

ЗА РУЛЕМ



ВЕЗДРОЖЬЕ — ЛЕТНИЙ ДРАГ АВТОМОБИЛЬЩИКАМ ГОРОД
ВСЕ ДИЛЫ НА ВОРЪЗУ : ВЕЗДРОЖЬЕМ

6

1930

ВНЦ. № 33
С-88, ОГОНЬ*



ДВУХНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ ВСЕРОССИЙСКОГО ОБЩЕСТВА «АВТОДОР»

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

Третий год издания

РЕДАКЦИЯ: Москва 6, Стратной бульв. 11
Тел. 3-31-91; трам. А, 6, 15, 18, 28, 27, 29
КОНТОРА: Москва 6, Стратной 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 „ЗА РУЛЕМ“ („AT THE WHEEL“)

Moscow 6, Strastnoy Boulevard, 11, USSR

№ 6 (39)

М А Р Т

1930

С о д е р ж а н и е

Автомобильные обязательства	1
С. Пересветов — Фи- ксирование дорож- ного хозяйства отстает от социалистических темпов	2
Автодор в районах силовой коллекти- визации	4
С. Астамбовский — Вторая лотерея Авто- дора	5
Н. Боляев — Вовле- чем женщин в Авто- дор	7
А. Саламатов — Что мы сделали за год	8
Б. Ионов — Красная армия должна быть моторизована	10
Автотракторные обязательства	12
А. Душкевич — Ав- томобиль — малютка „Дарт“	16
А. Драчев — Что де- лать кружкам „Юных друзей“	19
Проф. Е. Чудаков — Устройство автомоби- ля	21
Изнашивание шин на дорогах разного типа	23
Обмениваемся оны- том	28
А. Баржанский — Эрнест Толлер у Фор- да	30

АВТОМОБИЛЬНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА

Беседа с зам. председателя ВАТО г. С. Мозговым

ИНТЕРЕС, который проявляют рабочие и широкие массы трудящихся к автомобилизации и в частности к автомобильным обязательствам, замечен уже из той массы писем, которые получают члены правительства и ВАТО от рабочих и служащих.

Нужно сказать, что автомобильные обязательства выпущены, главным образом, под давлением и по желанию рабочих, которые требовали создать условия, благоприятные для покупки автомобиля в рассрочку.

Из публикуемого в этом № „За Рулем“ постановления Совнаркома СССР читатели увидят, что правительством утвержден второй выпуск автомобильных обязательств на общую сумму в 30 млн. руб. четырьмя сериями. Держатели этих обязательств оплачивают их ежемесячно равными взносами. Выпуск обязательств решено начать с 1 мая этого года.

Стоимость легкового автомобиля для владельцев этих обязательств определена в 1 800 руб., а грузового — в 2 700 руб. При этом решено продавать облигации не только учреждениям и организациям, но и отдельным лицам, при условии личного пользования автомобилем. Частным лицам обязательства будут продаваться на общих условиях, вне зависимости от сроков, кроме продукции выпуска первого года.

Из наиболее характерных писем следует отметить письмо к А. И. Рыкову дорожного техника А. Е. Найденова (г. Рославль, Зап. обл.).

Автор этого письма, предлагая Совнаркому выпустить автозаем, подчеркивает, что он получает 125 руб. в месяц, и несмотря на известную напряженность в средствах, все же подписывается на автомобильное обязательство с ежемесячным взносом по 10 руб.

Другой автор, работник киевской кинофабрики И. С. Лясковский предлагает Совнаркому выпустить заем; при этом, он согласен вносить 10 руб. ежемесячно, при семье в 5 чел. и очень стесненных денежных обстоятельствах.

Это означает, что рабочие и служащие сами хотят приобрести автообязательства, которые выпускаются правительством только потому, что этого требуют трудящиеся.

На докладе В. В. Куйбышева в Промакадемии также было получено много записок с требованием выпустить облигации на автомобили.

Мы не успели опубликовать постановления, как многие коллективы потребовали начала продажи облигаций. Сотрудники ЦАГИ — 60 чел. — решили приобрести обязательства на автомобиль выпуска первого года; такое же требование прислали в ВАТО сотрудники Новостали.

После реализации второго выпуска обязательств для Автодора будет открыто широкое поле деятельности; в дальнейшем предполагается провести третий выпуск на сумму свыше 100 млн. рублей.

ФИНАНСИРОВАНИЕ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА ОТСТАЕТ ОТ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ ТЕМПОВ

ПО ПРЕДЛОЖЕНИЮ заместителя СНК СССР тов. Шмидта НК РКИ Союза проверил выполнение союзными республиками закона ЦИК и СНК о мероприятиях в области дорожного и автомобильного хозяйства, в части касающейся усиления финансирования дорожного дела.

Рост общих ассигнований на безрельсовые дороги за счет местных республиканских и общесоюзного бюджетов стал значительно интенсивнее прежнего, и главным образом в 1929/30 г.

Особенно значительный подъем финансирования мы видим в Азербайджанской ССР, где на дорожное дело в 1929/30 г. отпущено 3499 тыс. руб. (161,5% против 1928/29 г.), в Армянской ССР, где определено полное обращение на дорожное строительство

средств потонного сбора 1929/30 г. в 340 тыс. руб. (240% против 1928/29 г.) и т. д.

Было бы совершенно неправильно, если бы мы удовлетворились этими отдельными достижениями. Союзные республики все же не выполнили полностью директиву союзного правительства „о необходимости увеличения ассигнований по местным бюджетам на дорожное хозяйство не менее, чем на 50%“. Союзные республики увеличили в среднем свои назначения в 1928/29 г. против 1927/28 г. (считая и средства потонного сбора) вместо 50 лишь на 27%, при чем РСФСР ассигновала на дорожное хозяйство 39,6 м. руб.—меньше суммы сборов с грузов (48,9 м. руб.); Узбек. ССР даже сократила назначения на дорожное хозяйство, и только Таджик. ССР, БССР и ЗСФСР увеличили свои назначения против 1927/28 г. более, чем на 50%.

В прошлые годы наши ассигнования на дорожное дело не покрывали амортизации основного капитала. Поэтому, естественно, что за эти годы дороги не только не улучшались, но еще больше разрушались. Характерные данные мы имеем по Сев.-Западной области, касающиеся местных окружных дорог (в тысячах рублей). Основная стоимость дорог—56 724. Ежегодный износ этих дорог—2 320. Вложено в 1927/28 г. на покрытие износа—1 225. Новые вложения в 1927/28 г.—662. Степень разрушения—1 095. Непокрываемый износ—47%.

Этот пример утечки основного дорожного капитала Ленинградской области достаточно показателен для всего нашего дорожного хозяйства и особенно для местных дорог; эта об-

ласть в дорожном отношении и в смысле ассигнований находится в наиболее благоприятных условиях.

С выполнением предложения союзного правительства относительно образования союзными республиками общереспубликанских дорожных фондов дело обстоит таким образом: РСФСР и УССР вообще в 1928—29 г. не выделили никаких средств из общереспубликанского бюджета, а в этом году назначили: РСФСР—полтора млн. р. и УССР—2 млн.

руб. БССР, почти не участвуя в создании дорожного фонда, в предшествовавшем году (было отпущено лишь 30 тыс. руб.) назначила в 1929—30 г. для этого фонда 100 тыс. рублей.

Слабую роль в образовании общереспубликан-

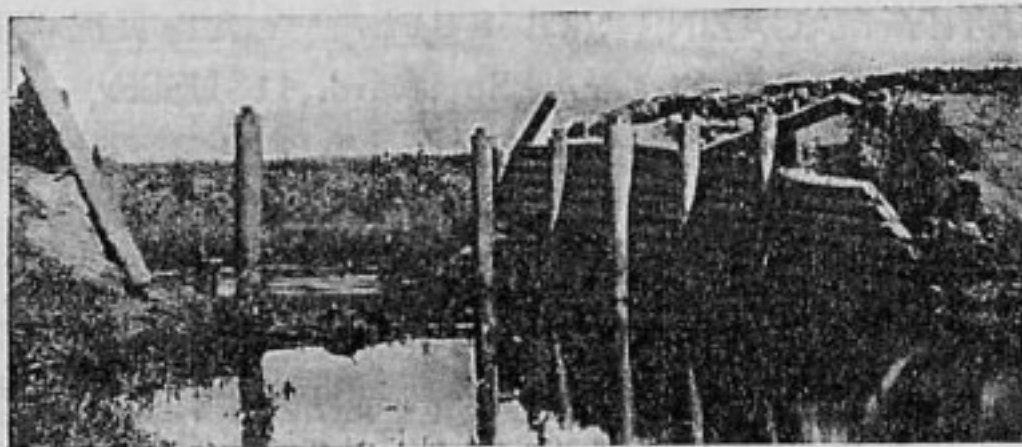
ских дорожных фондов в 1928/29 г. играли и местные бюджеты. За их счет было выделено в РСФСР до 7 млн. руб. (14 вместо 25%, предусмотренных постановлением от 28 ноября 1928 г.), УССР 1 040 тыс. руб. (11 вместо 25%). В БССР вообще этого участия не было проявлено.

1929/30 г. дал по союзным республикам уже более значительные вложения в эти фонды за счет полного использования по назначению сумм от 25% отчисления с потонного сбора, поступившего в исполкомы.

Не более чем на 50% в среднем выполнено союзными республиками и предложение союзного правительства о финансировании в 1928/29 г. по местным бюджетам первоочередного строительства под'ездных путей в размере не менее 25 млн. рублей.

К сожалению, и в 1929/30 г. это постановление ЦИК не получило полного отражения в местных бюджетах союзных республик (ЗСФСР и т. д.). Союзные республики выделили из местных бюджетов для этого огромнейшего сильно потрепанного и отсталого в техническом отношении хозяйства в 1929/30 г., не считая расходов на связь, около 110 млн. руб., т. е. не менее, чем ассигновано из общесоюзного бюджета (117 млн. руб.) на общесоюзные дороги, протяжение которых в несколько раз меньше местных и лучше последних. По отношению к размерам расходных бюджетов эти ассигнования составляют в РСФСР и УССР около 0,7% и в БССР до 1%.

Обязательное трудовое участие сельского населения в дорожных работах может по нашим подсчетам дать, примерно, в денежном выражении 200 млн. руб. в год. На деле же, скудную



(по сравнению с 200 млн. руб.) помощь сельского населения, оцениваемую всего лишь в 34,4 млн. руб., дорожные органы сумели реализовать лишь на 18 млн. рублей.

Едва ли значительно улучшится использование этого важного фактора борьбы за улучшение и развитие дорожного хозяйства и в будущие годы, если не будет обращено исполкомами, общественностью в лице Автодора, профсоюзов, комсомольских и партийных организаций, секций советов и т. д. серьезнейшее внимание на правильную организацию и осуществление этого дела, на подготовку соответствующих кадров и на обеспечение дорожных работ машинами и инструментами.

Каковы же, в общем, основные причины невыполнения союзными республиками директивы союзного правительства?

1. Отсутствие на местах, в республиках и округах, должного перелома в пользу интенсивного развития и улучшения дорожного строительства. Об этом достаточно характерно, между прочим, свидетельствуют данные о применяющемся (несмотря на постановление ЦИК о стопроцентном обращении потонного сбора на нужды дорожного строительства) использовании средств этого сбора исполкомами по их усмотрению на покрытие общесюджетных нужд.

2. Опоздание опубликования закона от 28 ноября 1928 г. („Известия“ от 29 января 1929 г.) по сравнению со сроком построения местных бюджетов на 1928/29 г. С изданием этого постановления потребовался бы пересмотр всех уже утвержденных, разверстанных по расходам, местных бюджетов (окружных и проч.) и изменение уже разработанных и утвержденных планов исполкомов при напряженности республиканских и местных бюджетов.

3. Отсутствие на местах, когда уже был издан закон, дорожной организации, которая смогла бы правильно и полно подготовить соответствующие планы дорожного строительства, развить дорожные работы, использовав полностью и рационально соответствующие ассигнования.

4. В виду отсутствия должной организации аппарата и недостаточных ассигнований на дорожное хозяйство не был выполнен полностью (ЗСФСР, УССР и др.) намеченный план строительства под'ездных путей, который оказался недостаточно изученным и разработанным. По объему намеченных работ этот план далеко не отвечает требованиям постановления союзного правительства. В нем не было отведено должного места тем под'ездным путям, которые необходимы для нас в связи с усиленными темпами реконструкции промышленности и сельского хозяйства. Не было также установлено дорожными органами и принципа, четко определяющего категорию „под'ездные пути“.

5. Отсутствие общесюджетного дорожного фонда, который бы усиливал развитие дорожного хозяйства на местах, назначение новых ассигнований на эту отрасль, особенно нуждающимся в посторонней помощи местностям.

В настоящее время, на ряду с усилением участия правительств союзных республик в образовании общереспубликанских дорожных фондов, необходимо принять и ряд других мер, чтобы улучшить финансирование местного дорожного хозяйства (от республиканских до сельских дорог включительно). Основное, что необходимо провести в жизнь, это образование общесюджетного дорожного фонда и установление известного минимума в ассигнованиях на дорожное хозяйство за счет местных бюджетов.

С образованием общесюджетного фонда (на первый год возможно предусмотреть не более 5 млн. руб. с тем, чтобы в пятилетку средства этого фонда довести до 20 млн. руб.) безусловно усилится влияние союзного правительства на улучшение и развитие местного дорожного хозяйства, особенно в местностях, сильно отстающих по действительно объективным причинам, но имеющих особое политическое и экономическое значение для всего Союза.

Средства потонного сбора без всякой задержки и утечки автоматически должны перечисляться в фонды дорожного хозяйства исключительно на покрытие расходов по капитальному ремонту дорог, переустройству, восстановлению и сооружению новых дорог и мостов не выше республиканского значения и не ниже окружного.

Источником покрытия расходов по капитальному дорожному строительству на улучшение и развитие низовой дорожной сети (не выше районного значения) должна служить и трудовая дорожная повинность.

Для практического (не на бумаге) обеспечения средствами развития и улучшения дорожного хозяйства Союза, предотвращения перекрытия ассигнований одного источника средствами другого — эта четкость в назначении кредитов является необходимейшим условием.

Поскольку ассигнования на дорожное строительство за счет местных бюджетов после многих хождений „по мукам“ выясняются более или менее определенно лишь только по окончании разработки краевого бюджета, т. е. не ранее 2 квартала операционного года, когда по условиям дорожных работ заготовительные операции должны быть в полном разгаре, поскольку оборотные средства в местном дорожном хозяйстве очень незначительны (а то и вовсе отсутствуют), целесообразно возложить в виде определенной обязанности на местные кредитные учреждения (Госбанк и т. д.) выдачу дорожным органам, в случае кассовых разрывов, краткосрочных кредитов (ссуд) на определенные цели. Средства потонного сбора могут служить для кредиторов прекрасной гарантией того, что дорожные органы свои обязательства выполняют полностью.

На ряду с этими предложениями необходимо, чтобы НКПС пересмотрел совместно с союзными республиками, под углом зрения разрешаемых правительством и партией генеральных проблем народного хозяйства (коллективизации сельского хозяйства и т. д.), план под'ездного строительства безрельсовых дорог по четкому принципу под'ездных путей.

С. Пересветов