

4

ЗА РУЛЕМ

1930

АВИАЦИОННО-ПРОМЫШЛЕННЫЙ



МОНТ-ОРИОЛЬ ГИИ ДЕ МОЛАССЕН



БИБЛИОТЕКА
РОМАНОВ

ГИИ ДЕ МОЛАССЕН

МОНТ-
ОРИОЛЬ



МОСКВА 1930

ЗАКАНЧИВАЮТСЯ ПЕЧАТАНИЕМ

ПЕРВЫЕ ДВЕ

КНИГИ

БИБЛИОТЕКИ
РОМАНОВ

под общей
редакцией

М. ГОРЬКОГО

ПРОДОЛЖАЕТСЯ ПОДПИСКА

„ОГОНЕК“ и 24 книги
„БИБЛИОТЕКИ
РОМАНОВ“
в год—15 руб. Допускается
рассрочка: 1-й взнос—4 р.
ТРЕБУЙТЕ ПОДРОБНЫЕ
ПРОСПЕКТЫ.

МОСКВА 6,
Страстн. бульв. 11,
„ОГОНЕК“



ТАРТАРЕН ИЗ ТАРАСКОНА А ДОДЭ



БИБЛИОТЕКА
РОМАНОВ

А ДОДЭ

ТАРТАРЕН
ИЗ
ТАРАСКОНА



МОСКВА 1930



ДВУХНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ ВСЕРОССИЙСКОГО ОБЩЕСТВА «АВТОДОР»

Под редакцией: А. Брагина, Н. Беяева, В. Дмитриева, проф. Д. Крынина
Мих. Кольцова, Н. Осинского, М. Презента, проф. Е. Чудакова

Третий год издания

РЕДАКЦИЯ: Москва 6, Страстной бульв. 11
Телефон 3-31-91

КОНТОРА: Москва 6, Страстной бульв. 11,
„Огонек“, Отдел распростран. Тел. 5-51-69

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА на 1930 год: „За Рулем“
на год — 4 р., 6 м. — 2 р. 15 к., 1 м. — 40 к.,
с прил. „Библ. За Рулем“: год — 8 р., 6 м. —
4 р. 50 к., 3 м. — 2 р. 40 к. За границу „За
Рулем“: год — 2 долл., 6 м. — 1 д. 25 ц.

FORTNIGHTLY MAGAZINE „ZA RULEM“ („AT THE WHEEL“)

Moscow 6, Strastnoy Boulevard 11, USSR

№ 4 (37)

ФЕВРАЛЬ

1930

Н. ОСИНСКИЙ

Содержание

Н. Осинский — Автомобиль и дорога в СССР на рубеже 1930 г. 7
Н. Гордин — Автодор и дорожная повинность в районах сплошной коллективизации 6
Автодорожцы — на посевную кампанию 8
М. Ольшанский — Военные требования к шоссейно-грунтовым дорогам 9
Дорога и автомобили во всем мире . 11
М. Дьяков — Проблема зимней дороги . 12
На фронте автостроительства 16
Пятилетка в автопромышленности . . 19
М. Соломонов — Обеспечим здоровую работу трактористов . . . 20
Пятилетка дорожного строительства . 23
Автомобиль и студенчество 25
Проф. Е. А. Чудаков — Устройство автомобиля 26
Автодорожный экран 28
1-й Московский областной съезд Автодора 30
Автодор на местах . 31

АВТОМОБИЛЬ И ДОРОГА В СССР на РУБЕЖЕ 1930 года*

МНОГО воды утекло за два с небольшим года, прошедших со времени постановки перед рабоче-крестьянскими массами вопросе: „американский автомобиль или российская телега?“ Если вкратце подытожить важнейшие шаги, сделанные за это время на данном участке хозяйственного фронта, мы получим примерно такой список:

1. Июль — август 1927 г. — начало печатной кампании за автомобилизацию СССР.
2. Сентябрь 1927 г. — основание общества Автодор.
3. Август 1928 г. — посылка комиссии в САСШ для переговоров о возможном содействии американской автопромышленности советскому автостроению.
4. Ноябрь 1928 г. — правительство принимает решение организовать в СССР автомобильный завод мощностью в 100 тыс. машин.
5. Ноябрь 1928 г. — постановление ЦИК и СНК СССР „О дорожном хозяйстве и автомобильном деле в СССР“.
6. Февраль 1929 г. — в печати сообщается, что в САСШ ведутся переговоры с Фордом и „Дженерал Моторс“ об участии в развитии советского автостроения — либо в форме смешанного общества, либо в порядке технической помощи.
7. Апрель 1929 г. — правительство отказывается от мысли привлечь американцев к участию капиталами в будущем автозаводе и решает строить в Нижнем-Новгороде собственными силами предприятие мощностью в 100 тыс. ежегодного выпуска.
8. Конец мая 1929 г. — подписан договор с Генри Фордом о технической помощи для нижегородского завода, о праве постройки в СССР его модели и о закупке у него частей для сборки в СССР.
9. Начало июня 1929 г. — подписан договор с американским инженером Брандтом о составлении проекта и технической консультации при переоборудовании московского завода „Амо“, с доведением мощности завода до 12 тыс. в год через 16 месяцев и до 25 тыс. единиц через дальнейшие 12 месяцев.
10. Июль 1929 г. — решение оборудовать временную сборочную мастерскую в Нижнем-Новгороде на заводе „Гудок Октября“ и приступить к постройке сборочной в Москве.

* Статья из выходящего в Госиздате сборника Н. Осинского — „Американский автомобиль или российская телега“.

11. Август 1929 г.—заключение договора с американской K⁰ Остин на техническое руководство строительными работами в Нижнем-Новгороде.
12. Сентябрь 1929 г.—мощность Нижегородского завода решено увеличить до 120 тыс. единиц, а с учетом непрерывной недели—до 140 тыс. единиц.
13. Октябрь 1929 г.—комитет содействия автостроению при Совете труда и обороны признает необходимым увеличить выпуск массовых дешевых машин до 300 тыс. штук ежегодно.
14. Ноябрь 1929 г.—принято решение об образовании об'единения (концерна) автомобильных и тракторных заводов, благодаря чему производство машин с двигателями внутреннего сгорания получает специальный мощный всесоюзный центр.

* * *

Если проследить по отдельности перечисленные выше шаги по пути развития автодорожного дела, перед нами развернется нижеследующая картина.

Начало печатной кампании за автомобилизацию СССР сразу вызвало многочисленные сочувственные отклики в широчайших массах трудящихся. В редакции газет посыпались сотни писем рабочих, крестьян, инженеров, служащих, приветствовавших идею автомобилизации и борьбы с бездорожьем. Со стороны ряда староверов, занимавших подчас и весьма ответственное положение, высказывались сомнения и возражения. Говорили о недостатке у нас металла для производства большого количества автомобилей, о том, что замена лошади машиной у нас может оказаться невыгодной, о том, что плохие дороги затруднят распространение машин, о затруднениях из-за сурового климата и долгой зимы и т. п. Многие из таких возражений по существу были направлены против возможности быстрой индустриализации страны и оказались отброшенными как победой лозунга ускоренной индустриализации, так и действительным ходом индустриализации за два последующих года. Впрочем, идея автомобилизации впитывалась рядом товарищей с особой медленностью, и даже в пятилетке Госплана, где вопрос об индустриализации был поставлен весьма решительно, она сперва отразилась очень слабо.

Понадобился год работы основанного в сентябре 1927 г. общества Автодор (Общества содействия развитию автомобилизма и улучшению дорог), чтобы необходимость срочного перехода с лошади на автомобиль и быстрого улучшения дорог получила действительно всеобщее признание. Правда, с самого начала виднейшие деятели советского государства и ВКП высказались за эти лозунги (в частности т. Сталин был одним из членов-основателей Автодора). Однако приходилось бороться за целую массу важных частных вопросов. Так, например, размер выпуска 100 тыс. машин ежегодно казался преувеличенным многим товарищам, которые, вообще говоря, стояли за развитие нашего автостроения. „Мы выпускаем теперь только около тысячи машин в год,—говорили эти товарищи;—во всей Европе один Ситроен во Франции выпускает неполных сто тысяч. Мыслимо ли сразу сделать скачок на сотысячный выпуск?

Попробуем сперва создать завод мощностью хотя бы в 12½ тыс. при односменной работе, а там посмотрим“. В связи с этим высказывались сомнения, что у нас и не найдется с п р о с а, могущего поглотить сотысячную продукцию. Когда в ответ на это деятели Автодора говорили: „спрос на дешевую машину найдется, а для того чтобы она стоила около тысячи рублей, именно и нужно выпускать ее сотнями тысяч“, высказывались сомнения в том, что дешевая и слабая по грузопод'емности машина окупит себя в работе и сможет соперничать с лошадьёю. Кроме людей, прямоком сомневавшихся в осуществимости автомобилизации, находилось не мало не последовательных ее сторонников. Они стояли за меньшие масштабы производства, за более дорогие, но более мощные машины, ссылаясь при этом на опыт Европы (не Америки) и на то, что для социалистического хозяйства нужны более крупные машины. Эта же группа товарищей не хотела усвоить необходимость внедрения массы легковых машин и считала нужным строить только грузовые или преимущественно грузовые. И во всяком случае на первое время она предлагала думать только о грузовиках. Такие сторонники автомобилизации по суги дела только наполовину отделились от предпочтения конного и пешего передвижения автомобильному: они усвоили только необходимость механической перевозки грузов, а механическую перевозку людей считали попрежнему роскошь.

Не мало времени прошло, пока пропагандисты Автодора сумели внедрить в умы развернутый лозунг автомобилизации: введение массовой, дешевой и легкой машины американского типа для перевозки пассажиров и грузов, а для этого — развитие массового автостроения также по американскому образцу. Не мало времени ушло и на то, чтобы внедрить в умы необходимость и возможность покончить с вековым бездорожьем. Ибо многие считали этот вопрос второстепенным, считали, что лучше тратить средства на железные дороги, (которых у нас так-де мало), или сомневались в возможности осилить такую трудную задачу. Между тем в настоящее время выясняется, что при помощи нескольких десятков тысяч тракторов можно в течение всего нескольких лет превратить все местные дороги СССР в усовершенствованные грунтовые дороги американского типа.

Целый год Автодор вел свою пропагандистскую работу, сплотив всех передовых автомобилистов и дорожников, втянув в себя постепенно сотни тысяч членов и размножившись в целый ряд Автодоров — российский, украинский, белорусский, узбекский и т. д. Эта пропагандистская работа была значительно подкреплена основанием специального журнала „За Рулем“. Журнал быстро достиг тиража в 40 000 экземпляров¹⁾.

К августу 1928 г. обстановка созрела в такой степени, что руководящими инстанциями²⁾ было принято решение — взять направление на американский автомобиль и послать за границу, в Соединенные Штаты комиссию для переговоров о привлечении американских автозаводов

¹⁾ В январе 1930 г. тираж „За Рулем“ достиг 60 тыс. экз.

²⁾ Непосредственной руководящей инстанцией был в этом случае Московский совет, которому был подчинен московский Автотрест (заводы „Амо“, Ярославский, „Спартак“ и др.)