

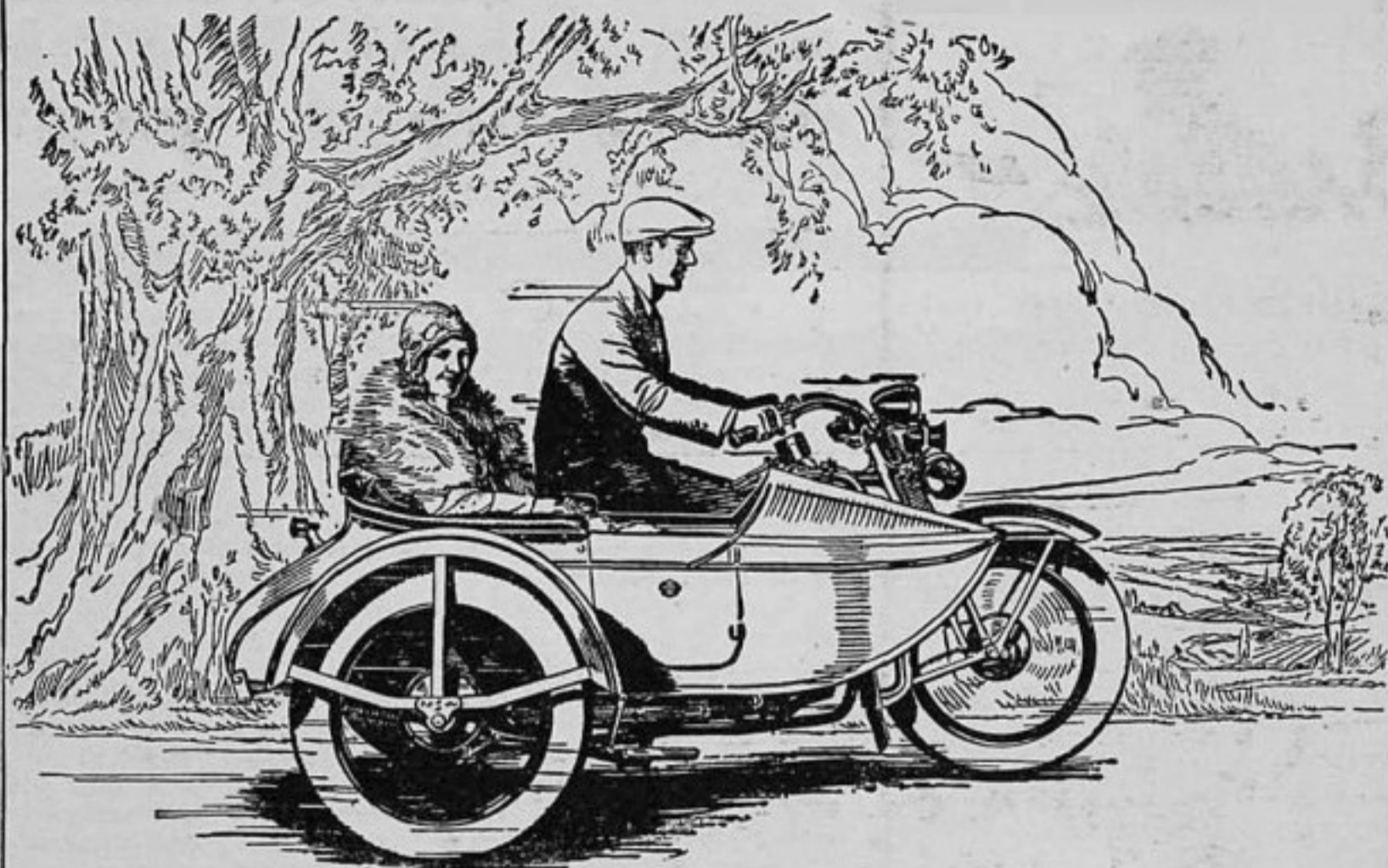
ЗА РУЛЕМ



ДОРОЖНЫЕ МАШИНЫ В ДЕРЕВНЕ —
ЗАЛОГ ПОВЕДЕЫ НАД БЕЗДОРОЖЬЕМ

10

1930



Мотоцикл „Биг Твин“ с боковой коляской, модели 1930 года

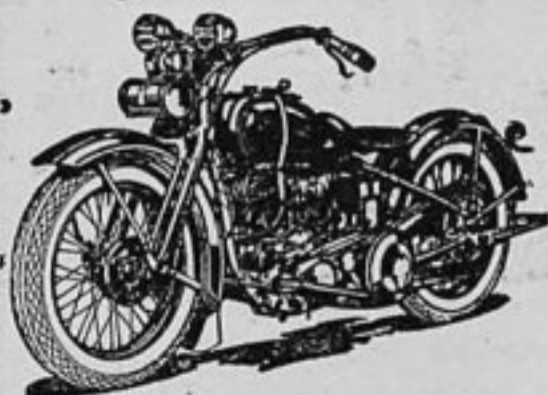
ОТЛИЧАЕТСЯ СОЛИДНОСТЬЮ. РАССЧИТАН НА ПРОДОЛЖИТЕЛЬНУЮ СЛУЖБУ ПРИ ТЯЖЕЛЫХ ДОРОЖНЫХ УСЛОВИЯХ.

Наиболее прочный из всех мотоциклов, выпущенных фирмой Харлей-Дэйвидсон. Особая выносливость этого мощного мотоцикла обуславливается чрезвычайной крепостью рамы, главные части которой соединены при помощи поковок. Кованые передние вилки усовершенствованного типа, подвергнутые специальной термической обработке, значительно увеличивают надежность и продолжительность службы мотоцикла «БИГ ТВИН», модели 1930 года. При покупке мотоцикла, осведомитесь предварительно о причинах мировой популярности продукции Харлей-Дэйвидсон, отличающейся выносли-

востью, удобствами и экономией горючего и содержания машины. Подробные сведения высылаются по требованию.

«СОЛО
БИГ ТВИН»
Модель
1930 года.

Проспекты
высылаются
по требо-
ванию



Harley-Davidson Motor Co., Milwaukee, Wis., U. S. A.

HARLEY-DAVIDSON

MOTORCYCLES

«Всемирно-известные — по выносливости, мощности, скорости и удобствам».



ДВУХНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ
ВСЕРОССИЙСКОГО О-ВА
«АВТОДОР»

Третий год издания

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

О Г Л А В Л Е Н И Е

Дороги, дороги, дороги! . . .	1
Ф. ЛАВРОВ.— Настоящее и будущее дорожного строительства	2
Смазка под давлением	6
А. САЛАМАТОВ.— Авто-мото-велостроение на Украине	8
А. ДУШКЕВИЧ.— Рессора для плохих дорог	10
М. ЮНПРОФ.— Убедительная пропаганда автомобилизма в деревне .	12
М. БОРИСОВ.— Трактористы	13
На фронте автостроительства	14
Н. БЕЛЯЕВ.— То, что происходит на улице	16
Инж. В. ЗАЦУК.— Гаражи в Берлине	19
На северных путях Персии	20
Шестиколесные машины — Красной армии!	21
Автоторожная конференция Госплана СССР	22
М. ВЕТЧИНКИНА.— Женщина в Автоторе	23
Проф. Е. А. ЧУДАКОВ.— Устройство автомобиля	24
Сибирское бездорожье	27
Автоторожный экран	28
Там, где нет руководства	30
Обмениваемся опытом	31

В номере 43 иллюстрации

РЕДАКЦИЯ: Москва 6, Страстн. бульв. 11.
Тел. 3-31-91; трам. А, 6, 15, 18, 23, 27

КОНТОРА: Москва 6, Страстной бул., 11,
„Огонек“. Отдел распротр. Тел. 5-51-61

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА на 1930 год: За-
Рулем" на год—4 р., 6 мес.—2 руб. 15 к.
1 м.—40 к., с приложен. „Библиотеки
„За Рулем“: на год—8 р., 6 м.—4 руб. 50 к.
3 мес.—2 р. 40 к. За границу „За Ру-
лем“: на год—2 долл., 6 м.—1 долл. 25 ц.

ДОРОГИ, ДОРОГИ, ДОРОГИ!

МЫ НЕ МОЖЕМ сейчас пожаловаться на недостаток внимания общественности к вопросам автомобилизации страны. К строительству автомобильных заводов зорко присматриваются сотни тысяч трудящихся. Имевшие место беспорядки и отставания в темпах вызвали бурный подъем общественного негодования и сейчас они в значительной степени, благодаря нажиму общественности, устранены. В дальнейшем, строительство автозаводов будет протекать под еще более бдительным надзором общественности, и надо думать, что в этих условиях серьезное отставание и прорывы не смогут иметь места.

Можем ли мы похвалиться таким же вниманием общественности и к другой не менее важной проблеме — проблеме бездорожья?

Наша печать, в общем, замалчивает вопросы бездорожья. Отдельные статьи, которые контрабандой проскакивают на страницах наших газет и журналов, буквально каждой строчкой вопиют о совершенно исключительном положении на этом участке хозяйственного строительства.

В то время как все отрасли нашего хозяйства бурно развивались, дорожное хозяйство не только не шло к лучшему, но неуклонно разрушалось. Наши нынешние темпы строительства проходят как бы мимо дорожного хозяйства. А, между тем, достаточно сказать, что потери народного хозяйства от бездорожья в одном только 1928—29 г. составили около 2 млрд. руб., чтобы почувствовать, что здесь мы имеем колоссальнейший прорыв, реальную угрозу развитию нашего хозяйства и успешному выполнению пятилетки в четыре года.

Бездорожье не менее сильная угроза и выполнению культурной пятилетки.

Раз навсегда необходимо внедрить в сознание широких масс, что ликвидация всеобщей неграмотности, повышение культурного уровня и уничтожение бездорожья—это, пожалуй, разновидности одного и того же дела.

Пятилетний план дорожного хозяйства предусматривает постройку 360 тыс. км разных типов дорог, производство дорожных машин на сумму 400 млн. руб. и общее вложение в дорожное строительство около 5 млрд. руб.

Эта пятилетка свидетельствует о том, что партия и правительство дали приказ о генеральном наступлении на вековое бездорожье. Борьба за проезжую дорогу становится общенародным делом и для успешной борьбы нужно мобилизовать все силы и средства. Государство отпускает из своих средств огромные суммы на дорожное строительство (хотя и здесь предстоит не малая ожесточенная междоусобная борьба), но как бы велики не были эти суммы, они все же будут совершенно недостаточны, если в борьбе с бездорожьем не примет участия все население.

Общественная организация—Автотор должна занять свое место в первых рядах атакующих бездорожье. Автотору предстоит с такой же силой и подъемом организовать общественное мнение вокруг вопросов дорожного строительства, с каким он организовал его вокруг автомобилизации. Колхозы и совхозы, куда Автотор перебрасывает свою работу, должны явиться полевыми штабами этой великой войны. Чем скорее Автотор с'организуется на селе, чем скорее окрепнут там автоторовские организации, тем яростнее и решительнее будет эта борьба.

Данный период развития нашего народного хозяйства должен проходить под настойчивым лозунгом:

Дороги, дороги и дороги!

Настоящее и будущее дорожного строительства

ДОРОЖНОЕ хозяйство сейчас является самым узким местом в общей системе народного хозяйства. По всем отраслям народного хозяйства за последние годы мы имеем значительный рост основных капитальных вложений и рост самой продукции. В дорожном хозяйстве за годы революции мы не имеем увеличения основного капитала, и налицо даже значительное уменьшение его.

Дорожная сеть по РСФСР определяется сейчас в 1100 тыс. км. Главное протяжение этой сети — простые грунтовые дороги. Очень незначительная часть дорог покрыта каменной одеждой, которая уже сильно износилась. Это пространство равно 30 тыс. км.

Общий основной капитал по дорожному хозяйству РСФСР определяется примерно в 251 млн. рублей. За последнее время на существующие дороги почти ничего не было затрачено. Это привело дороги к полной изношенности, которая, по данным НКПС, по РСФСР такова: шоссейные дороги — 65%, гравийные дороги — 80%, грунтовые — 95%. Основную сеть дорог — грунтовые — нельзя назвать дорогами, — это просто наезженные места.

Необходимо усилить капитальные вложения в дорожное хозяйство. Этого требует рост грузооборота, который сильно возрастет к последнему отрезку пятилетки. Сейчас общий грузооборот по РСФСР определяется примерно около 7½ млрд. тонно-км. В 1932/33 г. этот грузооборот увеличится до 15 млрд. тонно-км. Чтобы пропустить эти грузовые потоки для перевозки их по железным дорогам и водным путям, требуется довольно большая сеть шоссейных, улучшенных грунтовых и другого типа дорог. При наличии всего лишь 30 тыс. км улучшенных дорог (97% представляют собой сильно изношенные, изрытые канавами дороги) рискуем не справиться с теми грузовыми потоками, которые нужно будет перевезти по РСФСР.

Чтобы на 10% обслужить эти перевозки, по мнению Главдортранса, необходимо построить за оставшиеся 3 года не менее 253 тыс. км дорог.

На 1929/30 г. мы расходуем на дорожное строительство всего до 200 млн. рублей. Эта сумма предусмотрена контрольными цифрами и по источникам финансирования составляется так: по союзному бюджету — 55 млн. руб., по бюджету РСФСР — 1755 тыс. руб., по местному бюджету — 10 млн. руб., дорожный фонд — 65 млн. руб., промышленность и др. организации —

17 млн. руб., дорожная повинность — 51800 тыс. руб. Таким образом, за 1929/30 год мы вкладываем в дорожное строительство около 50% всех средств, которые были израсходованы за все годы революции по дорогам Союза (418 млн. руб.).

По сравнению с затратами на дорожное строительство



Пробег Автодора. Автомобиль чувствует себя беспомощным в условиях тяжелого бездорожья

на Западе и в Америке наши вложения совершенно ничтожны. По имеющимся данным в Америке в 1909 г. было затрачено на дорожное строительство 80 млн. долларов; в 1927 г. — 1½ млрд. долларов, в 1929 г. — 2 млрд., и в 1930 г. затрачивается 3 млрд. долларов. Всех дорог в Америке насчитывается 4700 тыс. км. Но устроенные дороги там составляют 35%, а у нас — 3%. Это доказывает, что на оставшийся отрезок пятилетки нам необходимо увеличить капитальные вложения в дорожное строительство, в противном случае нашим перевозкам грузов грозит срыв.

Удорожание стоимости перевозки находится также в зависимости от типа дорог и от времени года. Главная сеть наших дорог — это простые грунтовые дороги. Перевозка грузов по асфальтобетонным дорогам удешевляется в 2½ раза.

Экономика нашей страны перестраивается в корне. У нас создаются новые экономические центры, новые поселки, новые экономии. Районы сплошной коллективизации коренным образом перестраиваются. Старые пути сообщения совершенно утрачивают свое значение. Сейчас в районах, где развивается колхозное движение, на очереди стоит вопрос коренной перестройки путей сообщения. Этот вопрос поднимают сами колхозы. Нам нужно оказать им всемерную помощь, в особенности тем колхозам, которые по собственной иници-