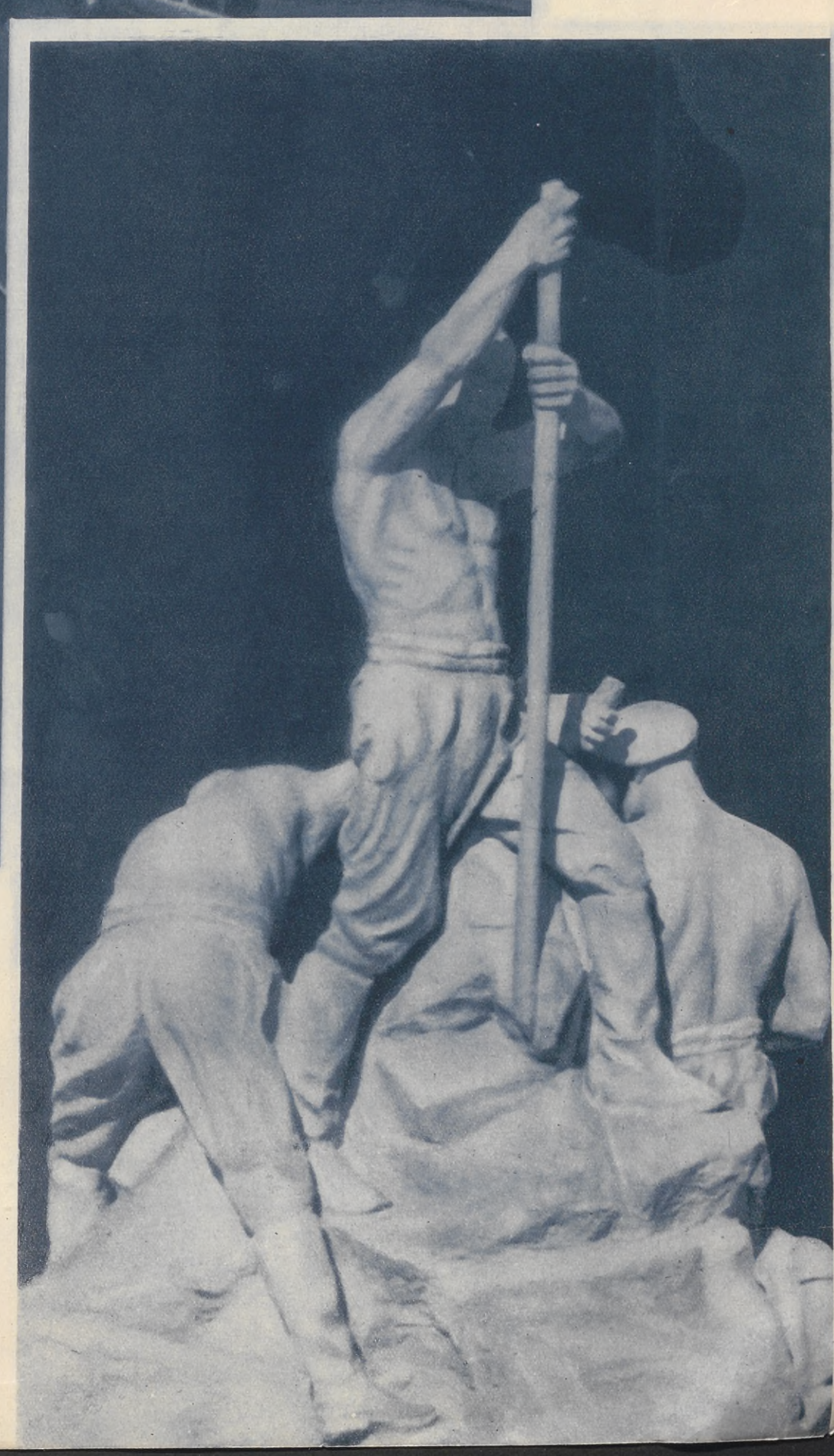
UNA USINA HIDROELÉCTRICA DE UNA POTENCIA DE 28.000 KILOVATIOS SE OCULTA EN EL INTERIOR DE LA MURALLA DE CEMENTO, COMO UN CARACOL EN SU CONCHA.

PROSEGUIMOS NUESTRO VIAJE. TODOS LOS PASAJEROS SUBEN AL PUENTE. VAMOS A PENETRAR EN EL CANAL...

UNA CALLE QUE PASA SOBRE EL DIQUE CONDUCE A LA ORILLA IZQUIERDA DEL VOLGA.



SUB-USINA A ALTO VOLTAGE, INSTALADA SOBRE EL VOLGA.



ESCLUSA № 1 SOBRE EL DIQUE DEL VOLGA QUE UNE AL MAR DE MOSCÚ CON EL CURSO INFERIOR DEL VOLGA.

EL CANAL COMIENZA A SIETE KILÓMETROS DE LA EMBOCADURA DEL DUBNA, PEQUEÑO ARROYO QUE CORRE ENTRE PANTANOS Y BOSQUES. EL PUNTO DE PARTIDA DEL CANAL DISTA TAN SOLO 128 KILÓMETROS DE DONDE DESEMBOCA EN EL RÍO MOSCOVA. MOSCÚ ESTÁ BIEN CERCA Y SIN EMBARGO, ¡QUE REGIÓN SALVAJE Y DESIERTA ERA ESTÁ HASTA HACER BIEN POCO TIEMPO!

EN ALGUNA ÉPOCA UN ENÓRME VENTISQUERO RECORRIÓ LA LLANURA DE LA RUSIA CENTRAL DE NORTE A SUR, ABRIENDO VALLES Y LEVANTANDO COLINAS. ESAS TIERRAS, SITUADAS MUY PROXIMAS A LA CAPITAL, ESTABAN SUMAMENTE POBLADAS EN SUS PARTES ALTAS, Y DESIERTAS EN LAS PARTES BAJAS.

EL CANAL TIENE 85 METROS DE ANCHO, Y NUESTRO BARCO PUEDE NAVEGAR A TODA VELOCIDAD. A NUESTRA IZQUIERDA VEMOS HERMOSOS CANTEROS CON CÉSPED Y ALAMEDAS.

PASAMOS FRENTE A UN ELEGANTE FARO BLANCO CON UNA ESCALERA EN ESPIRAL, SEMEJANTE A UNA TORRE DE LA EDAD MEDIA.

A CUATRO KILÓMETROS DE LA EMBOCADURA PASAMOS JUNTO A MAGNÍFICOS PABELLONES, SEDE DE LA DIRECCIÓN DE LAS COMPUERTAS. ESTAS PESAN 1.150 TONELADAS, A PESAR DE LO CUAL SON SUFICIENTES 5 MINUTOS PARA HACERLAS SALIR DE SUS NICHOS DE CEMENTO Y CERRAR EL ACCESO AL AGUA DEL VOLGA.

ORILLAS DE LÍNEAS SEVERAS, PEDREGULLO Y CÉSPED, CANTEROS CON FLORES. Y DETRAS DE TODO ESTO, UN BOSQUE NEGRO IMPENETRABLE, SURGIDO SOBRE LA FINA CAPA DE TIERRA QUE CUBRE UN PANTANO. DE TANTO EN TANTO SE VEN ÁRBOLES ARRANCADOS POR EL VIENTO.

NUESTRO BARCO LANZA UN TOQUE DE SILBATO TRIUNFAL, CUYO ECO REPERCUTE LARGAMENTE SOBRE LAS ORILLAS SILENCIOSAS.

AL LLEGAR AL KILÓMETRO 7 PASAMOS FRENTE A UNA OBRA DE ARTE DE LAS MÁS INTERESANTES: EL RÍO SESTRÁ, ENCERRADO EN UN LECHO DE CEMENTO, PASA POR DEBAJO DEL CANAL.



DESDE LAS CUBIERTAS DE LOS CONFORTABLES BARCOS A MOTOR LOS TURISTAS ADMIRAN EL PANORAMA DE LAS OBRAS IMPONENTES DEL CANAL.

EN EL KILÓMETRO 16 EL BARCO SE DETIENE ANTE UNA ESCLUSA, CUYAS TORRES MAGESTUOSAS SE LEVANTAN ORGULLOSAS COMO UN ARCO DE TRIUNFO SOBRE UNA REGIÓN BOS-COSA Y DE PANTANOS. LA ESCLUSA Nº 2 HA SIDO CONSTRUIDA SOBRE LOS PANTANOS DE MELDINO. DURANTE LOS DÍAS LLUVIOSOS DE 1935 EL AGUA INVADIÓ VARIAS VECES LA EXCAVACIÓN DE LA ESCLUSA, DESTRUYENDO LOS RESULTADOS DE UN TRABAJO TENAZ, INUNDANDO MÁQUINAS Y MATERIALES.

SE ABREN LAS PUERTAS, Y PENETRAMOS EN LA ESCLUSA... IMAGINAOS UNA ENORME CAJA DE CEMENTO DEL TAMAÑO DE UNA CASA DE VARIOS PISOS. SE VA LLENANDO DE AGUA. SE NECESITANTAN SOLO 13 MINUTOS PARA LLENAR ESA CAJA DE CEMENTO DE 290 METROS DE LARGO, 30 METROS DE ANCHO Y 5 METROS Y MEDIO DE PROFUNDIDAD, A FIN DE LEVANTAR AL BARCO AL NIVEL QUE SIGUE EL CANAL.

¡ESPECTÁCULO MAGNÍFICO!. LAS PUERTAS DE ACERO, QUE RECUERDAN UN POCO LA FORMA DE LAS HOJAS DE AFEITAR, CIERRAN LA ESCLUSA. APRETANDO UN SIMPLE BOTÓN ELAS COMIENZAN A SUBIR LENTAMENTE, EN FORMA APENAS PERCEPTIBLE A LA VISTA. EL AGUA SE PRECIPITA POR LA ABER-TURA. CUANDO ESTÁ A PUNTO DE ALCANZAR EL NIVEL DE LA ESCLUSA SUPERIOR, LA PUERTA, ESTA ENORME PARED DE ACERO LIGERAMENTE CURVADA QUE ESTÁ COLOCADA EN FORMA TRANSVERSAL EN LA ESCLUSA, COMIENZA A SUMERGIRSE, Y NO TARDA EN DESAPARECER EN UN REMOLINO DE ESPUMA.

LA PUERTA PENETRA TRANQUILA Y DOCILMENTE EN EL LECHO DE CEMENTO DE LA ESCLUSA.

EL BARCO SALE DE LA ESCLUSA...

LA CABINA DEL CAPITÁN.



A BORDO DE UN BARCO A MOTOR.





¡COMO AGRADA A LA VISTA LA CONTEMPLACIÓN DE ESTA ESCLUSA, SUS TORRES, SU ESTACIÓN DE BOMBEO!. CADA ESCLUSA DEL CANAL, CADA ESTACIÓN DE BOMBEO, CADA DESEMBARCADERO, TIENE SU ARQUITECTURA PROPIA. CENTENARES DE ARQUITECTOS HAN TRABAJADO EN EL ORNAMENTO DEL CANAL. LOS EDIFICIOS ESTAN REVESTIDOS DE PIEDRAS EXTRAIDAS DE TODAS LAS PARTES DEL PAÍS. LAS PLANTAS Y LAS FLORES QUE ADORNAN LAS ORILLAS DEL CANAL, SON CULTIVADAS EN INVERNADEROS ESPECIALES.

EL ARTE CLÁSICO OFRECE UN MODELO INCOMPARABLE DE SERENIDAD, DE ARMONÍA, DE LACONISMO, DE MEDIOS DE EXPRESIÓN. LA MAJESTAD DEL ESTILO CLÁSICO UNIDO A LA RIQUEZA IDEOLÓGICA DE NUESTRA ÉPOCA, TAL FUÉ LA FUENTE DE LA INSPIRACIÓN DE LOS ARQUITECTOS DEL CANAL MOSCOVA-VOLGA.



... YA SE BORRAN A LO LEJOS LAS TORRES TAN ORIGINALES DE LA ESCLUSA Y SU ESTACIÓN DE BOMBEO REVESTIDA DE MÁRMOL Y ADORNADA CON ESCULTURAS. EL BARCO ATRAVIESA UNA REGIÓN BAJA Y BOScosa. AQUÍ EL CANAL ESTÁ BORDEADO DE ALTAS COSTAS. DOMINAMOS EL BOSQUE Y LAS VERDES PRADERAS.

UN TOQUE DE SILBATO ANUNCIA EL PRIMER DESEMBARCADERO EN NUESTRO ITINERARIO: ZAPRÚDNIÁ. LA MOLE DE CEMENTO APENAS SE DESTACA DE LA LÍNEA DE LA COSTA. DESPUÉS DE HABER EMBARCADO ALGUNOS PASAJEROS, EL BARCO SIGUE SU CURSO ENTRE DOS ORILLAS SEMEJANTES, TAPIZADAS DE CANTEROS Y DE PIEDRA.

DESPUÉS DE UN SEGUNDO DESEMBARCADERO—EL DE TORFIANIA— NOS APROXIMAMOS A DMITROV.

EL CANAL HA CORTADO A ESTA PEQUEÑA Y ANTIGUA CIUDAD EN DOS PARTES DESIGUALES. DIVISAMOS A LO LEJOS VIEJAS IGLESIAS, Y LA ALTA MURALLA DE TIERRA QUE CIRCUNDA A LA PARTE VIEJA DE ESTA CIUDAD. ELLA TIENE TAN SOLO SIETE AÑOS MENOS DE EXISTENCIA QUE MOSCÚ. EN UN PASADO LEJANO HA SIDO UNO DE LOS PRINCIPALES CENTROS COMERCIALES DE RUSIA. EL RÍO IAJROMA BAÑABA LAS MURALLAS DE LA CIUDAD. AL CONSTRUIRSE EL CANAL, FUERON DESCUBIERTOS LOS RESTOS DE UN DESEMBARCADERO EN EL ANTIGUO LECHO DEL RÍO.

DMITROV VEGETÓ DURANTE SIGLOS. EL CANAL MOSCOVA-VOLGA LA HA RESUCITADO. ESTA CIUDAD ES LA SEDE DE LA DIRECCIÓN DEL CANAL. EN EL MISMO LUGAR DONDE HASTA ÚLTIMAMENTE PASTABA EL GANADO, HOY SE LEVANTA UN DESEMBARCADERO, Y SE EXTIENDE UN BOULEVARD ADORNADO CON ESCULTURAS Y CANTEROS CON CÉSPED.





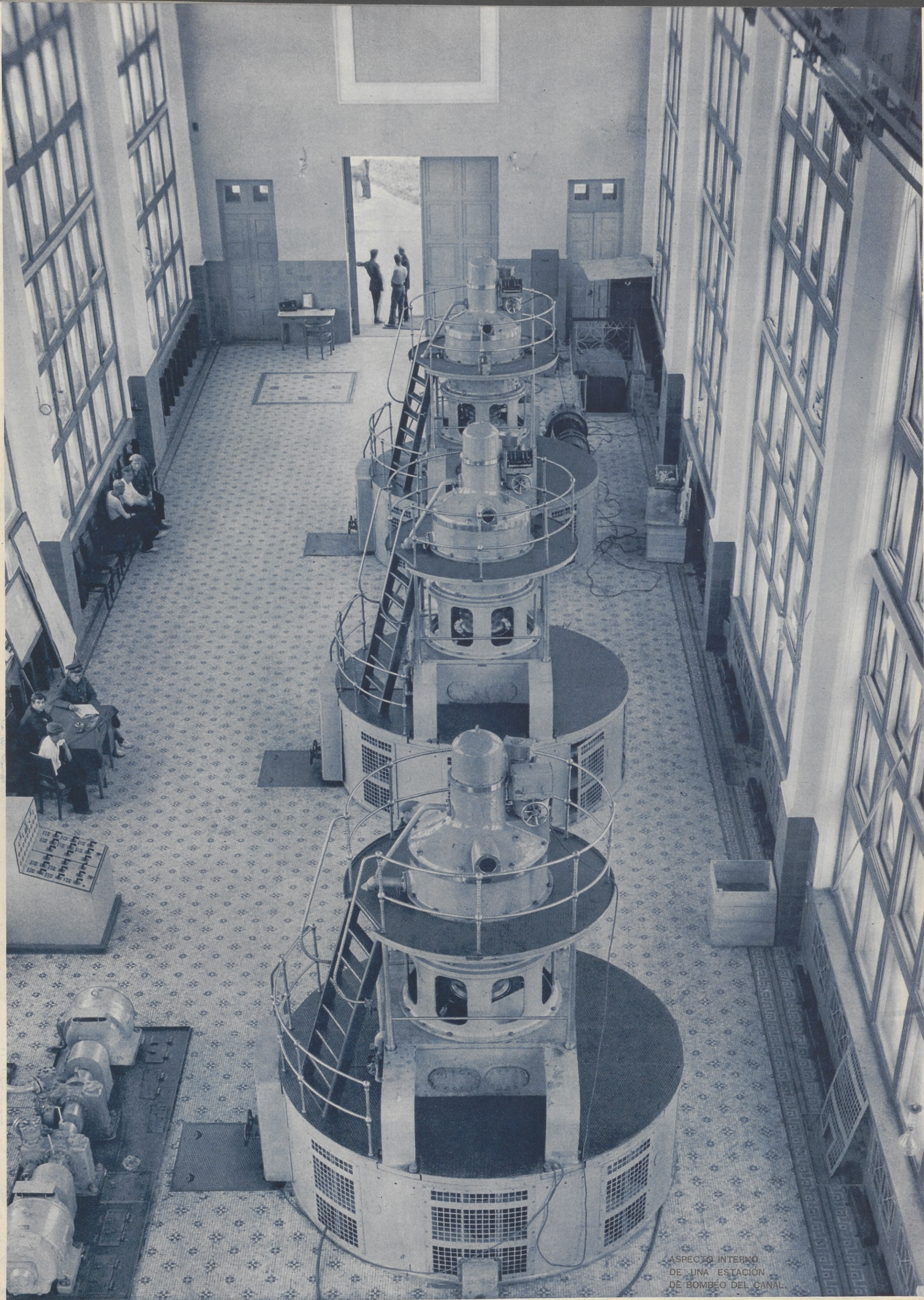
EN CAMINO A VERDAD LOS PANTANOS DESAPARECEN, EL HUECO DEL TERRENO CAMBIA, SE VEN COLINAS, EL RÍO JAURENA DE ACERCA AL CANAL. ATRAVESÁNDOLO POR UN ACCEDERIO DE HERMOSA ARQUITECTURA, AL PIE DE UN PUENTE SUSPENDIDO SOBRE EL CANAL, SE ENCUENTRA UN DESEMBAZADO. ANTE NOSOTROS APARECE LA ESCLUSA UNIDA CON SU ESTACIÓN DE BOMBAS.

...LA REALMENTE FASCINADORA ESTA SALA DE DIRECCIÓN ELÉCTRICA CUYO PROYECTO Y FABRICACIÓN PERTENECEN ENTERAMENTE A INGENIEROS Y OBREROS SOVIÉTICOS, Y REPRESENTA LA ÚLTIMA PALABRA DE LA TÉCNICA MODERNA.

...PENETRAMOS EN LA TERCERA ESCLUSA. SUS TORRES SON CORONADAS DE CARABELAS DE BRONCE QUE BRILLAN AL SOL. EL LABRADOR OSCURO, EL GRANITO GRIS, LA PIEDRA BLANCA Y EL BRONCE QUE SE EMPLEARON PARA LA CONSTRUCCIÓN DE ESTA ESCLUSA, HICIERON DE ELLA UNA OBRA DE ARTE MONUMENTAL.

UN GRAN PUENTE FERROVIARIO PRECEDIDO DE UN LARGO VIADUCTO DE CEMENTO, ATRAVIESA AL CANAL.





ASPECTO INTERNO
DE UNA ESTACIÓN
DE BOMBEO DEL CANAL.

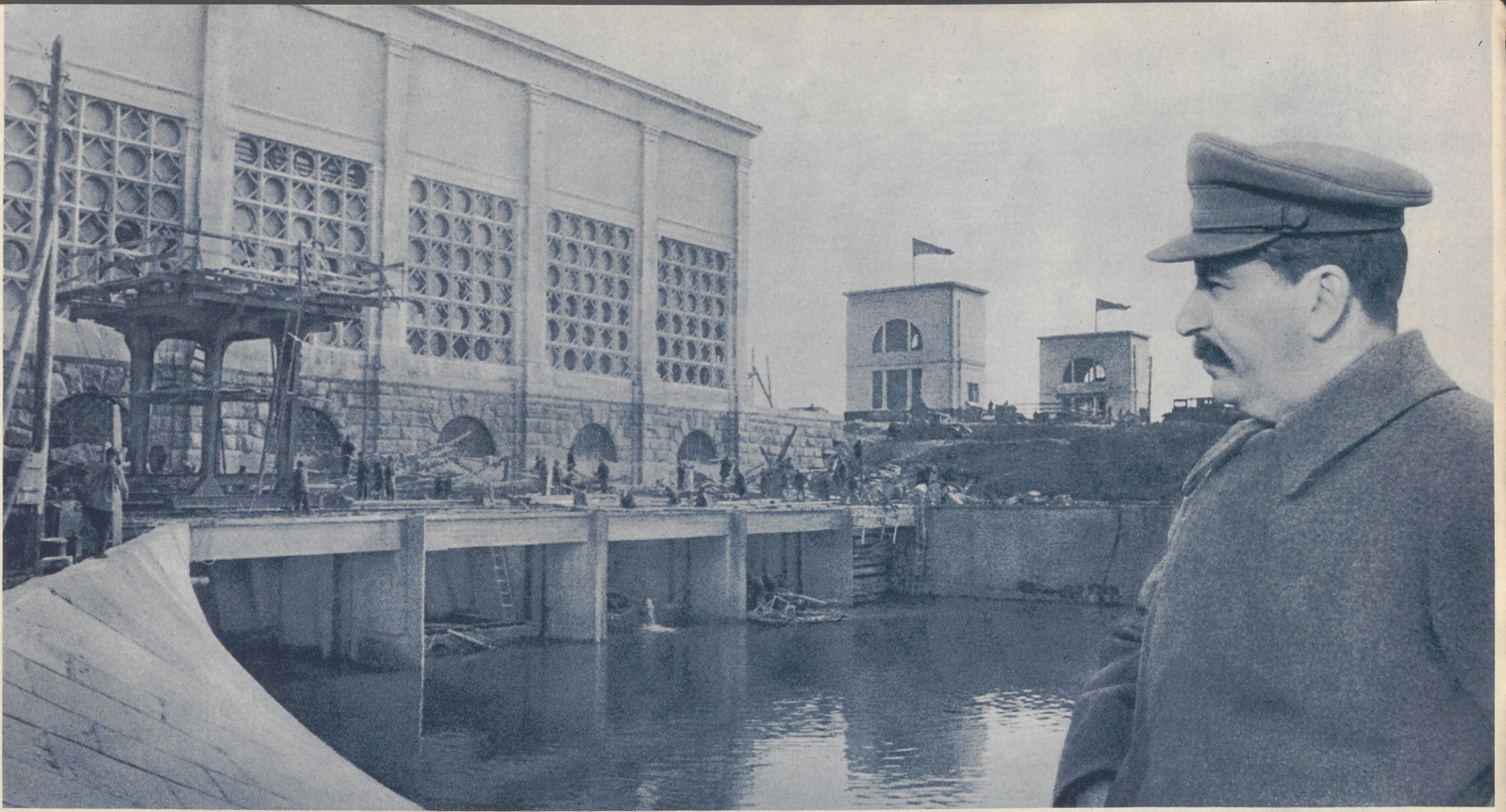
NOS APROXIMAMOS AL DESEMBARCADERO DE VLAJERNSKAIA, SITUADO A LAS PUERTAS DE LA CUARTA ESCLUSA, QUE SE ENCUENTRA EN UN PEQUEÑO VALLE PINTORESCO. UNA FILA DE COLINAS OCULTAN EL HORIZONTE. A NUESTRA VISTA SE OFRECEN DECLIVES QUE VERDEAN, UNA MASA DE AGUA DE REFLEJOS DE UN GRIS ACERO, Y LAS ALTAS TORRES QUE LO DOMINAN TODO.

UN GRAN EDIFICIO CRUZA AL CANAL DE ACCESO: UNA ESTACIÓN DE BOMBEO, UNA DE LAS CINCO QUE ESCALONAN LA PARTE ASCENDENTE DEL CANAL.

UN BOULEVARD ADORNADO CON UNA FUENTE CORRE AL PIÉ DE ESTA CONSTRUCCIÓN, QUE RECUERDA LAS MONUMENTALES CREACIONES DE LA ARQUITECTURA ROMANA.

EL AGUA DEL VOLGA LEVANTADA POR EL DIQUE, RECORRE SOLA LOS PRIMEROS DIEZ Y SEIS KILÓMETROS. AL LLEGAR A LA LÍNEA DIVISORIA DE LAS AGUAS, LAS BOMBAS DE LAS CINCO ESTACIONES QUE SIRVEN A LAS ESCLUSAS LEVANTAN SU NIVEL HASTA LOS DEPOSITOS.

TERRENOS DE 40 METROS DE ELEVACIÓN SE EXTIENDEN ENTRE EL VOLGA Y EL MOSCOVA. PARA SUPERAR ESTE OBSTÁCULO LA PARTE NORTE DEL CANAL HA SIDO DIVIDIDA EN CINCO GRADAS ASCENDENTES, CADA UNA OCHO METROS MÁS ALTA QUE LA ANTERIOR. JUNTO A CADA UNA DE ESTAS GRADAS SE LEVANTA UNA ESTACIÓN ARMADA DE CUATRO BOMBAS A HÉLICE, QUE LEVANTAN AL AGUA.



EL CAMARADA STALIN FRENTE A LA ESTACIÓN DE BOMBEO DE IAJROMA.

EL PROYECTO DEL CANAL ES OBRA DE UN GRUPO DE INGENIEROS DE LAS CONSTRUCCIONES DEL MOSCOVA-VOLGA, DIRIGIDOS POR EL INGENIERO EN JEFE S. YUK, UNO DE LOS INGENIEROS MÁS EMINENTES DE LA UNIÓN SOVIÉTICA, UN ESPECIALISTA DE LAS CONSTRUCCIONES HIDROTÉCNICAS DE NOTORIEDAD MUNDIAL. EL INGENIERO YUK HA SIDO EL SUPLENTE DEL INGENIERO EN JEFE DE LA CONSTRUCCIÓN DEL CANAL "STALIN" DEL MAR BLANCO AL MAR BÁLTICO, Y MÁS TARDE INGENIERO EN JEFE DE LAS OBRAS DEL MOSCOVA-VOLGA.

MILLARES DE JOVENES INGENIEROS Y TÉCNICOS FUERON DIRECTAMENTE DE LA ESCUELA SUPERIOR A LAS OBRAS DE CONSTRUCCIÓN DEL CANAL MOSCOVA-VOLGA. DURANTE LA CONSTRUCCIÓN DEL CANAL DEL MAR BLANCO AL MAR BÁLTICO EL ROL PRINCIPAL CORRESPONDIÓ A LOS VIEJOS INGENIEROS, Y EN LAS OBRAS DEL MOSCOVA-VOLGA FUERON LOS JOVENES QUIENES MOSTRARON TODA SU CAPACIDAD.

EL CAMARADA YUK LES ENSEÑÓ EL ARTE DE LA CREACIÓN TÉCNICA, Y EL DIRECTOR DE LAS CONSTRUCCIONES, CAMARADA BERMAN, LES COMUNICÓ UN EXCELENTE ESPIRITU DE ORGANIZACIÓN.



M. BERMAN,
DIRECTOR DE LA CONSTRUCCIÓN MOSCOVA-VOLGA.



S. YUK,
INGENIERO EN JEFE DE LA CONSTRUCCIÓN.



M. KUZNETSOV,
DIRECTOR DEL SECTOR SUR DE LA CONSTRUCCIÓN.



I. KOSTROV, DIRECTOR DE LOS TRABAJOS
DEL SECTOR SUR DE LA CONSTRUCCIÓN.



G. RUSSO,
UNO DE LOS AUTORES DEL PROYECTO DEL CANAL.



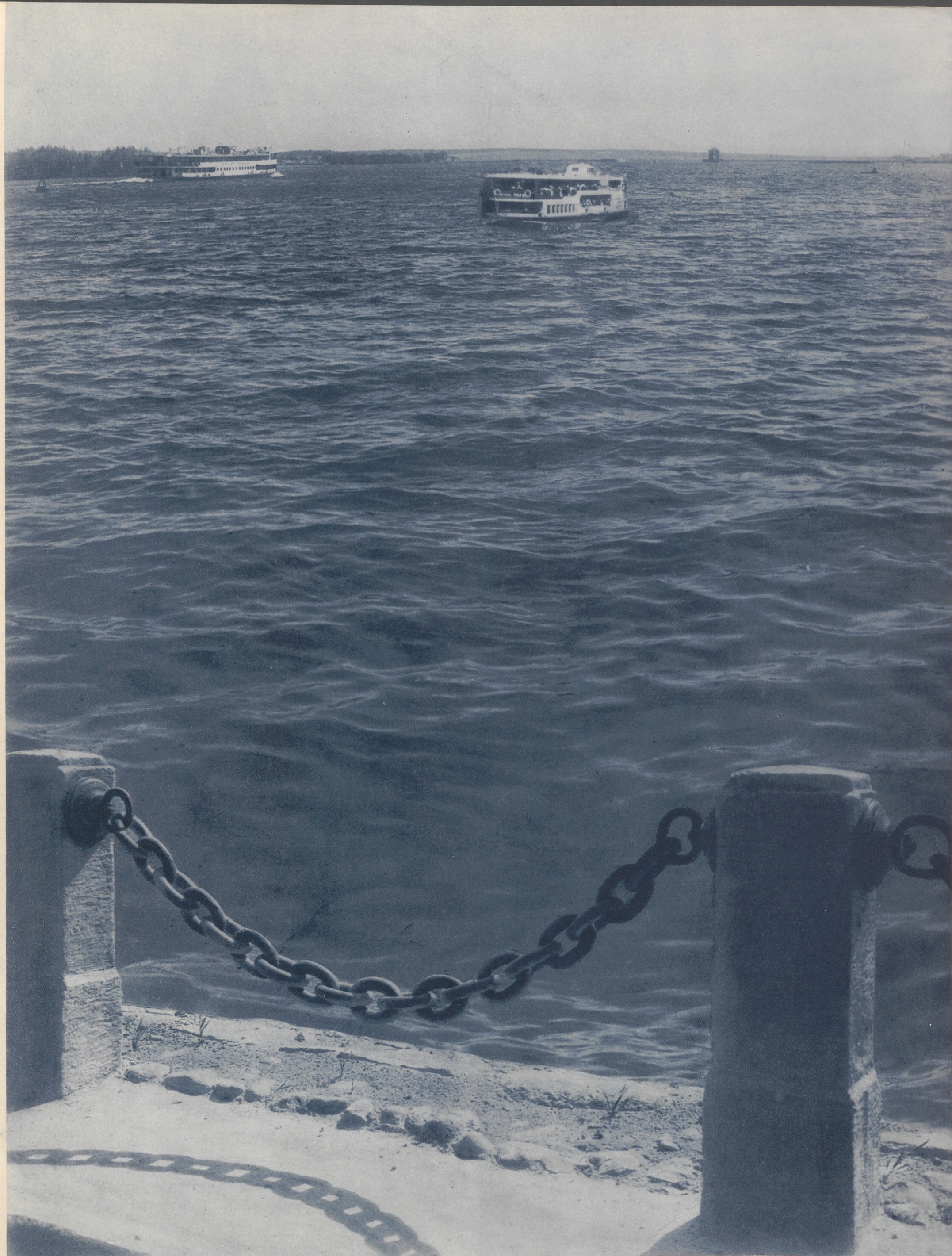
B. VASNETSOV,
DIRECTOR DE LOS TRABAJOS DEL DIQUE DE CEMENTO DEL VOLGA Y DE LA CONSTRUCCIÓN DE LAS ESTATUAS DE LENIN Y DE STALIN.

ESTAS BOMBAS A HÉLICE, CUYO PROYECTO HA SIDO TRAZADO EN LA URSS, LO MISMO QUE TODAS LAS DEMÁS INSTALACIONES DEL CANAL FUERON CONSTRUIDAS EN FÁBRICAS SOVIÉTICAS. SON LAS MÁQUINAS MÁS GRANDES DEL MUNDO EN SU GÉNERO. EL RENDIMIENTO TOTAL DE LAS BOMBAS DEL CANAL ES DE 500 METROS CÚBICOS DE AGUA POR SEGUNDO. PARA BOMBEAR TODA ESTA CANTIDAD DE AGUA ES NECESARIO GASTAR 300 MILLONES DE KILOVATIOS-HORA DE ENERGÍA ELÉCTRICA POR AÑO. ¡ES EL TOTAL DE KILOVATIOS QUE PRODUCE LA GRAN USINA HIDROELÉCTRICA DEL VOLJOVI!.

SOBRE CIERTOS PUNTOS DEL CANAL FUERON INSTALADAS HIDROCENTRALES, LAS QUE PRODUCEN 150.000.000 DE KILOVATIOS-HORA POR AÑO, O SEA LA MITAD DE LA ENERGÍA NECESARIA. LA OTRA PARTE ES PROPORCIONADA POR LAS USINAS DE LA CENTRAL ELÉCTRICA "MOSENERGO" DE MOSCÚ. LAS BOMBAS SOLO FUNCIONAN DURANTE LAS HORAS EN QUE LA "MOSENERGO" NO ESTÁ RECARGADA, Y LAS HIDROCENTRALES DEL CANAL POR SU PARTE SOLO SE CONECTAN AL SISTEMA "MOSENERGO" DURANTE LAS HORAS DE MAYOR RECARGO.

LA ESCLUSA № 5 CON TORRES DE FORMA AERODINÁMICA, RODEADAS DE GALERÍAS DE VIDRIOS CON COLUMNAS. LAS TORRES INFERIORES DE LA ESCLUSA ESTAN CORONADAS DE ROTONDAS ABIERTAS.
EN EL VERDOR DE LA VEGETACIÓN CIRCUNDANTE SE DESTACA LA BLANQUERA DE LAS PAREDES DE LA ESTACIÓN DE BOMBEO, RODEADA DE UNA ARCADEA.

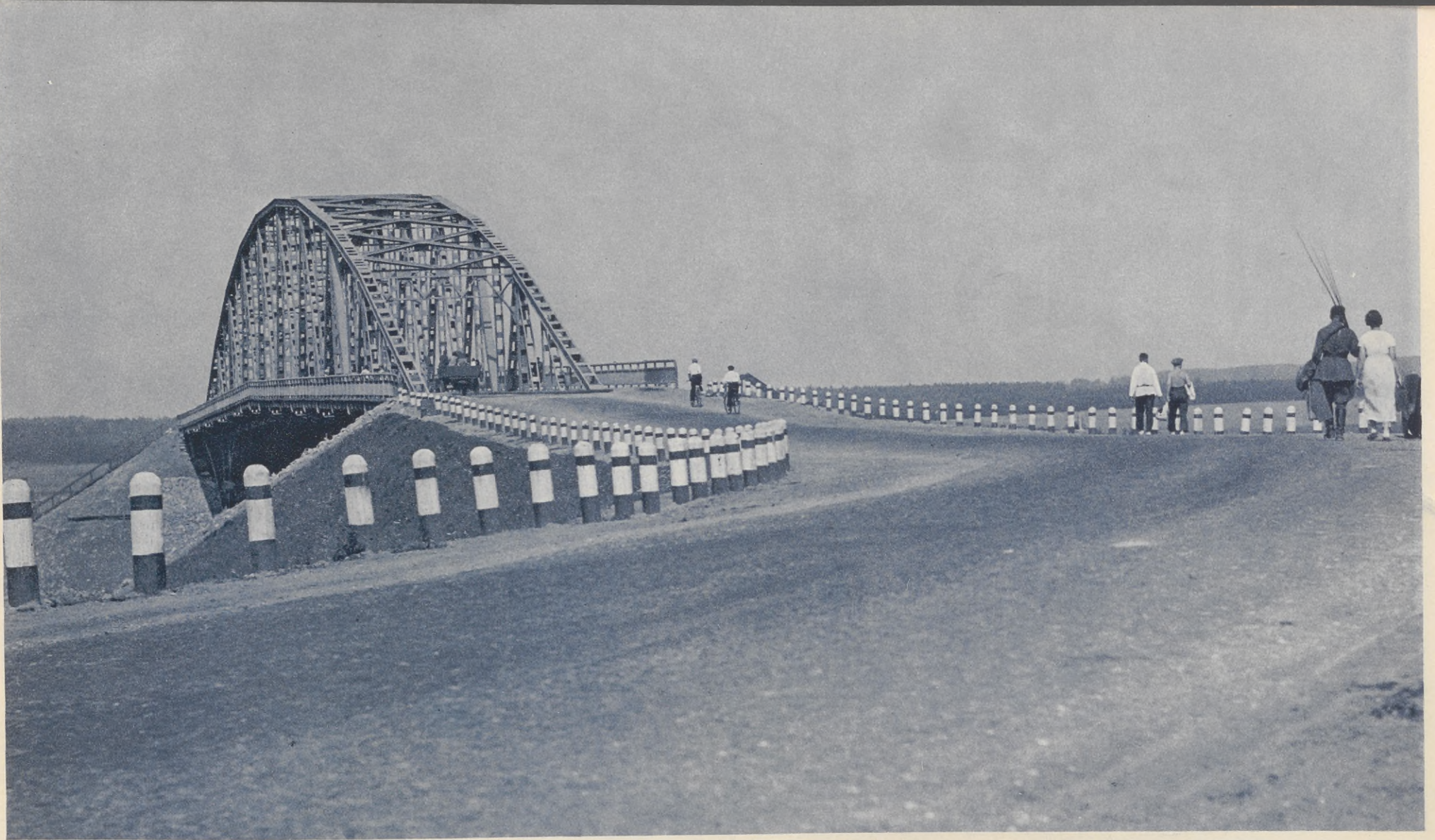




EL ESTANQUE DE IKSHA.



EL BARCO PASA UNA VEZ MÁS POR UNA ESCLUSA ENTRANDO FINALMENTE AL LUGAR DE LA DIVISIÓN DE LAS AGUAS. YA NO VEMOS LOS BORDES PAREJOS DEL CANAL NI EL ESPEJO TRANQUILO DE SUS AGUAS. EL BARCO NAVEGA POR UN LAGO: EL ESTANQUE DE IKSHA, FORMADO POR LA CONSTRUCCIÓN DE UN DIQUE, QUE CERRÓ EL PASO AL PEQUEÑO RÍO IKSHA. ESTE LAGO-ESTANQUE COMUNICA CON LOS DEMÁS ESTANQUES, DE PESTOVO, PIALOVO Y KLIÁZMA.



...DESPUÉS DE DEJAR ATRÁS LA ALDEA JLÉBNIKOVO Y VARIOS PUENTES FERROVIARIOS Y VIADUCTOS, EL BARCO ENTRA EN LA FAMOSA "EXCAVACIÓN PROFUNDA", DONDE EL CANAL CORTÓ COLINAS INCLUSO DE CUARENTA METROS DE ALTURA. ES UNO DE LOS SECTORES DE LA LUCHA HEROICA LIBRADA POR LA EJECUCIÓN DE LOS TRABAJOS EN EL PLAZO FIJADO. EL CAMARADA STALIN VISITÓ OPORTUNAMENTE ESE SECTOR DE LA CONSTRUCCIÓN, PARA CERCIORARSE DEL ESTADO DE LOS TRABAJOS.

PENETRAMOS EN EL ESTANQUE DE JIMKI. QUIÉN HAYA CONOCIDO ANTES ESTA REGIÓN LANZARÁ UN GRITO DE SORPRESA. HACE TAN SOLO DOS AÑOS, HABÍA ALLÍ UN GRAN BARRANCO AL QUE VENÍAN A PASTAR LAS TROPAS DE GANADO DE LOS ALREDEDORES DE MOSCÚ. HOY, TODA ESA CAVIDAD, COMO UNA GRAN COPA, SE HA LLENADO DE AGUA HASTA LOS BORDES.





A ORILLAS DEL ESTANQUE DE JIMKI SE LEVANTA LA ESTACIÓN FLUVIAL DEL MISMO NOMBRE, OBRA DEL ARQUITECTO RUJIADEV.
UNA ANCHA ESCALINATA DE GRANITO NOS CONDUCE A LA ESTACIÓN, CON SUS MAGESTUOSOS ARCOS Y COLUMNAS DE PIEDRA BLANCA, SUS TERRAZAS Y ARCADAS, QUE RECUERDAN AL PALAZZO DOGI DE VENEZIA.
EN LA EXTREMIDAD DE UNA TORRE ELEVADA, FULGURAN LAS PIEDRAS DE RUBÍES DE UNA ESTRELLA DE CINCO PUNTAS.





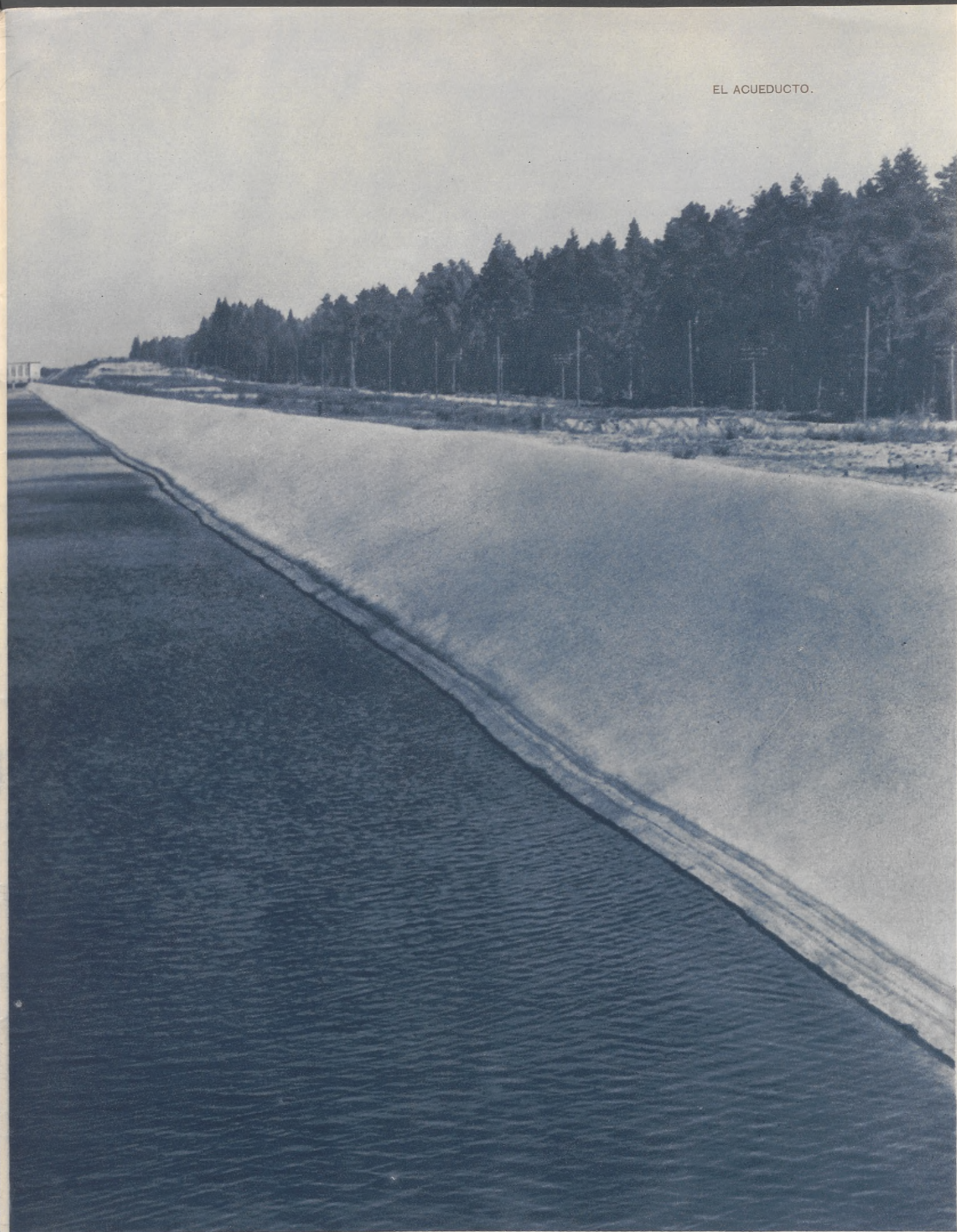


LA ESTACIÓN FLUVIAL DE JIMKI ES UNO DE LOS LUGARES PREFERIDOS DE LOS MOSCOVITAS PARA PASAR SUS DESCANSOS. DURANTE EL VERANO, DIARIAMENTE MILLARES DE PERSONAS SE DAN CITA EN SU MUELLE Y EN SUS SALAS, A LA ESPERA DEL EMBARQUE EN UN GRAN BARCO A MOTOR O EN UNA LANCHA DE PASEO. DURANTE EL INVIERNO ESTA ESTACIÓN SE CONVIERTE EN UN VASTO CLUB DEPORTIVO PARA PATINADORES Y ESQUIADORES.



EL ESTANQUE DE AKULOVO SITUADO AL MARGEN DEL CANAL SEGUIDO POR LOS BARCOS, FORMA PARTE DEL SISTEMA DEL CANAL. ALLÍ SE CLARIFICA EL AGUA DEL VOLGA DESTINADA AL CONSUMO DE LOS MOSCOVITAS. DE ALLÍ UN ACUEDUCTO ESPECIAL LLEVA AL AGUA A LA ESTACIÓN DE AGUAS CORRIENTES "STALIN", CUYA PRIMERA PARTE HA SIDO TERMINADA YA.

UNA DE LAS PALANCAS DE MANDO DE LAS COMPUERTAS DE UN ACUEDUCTO.

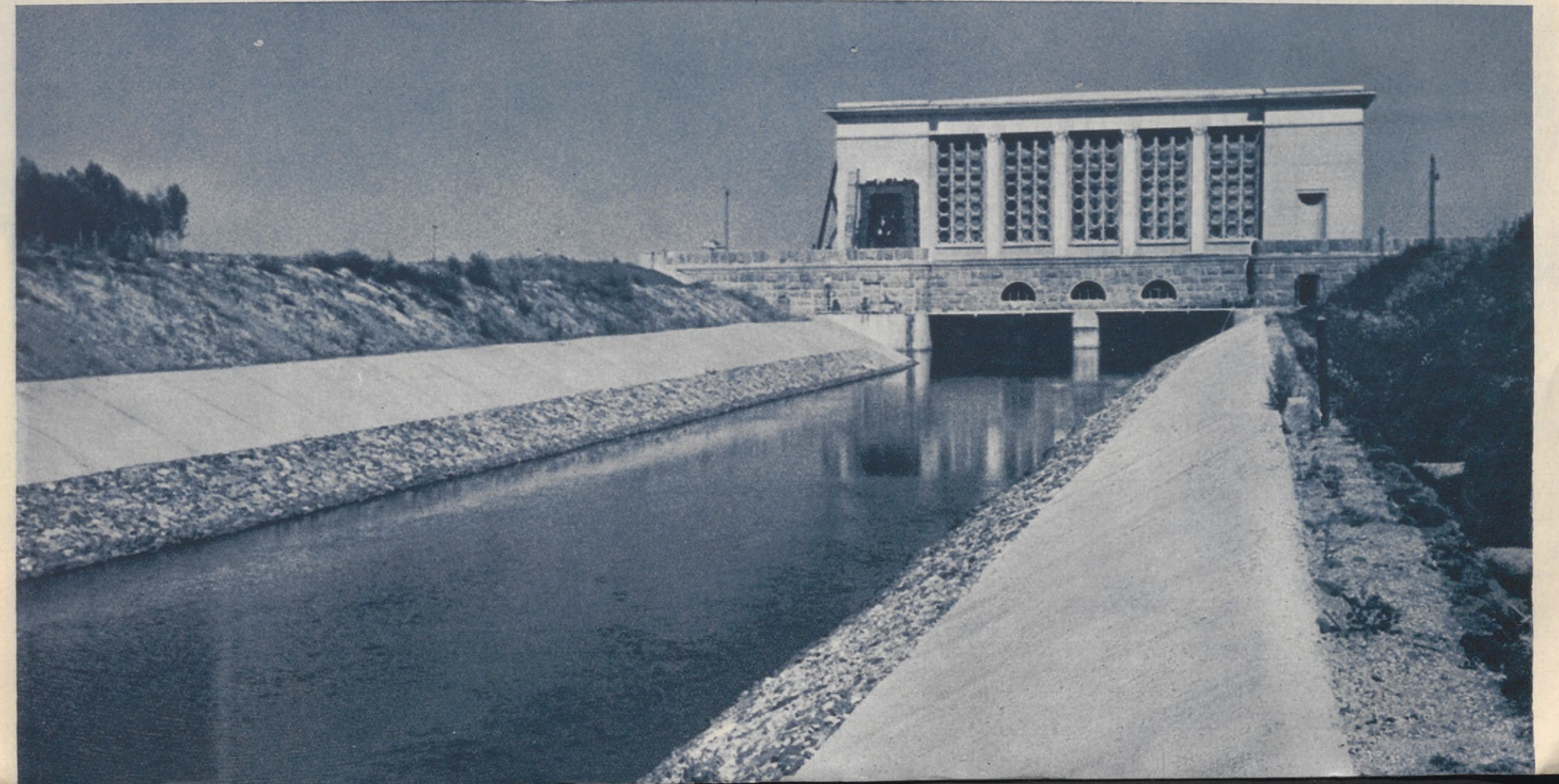


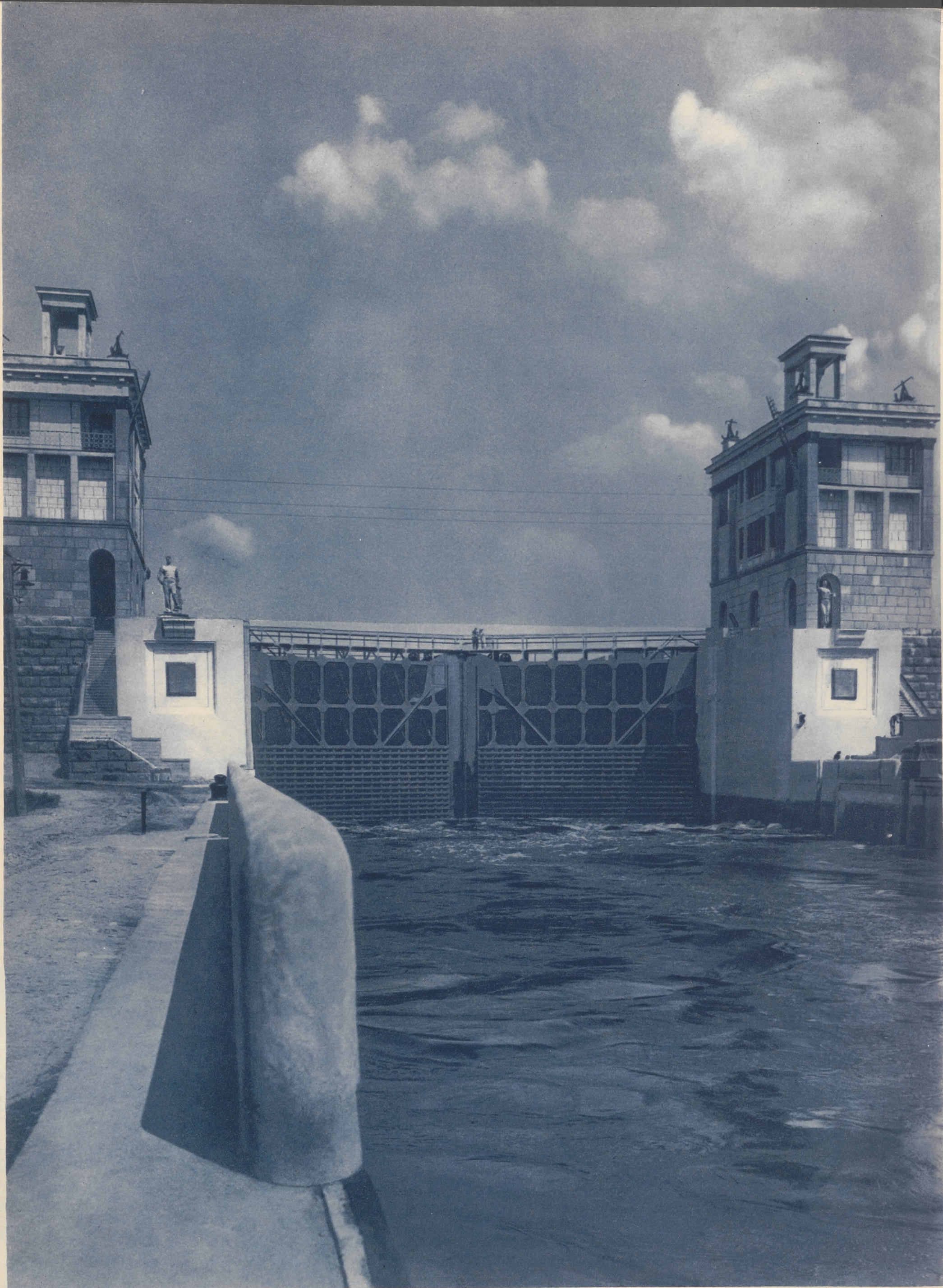
EL ACUEDUCTO.

MOSCÚ, CAPITAL DEL GRAN ESTADO SOCIALISTA, BAJO EL GOBIERNO DE LOS ZARES ERA UNA DE LAS CIUDADES MÁS SUCIAS E INCULTAS DE EUROPA. ELLA SOLO CONTABA CON 88 LITROS DE AGUA DIARIOS POR HABITANTE. BAJO EL PODER DE LOS SOVIETS, EL SERVICIO DE DISTRIBUCIÓN DE AGUA SE DESARROLLÓ CONSIDERABLEMENTE, LLEGÁNDOSE A UN PROMEDIO DE 156 LITROS DIARIOS POR HABITANTE.

UNA VEZ TERMINADA LA CONSTRUCCIÓN DE LA ESTACIÓN DE AGUAS CORRIENTES "STALIN" EL APROVISIONAMIENTO DE MOSCÚ CON AGUA EXCEDERÁ A LAS NORMAS DE TODAS LAS CAPITALES DEL MUNDO. EL PROMEDIO DIARIO POR HABITANTE ASCENDERÁ A 600 LITROS, CONTRA 484 DE NUEVA YORK, 460 DE PARÍS, 148 DE VIENA, 126 DE BERLÍN.

LA USINA HIDROELÉCTRICA DE LISTVIANI, SOBRE EL ACUEDUCTO.





LAS PUERTAS DE LA ESCLUSA Nº 8.

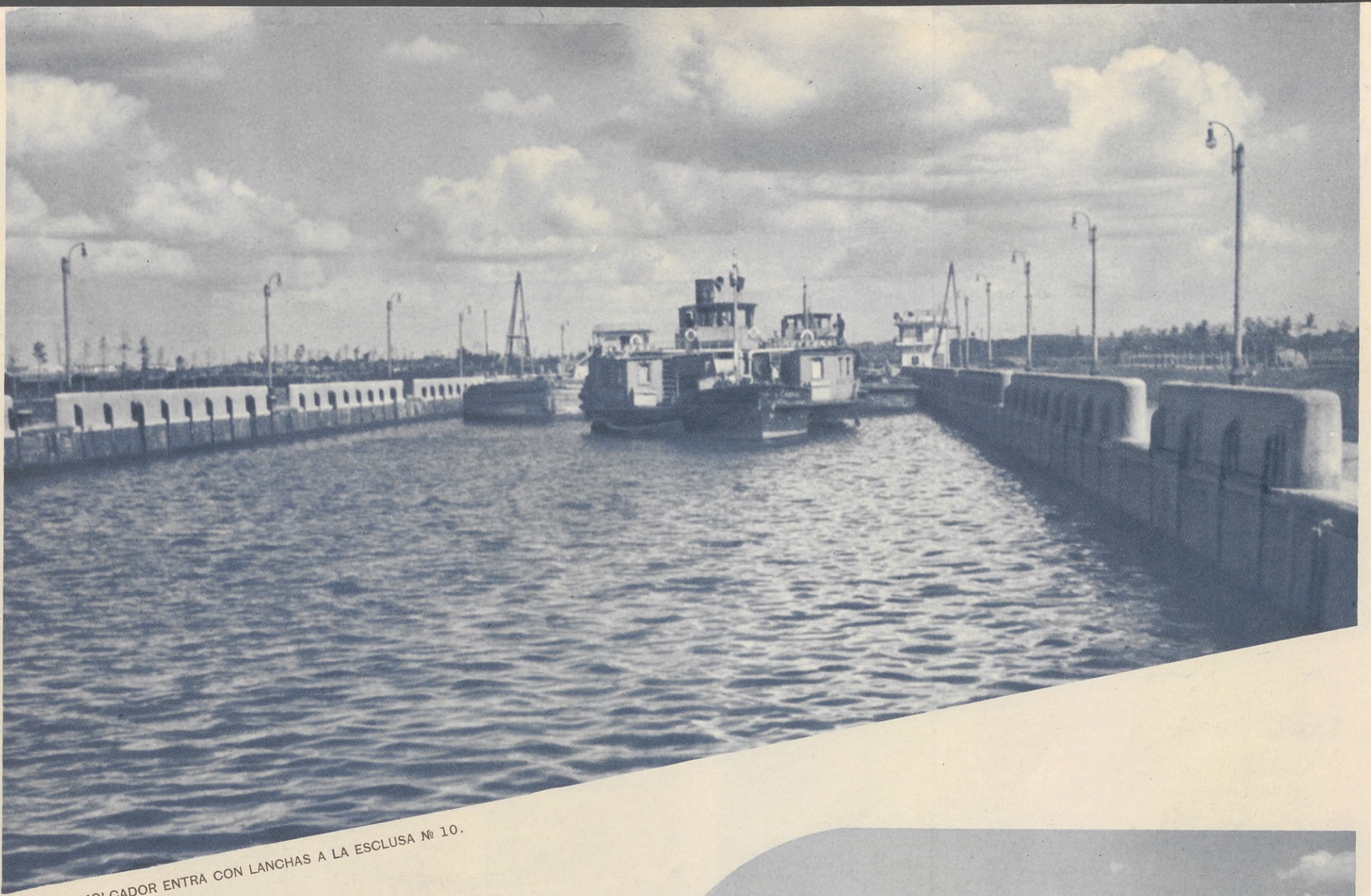
DETRÁS DEL ESTANQUE DE JIMKI SE VEN LAS PUERTAS DE LA ESCLUSA SIGUIENTE. HAY ALLÍ DOS ESCLUSAS, LA 7 Y 8 CON DOS CÁMARAS, DONDE COMIENZA LA CAÍDA HACÍA EL MOSCOVA, Y HACEN DESCENDER 36 METROS A LOS BARCOS. ENTRAMOS EN EL MOSCOVA.

EL CANAL ATRAVIESA EN ESTE PUNTO UN NUDO COMPLICADO DE VÍAS DE TRANSPORTE. POR ENCIMA DE LA ESCLUSA PASA UN PUENTE DE LA LÍNEA FÉRREA DE KALININ. ESTE PUENTE CONSTITUYE UN EJEMPLO DE COLABORACIÓN ENTRE EL TRABAJO DEL INGENIERO Y EL DEL ARQUITECTO. SU ARCO ES EL MAYOR DE TODOS LOS PUENTES DE ESTRUCTURA ANÁLOGA EXIS-

TENTES EN LA URSS; ES LA ÚLTIMA PALABRA DE LA TÉCNICA DE LA CONSTRUCCIÓN DE PUENTES. SU PERFIL ELEGANTE DISIMULA A LA VISTA EL GRAN PESO DEL PUENTE.

ALLÍ PASA TAMBIÉN EL TÚNEL PERFORADO DEBAJO DEL CANAL PARA LA GRAN CARRETERA, Y EL RÍO CHERNUSHKA PASA DENTRO DE UN ACUEDUCTO DE CEMENTO ARMADO, JUNTO AL TÚNEL, TAMBIÉN POR DEBAJO DEL CANAL.

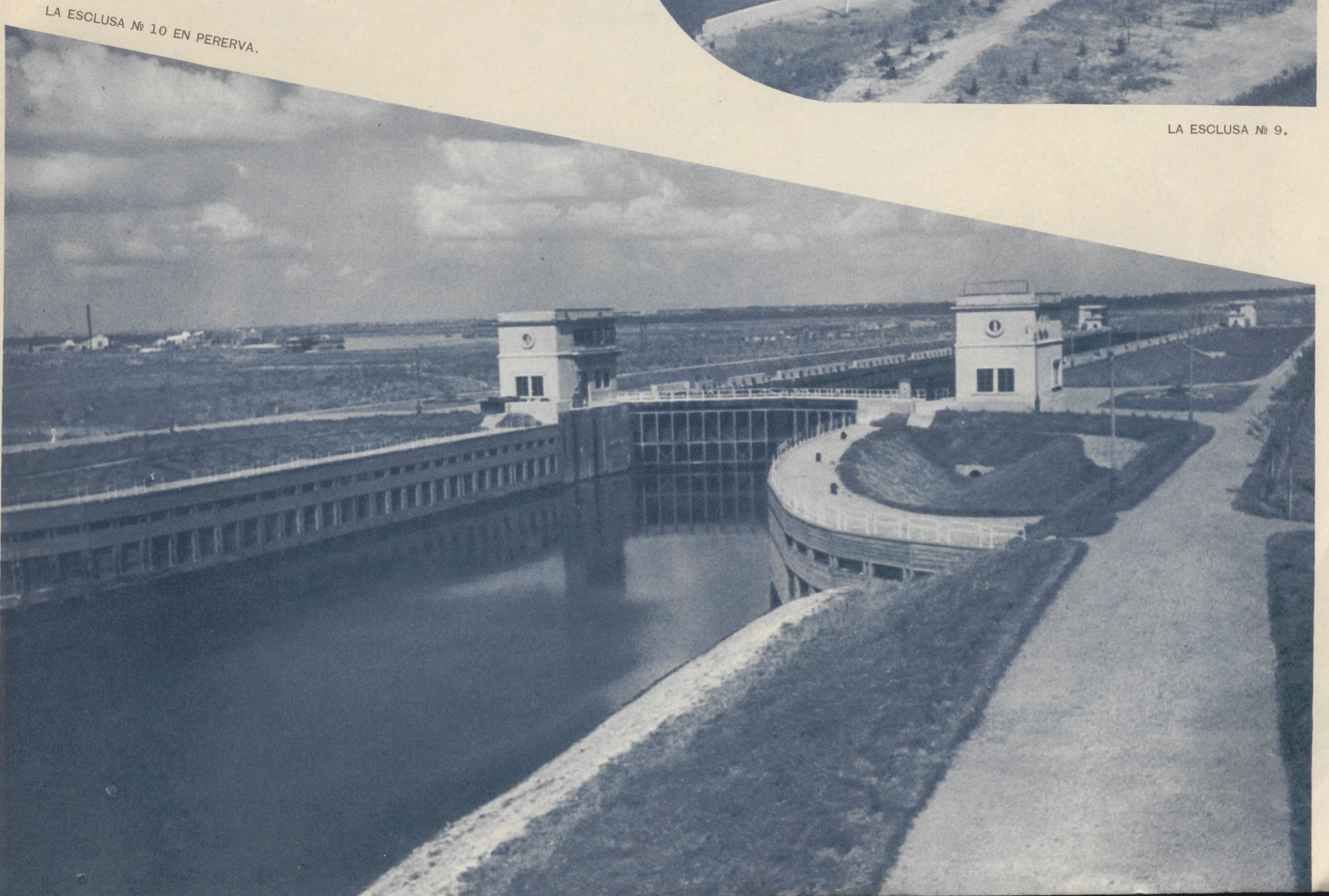
LA ESCLUSA Nº 9 HA SIDO CONSTRUIDA SOBRE EL CURSO RECTIFICADO DEL MOSCOVA EN KARAMISHEVO.



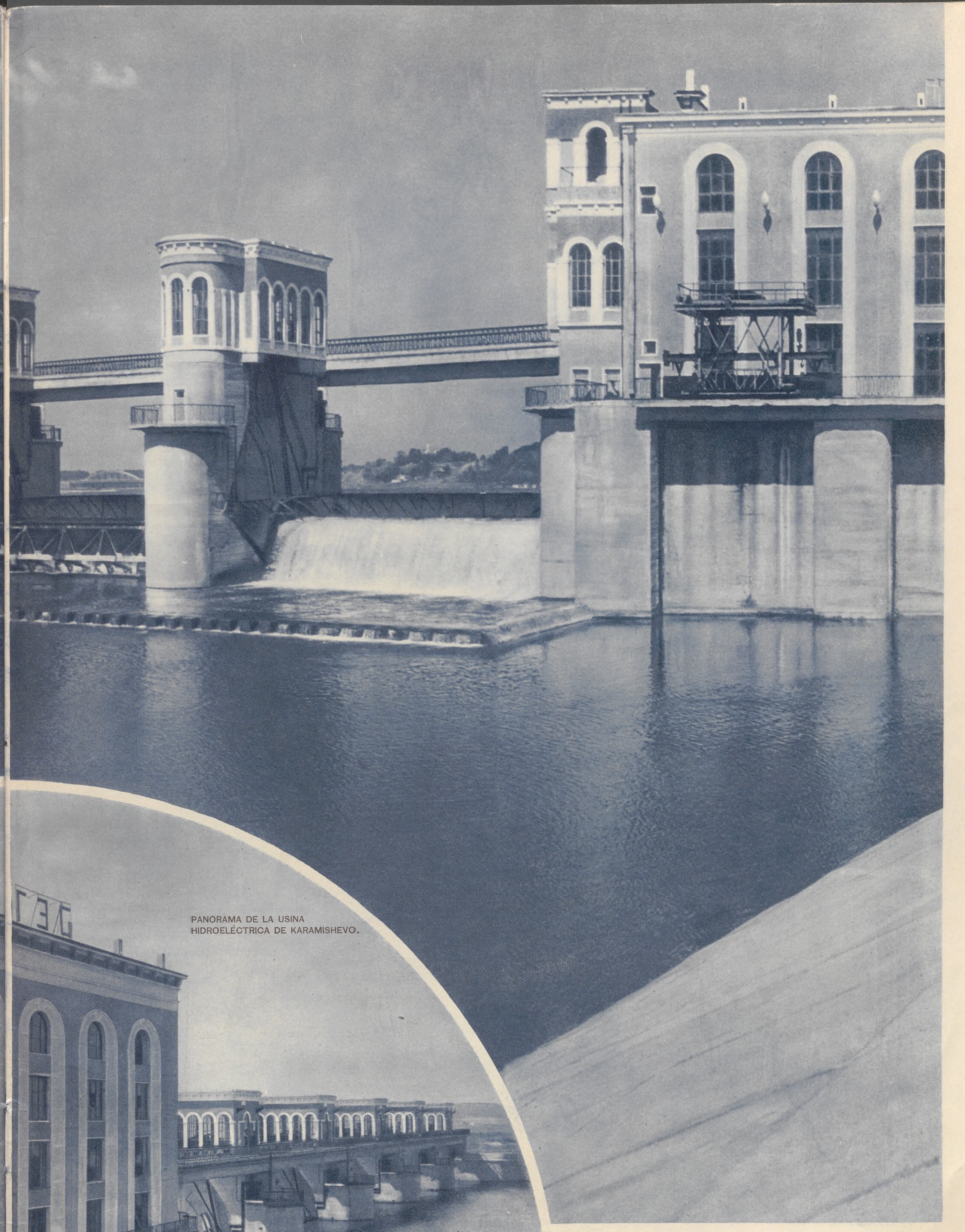
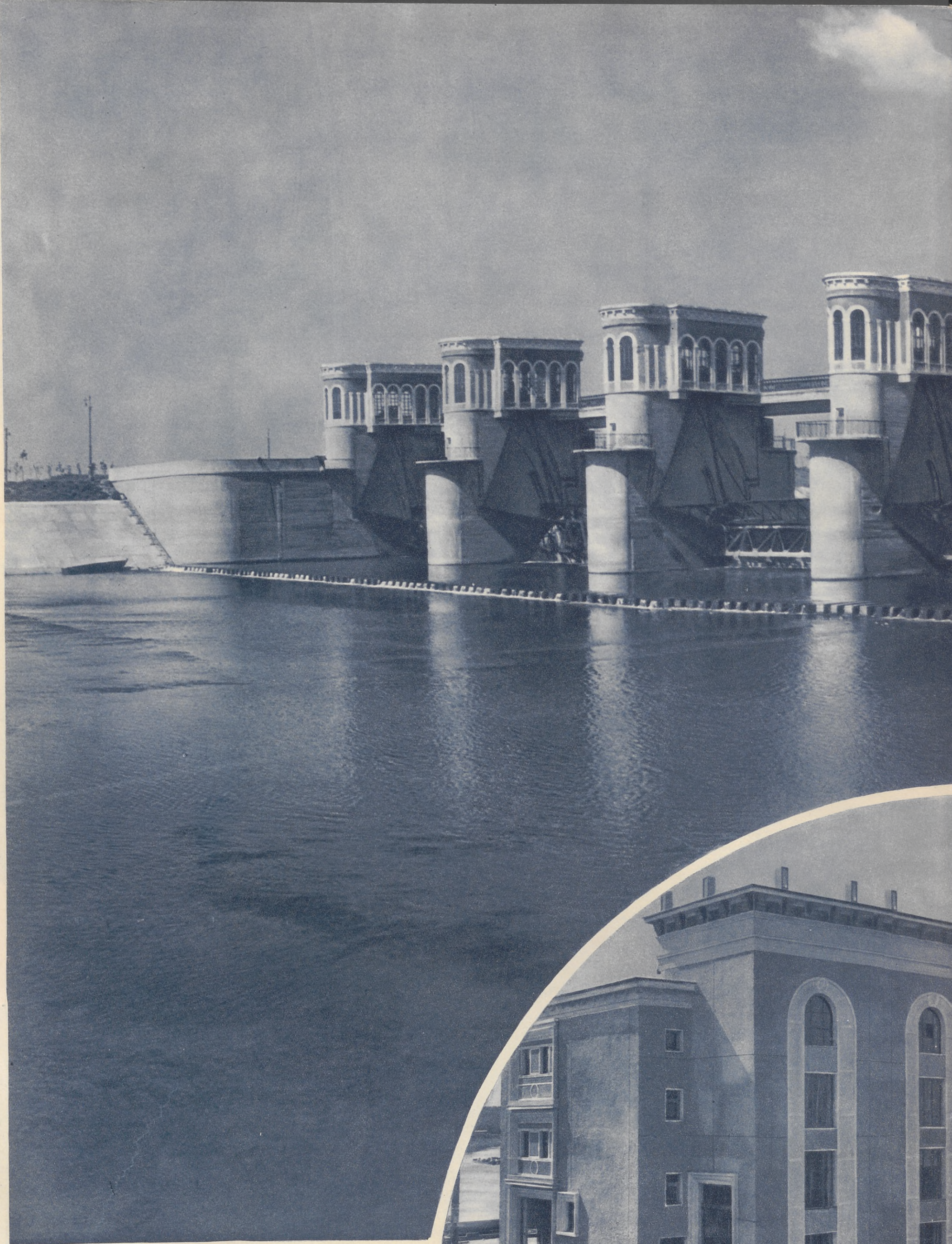
UN REMOLCADOR ENTRA CON LANCHAS A LA ESCLUSA Nº 10.



LA ESCLUSA Nº 9.



LA ESCLUSA Nº 10 EN PERERVA.



PANORAMA DE LA USINA
HIDROELÉCTRICA DE KARAMISHEVO.

LOS DIQUES DE CEMENTO CONSTRUIDOS EN PEREVA Y EN KARAMISHEVO SOBRE EL MOSCOVA ESTÁN DESTINADOS A LEVANTAR EL NIVEL DE DICHO RÍO ANTES DE LLEGAR AL LUGAR DONDE EL CANAL DESEMBOCA EN ÉL, ENTRE LAS ALDEAS PEREVA Y SHCHUKINO. LAS ESCLUSAS DE UNA CÁMARA SOBRE EL MOSCOVA BAJAN O LEVANTAN A LOS BARCOS, LA ESCLUSA Nº 9 DE KARAMISHEVO EN 6 METROS Y EN OTROS 6 LA ESCLUSA Nº 10 DE PEREVA. PODEMOS ADMIRAR AQUÍ UNO DE LOS MÁS HERMOSOS DIQUES DEL CANAL. A LA DERECHA SE ENCUENTRA UNA USINA HIDROELÉCTRICA DE 2.700 KILOVATIOS, CON UN RENDIMIENTO ANUAL DE 9.750.000 KILOVATIOS-HORA.

LA INICIATIVA DE LA CONSTRUCCIÓN DEL CANAL MOSCOVA-VOLGA SE DEBE AL CAMARADA STALIN. EL CANAL, CON SUS MÁS DE DOSCIENTAS OBRAS DE ARTE HIDROTÉCNICO, CON UN SISTEMA DE LAGOS, DE ESTANQUES, DE DIQUES, ESCLUSAS, ESTACIONES DE BOMBEO, Y USINAS HIDROELÉCTRICAS, HA SIDO CONSTRUÍDO BAJO LA DIRECCIÓN DEL COMISARIADO DEL PUEBLO DEL INTERIOR. VARIOS MILLARES DE DETENIDOS ENCONTRARON EN LOS TRABAJOS DE CONSTRUCCIÓN DEL CANAL, EL CAMINO PARA VOLVER A UNA VIDA LABORIOSA HONESTA. POR DECISIÓN DEL GOBIERNO, 55.000 DETENIDOS FUERON PUESTOS EN LIBERTAD ANTES DE TERMINAR SUS CONDENAS, EN RECOMPENSA POR SU EXCELENTE TRABAJO EN LA CONSTRUCCIÓN DEL CANAL. MUCHOS DE ELLOS RECIBIERON PREMIOS EN DINERO.

MOSCÚ PUERTO DE CINCO MARES



EL CANAL MOSCOVA-VOLGA CONSTITUYE EL SEGUNDO ES LABÓN DE LA RECONSTRUCCIÓN TOTAL DE LAS VÍAS DE NAVEGACIÓN INTERIORES DEL PAÍS DE LOS SOVIETS. MOSCÚ DEBE CONVERTIRSE EN PUERTO DE CINCO MARES: EL MAR BÁLTICO, MAR BLANCO, MAR CÁSPIO, MAR DE AZOV Y MAR NEGRO. EL CANAL "STALIN" DEL MAR BLANCO AL MAR BÁLTICO HA SIDO EL PRIMER ES LABÓN DE ESTA CADENA, DE ESTE PLAN HISTÓRICO DE STALIN, DESTINADO A UNIR ENTRE SI A LOS MARES SOVIÉTICOS POR VÍAS PROFUNDAS DE NAVEGACIÓN INTERIORES, QUE MULTIPLICARÁN LAS FUERZAS DE LA PATRIA SOVIÉTICA.

LA TERMINACIÓN DE LA CONSTRUCCIÓN DEL CANAL MOSCOVA-VOLGA ABRE UNA VÍA FLUVIAL POCO COSTOSA PARA TRANSPORTAR A MOSCÚ EL TRIGO Y EL CARBÓN DEL MEDIODÍA, EL PESCADO Y EL PETRÓLEO DEL CÁSPIO, MADERA, MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN Y LOS MINERALES DEL NORTE.

ESTA OBRA GIGANTESCA NO HUBIERA PODIDO SER REALIZADA SIN EL CONCURSO PODEROSO PRESTADO A LOS CONSTRUCTORES DEL CANAL POR LA PODEROSA INDUSTRIA SOCIALISTA, QUE LOS ARMÓ CON TODOS LOS RECURSOS DE LA TÉCNICA MODERNA. JAMÁS NINGUNA EMPRESA DE CONSTRUCCIÓN, NI EN LA URSS NI EN EL EXTRANJERO, DISPUSO DE UNA CANTIDAD TAN GRANDE DE EXCAVADORAS.

EN LA CONSTRUCCIÓN DEL MÁS GRANDE CANAL MARÍTIMO: EL DE PANAMÁ, HAN SIDO EMPLEADAS SOLAMENTE 50 EXCAVADORAS, CONTRA 171 EN LA CONSTRUCCIÓN DEL CANAL MOSCOVA-VOLGA, QUE ADEMÁS DISPONÍA DE CENTENARES DE LOCOMOTORAS, AUTOMOTRICES, HIDROMONITORES, VARIOS MILLARES DE TRANSPORTADORES, MOTORES ELÉCTRICOS, ETC.

EL CANAL MOSCOVA-VOLGA ES UN MONUMENTO ADMIRABLE DE LA ÉPOCA STALINISTA DE LA EDIFICACIÓN SOCIALISTA.

EL CANAL MOSCOVA-VOLGA

EQUIVALE A:

3
7

DNIEPROSTROY

POR LA CANTIDAD DE CEMENTO EMPLEADO



CANALES DEL MAR BLANCO-MAR BÁLTICO POR LOS TRABAJOS DE REMOVIDO DE TIERRA

SON:

11

ESCLUSAS



3



DIQUES DE CEMENTO ARMADO

8

DIQUES DE TIERRA



7



CAÍDAS DE AGUA

6

VERTIDORES



DE FONDO

SON:

5

ESTACIONES DE BOMBEO



8



USINAS HIDROELÉCTRICAS

7

PUENTES FERROVIARIOS



12

VIADUCTOS



TODO ESTO FORMA:

240

NOTABLES OBRAS DE ARTE



URSS
ET CONSTRUCCION

REVISTA MENSUAL ILUSTRADA
APARECE EN CINCO EDICIONES: RUSA,
ESPAÑOLA, INGLESA, FRANCESA Y ALE-
MANA. COMITÉ DE REDACCIÓN: A. KO-
SAREV (DIRECTOR), E. IERJOVA (SEGUNDO
DIRECTOR) Y S. URITZKI

**CONSAGRADO AL CANAL
MOSCOVA-VOLGA**

DISTRIBUCIÓN Y PRESENTACIÓN ARTIS-
TICA DE A. RODCHENKO Y VARVARA
STEPÁNOVA

Nº 2

FOTOS DE G. PETRUSSOV
ADEMÁS FOTOS DE G. SELMA,
Y. YEREMIN, M. J. PREJNER Y N. SAMGIN
TEXTO DE J. EKSLER
TRADUCCIÓN DE LUIS CECCHINI
ESQUEMA Y DIBUJOS DE Z. DEINEKA

PRECIO DE LA SUSCRIPCIÓN PARA EL AÑO 1938:
UN AÑO, 4 DOLARS; 6 MESES, 2 DOLARS; UN NÚMERO,
0,35 DOLAR.

LAS SUSCRIPCIONES SE RECIBEN EN LAS SIGUIENTES DI-
RECCIONES:

U R S S—MOSCÚ, KUZNETZKI MOST 18, MEJUNAROD-
NAJA KNIGA. (CUENTA CORRIENTE Nº 363 EN
EL BANCO DE ESTADO DE LA URSS, 12 NEG-
LINAIA, MOSCÚ.)

NORTH & SOUTH AMERICA—BOOKNIG CORPORATION, 255,
FIFTH AVENUE, NEW YORK, N. Y.

GREAT BRITAIN—W. H. SMITH & SON, LTD. STRAND HOUSE,
PORTUGAL ST. LONDON, W. C. 2.

FRANCE—MESSAGERIES HACHETTE. SERVICE ABONNE-
MENTS, 111, RUE RÉAUMUR, PARIS, 2e.

BELGIQUE—OFFICE BELGE LITTÉRAIRE ET ARTISTIQUE
OBLA, 6/8/10, RUE DUCQUESNOY, BRUXELLES.

P O L S K A—GEBETHNER & WOLFF. FILJA 1. KRAKOWSKIE
PRZEDM. 15. WARSZAWA.

» —ROSSICA. CHMIELNA, 5. WARSZAWA.

ESPAÑA—DISTRIBUIDORA DE PUBLICACIONES. DIPUTA-
CIÓN 260. BARCELONA.

N O R G E—JOHAN GRUNDT TANUM. TIDLIGERE ASCE-
HOUGSBØGHANDEL KARL JOHANS GT. 43. OSLO.

BULGARIA—T. F. TSCHIEFF. BUCHHANDLUNG. BOULEVARD
DONDOUKOFF, 20/22. SOFIA (POSTSCHECK-
KONTO—SOFIA, 540).

S U I S S E—ADMINISTRATION DU JOURNAL «LE TRAVAIL».
39, RUE DE LAUSANNE. GENÈVE.

» —UNIVERSUM-BUCHGEMEINSCHAFT, ZENTRAL-
STELLE. ST. JOHANNVORSTADT, Nº 19/21.
BASEL.

Č. S. R.—MELANTRICH, AKC. SPOL. KNHUKPECTVI—ODD.
SLOVÁNSKYCH KNH. VÁCLAVSKÉ NÁM. 42.
PRAHA II (ÚČET POŠT. SPŮ. 20. 208).

TURQUIE—LIBRAIRIE HACHETTE. SUCCURSALE DE TURQUIE.
469, AVENUE DE L'INDÉPENDANCE. BOÎTE POS-
TALE. PERA 2219. ISTANBUL.

PALESTINE—SAFRAN C°. JAFFA RD. 36. P. O. B. 223. HAIFA.

ROMANIA—BIROUL CENTRAL DE PRESA «LUVRU». STRADA
OITUZ, 14. BUCUREȘTI, 1.

LIETUVA—MOKSLAS. KNYGYNAS. LAISVES ALEJA 46.
KAUNAS.

» —SPAUDOS FONDAS. LAISVES ALEJA 62. KAUNAS.

LATVIJA—VALTERS UN RAPA. TEATRA IELA II. RIGA (PAST.
TER. REK. NR. 675).

E E S T I—TÖKKOOL. PÄRNU MNT. 28. TALLINN.

AUSTRALIA—MODERN PUBLISHERS PTY LTD., 124 OXFORD
STREET. SYDNEY.

SVERIGE—C. E. FRITZ'S KGL. HOFBUCHHANDLUNG,
FREDSGATAN, 2. STOCKHOLM.

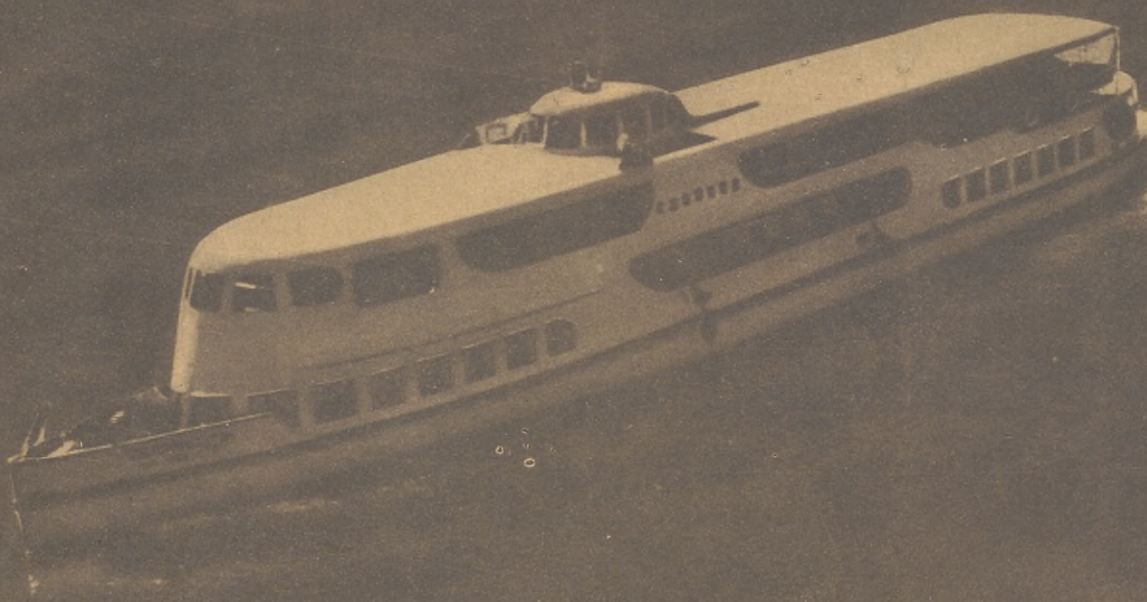
» —A. B. WENNERGREN - WILLIAMS. BOX 657—
STOCKHOLM, 1.

DIRECTOR: A. KOSAREV

DIRECCIÓN DE LA REDACCIÓN:
MOSCÚ, 69, SPIRIDONIEVKA 2. TEL. K-4-77-01
EDICIONES DE BELLAS ARTES DE ESTADO.

Papel, tinta e impresión del Gosnak. Orden No 142116. Izoghtz No 9301
Glavlit No B-35108. Stat. formato A5 297x420. Moscú, 1938.

1938



IZOGHIZ
PRINTED IN SOVIET UNION
IMPRIMÉ EN U.R.S.S.