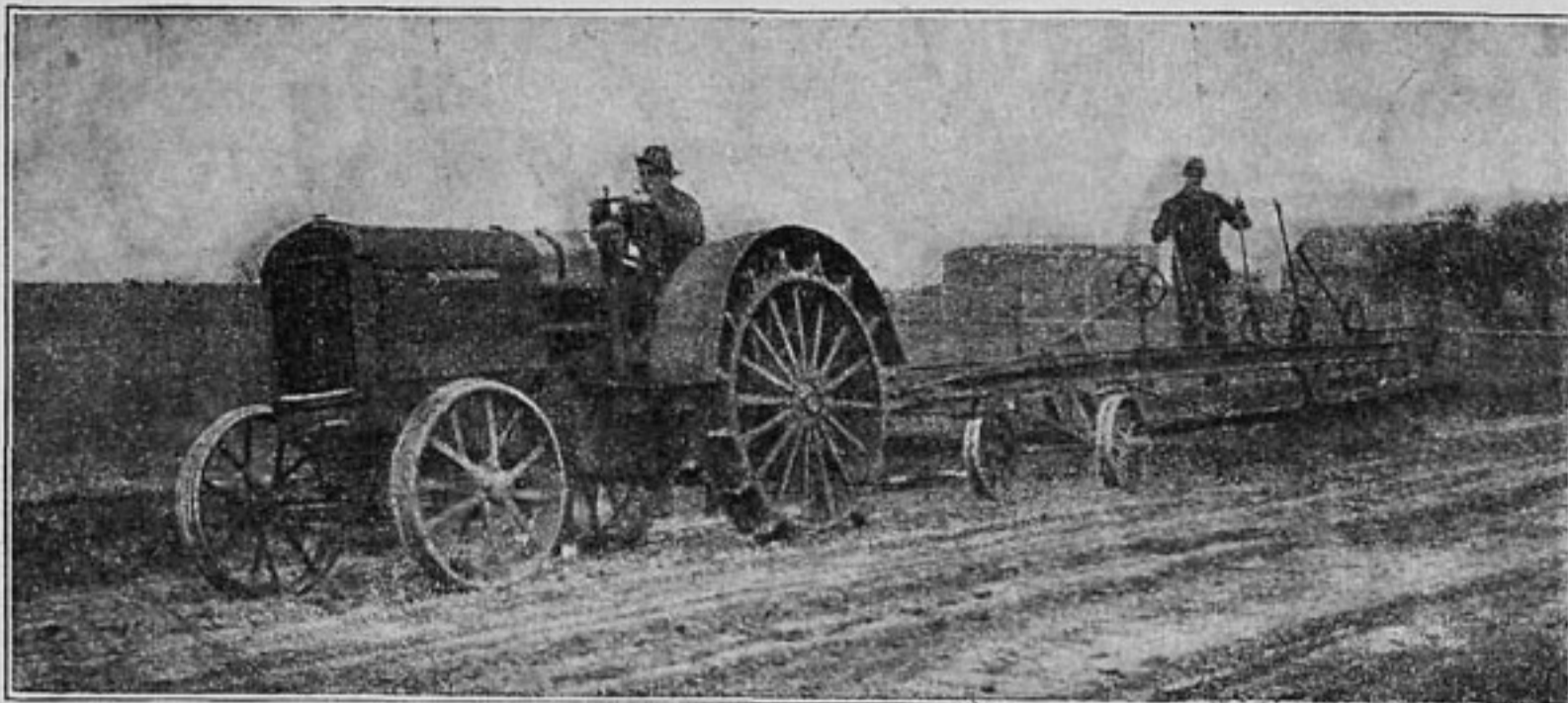


# ЗА РУЛЕМ

12  
1938





## ЭТО ОБОРУДОВАНИЕ СПОСОБСТВУЕТ РАЗВИТИЮ СОВРЕМЕННЫХ БЛАГО- УСТРОЕННЫХ ПОСЕЛЕНИЙ.

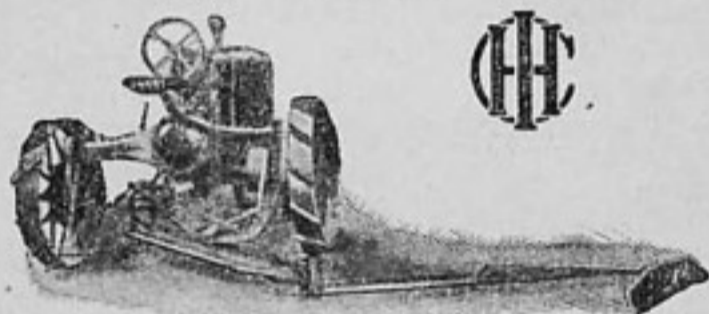
Четырехцилиндровые тракторы ИНТЕРНАЦИОНАЛ МАК-КОРМИК-ДИРИНГ широко применяются на фермах, фруктовых садах и виноградниках С.С.С.Р. Их мощность и планомерная работа вносят важные улучшения в практику современного сельского хозяйства. Для многих тысяч крестьян они являются первым практическим опытом применения механической силы в сельском хозяйстве.

Понятно, поэтому, заявление одного фермера: «Я никогда не знал, что такое настоящая обработка земли, пока не стал пользоваться трактором МАК-КОРМИК-ДИРИНГ ИНТЕРНАЦИОНАЛ. С каждым днем этот замечательный трактор интересует меня все больше. Я не понимаю, как можно обойтись без него». Это заявление — самая лучшая реклама для машин МАККОРМИК-ДИРИНГ ИНТЕРНАЦИОНАЛ. Поговорите с теми, кто пользуется этими машинами, и вы узнаете, что все они очень довольны.

В целях максимальной продукции при минимальной затрате труда и средств, земледельцы всего мира применяют на фермах тракторы и другие машины МАК-КОРМИК-ДИРИНГ ИНТЕРНАЦИОНАЛ все больше и больше. Тракторы, плуги, сажалки, культиваторы, сенокосилки и другие машины этой фирмы являются большим подспорьем при сельскохозяйственных работах.

Тракторы типа 15-30, 10-20 лш сил, или «Фармол», очень удобны для работ на крюке, шкиве и на механизме для ответвления мощности (пауэр тэйк оф). Чем быстрее, производится работа и чем более она делается машиной, тем это приятнее и выгоднее.

На иллюстрации изображен трактор ИНТЕРНАЦИОНАЛ МАК-КОРМИК-ДИРИНГ, построенный для сельскохозяйственных работ. Этот трактор может быть использован для сооружения и ремонта дорог. Успешно применяется со скребками, грейдерами, драгами, а также с целым рядом дорожных машин.



Трактор «ФАРМОЛ» Мак-Кормик-Диринг Интернационал и «Фармол» сенокосилка с захватом в семь футов.

==  
**ТРАКТОРЫ**  
и сельскохозяйственные  
машины

**МАК-КОРМИК-ДИРИНГ**  
**ИНТЕРНАЦИОНАЛ**

==  
15-30 л. с., 10-20 л. с.  
и  
«ФАРМОЛ»

# INTERNATIONAL HARVESTER EXPORT COMPANY

Harvester Building

(INCORPORATED)

Chicago, U. S. A.





## Обращение фракции II расширенного пленума ЦС Автодора к XVI партийному съезду

Дорогие товарищи!

**М**ИЛЛИОН членов общества содействия развитию автомобилизма и улучшению дорог в РСФСР (Автодор) во главе с Центральным Советом о-ва шлет XVI съезду великой ленинской ВКП(б) свой братский привет.

Правильная, проверенная миллионами трудящихся генеральная линия партии и последовательное ее проведение под испытанным руководством ленинского ЦК ВКП(б) привели нас за истекшие со времени XV съезда два с половиной года к достижениям всемирно-исторического порядка.

Уже нет и не может быть споров о возможности построения социализма в нашей стране.

Еще одна-две пятилетки и исторический вопрос, поставленный всем развитием борьбы пролетариата — „Кто кого“, основная задача, так четко сформулированная Лениным, — „догнать и перегнать в технико-экономическом отношении передовые и капиталистические страны“ — будут безоговорочно решены, раз и навсегда.

Наша социалистическая промышленность явила всему миру невиданные еще темпы, доступные лишь советской социалистической системе. Она не только выполняла, но и перевыполняла намеченные планы.

Сельское хозяйство, до этого распыленное и разрозненное на 26 миллионов индивидуальных дворов, сделало решающий шаг по пути коллективизации.

Фундамент социалистического строительства, охватывающий отношения не только в городе, но и в деревне, все более растет и крепнет.

Столь грандиозные успехи могли быть достигнуты лишь благодаря разгрому контр-революционного троцкизма и непримиримой борьбе с правым уклоном и примиренчеством с ним и решительному курсу на ликвидацию всякого рода перегибов и „левых“ загибов.

Тезисы т. Яковлева „О колхозном движении и подъеме сельского хозяйства“ и тезисы т. Куйбышева „О выполнении пятилетнего плана промышленности“ каждой своей строчкой, каждой цифрой свидетельствуют о блестящих итогах истекших 2½ лет и открывающихся перед нами грандиозных перспективах.

Но есть один участок нашего фронта, продолжающий оставаться „узким“ местом социалистической реконструкции СССР и не получивший должного отражения в упомянутых тезисах. Это наши безрельсовые пути. К данному участку мы считаем себя обязанными привлечь ваше внимание.

Наши шоссейные и грунтовые дороги находятся в запущенном состоянии. Их одежда совершенно износилась.

Этому были четыре причины:

1. Вековое бездорожье, доставшееся в наследство от старого режима.

2. Гражданская война, когда сражение шло на дороге, разворачивая ее остатки.

3. Объективная невозможность уделить значительные средства дорожному хозяйству в восстановительный период нашей экономики.

ДВУХНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ  
ВСЕРОССИЙСКОГО О-ВА  
«АВТОДОР»

Третий год издания  
Редколлегия: А. Браун, Н. Беляев,  
В. Дмитриев, М. Кольцов, Н. Осинский,  
М. Презент, проф. Е. Чудаков.

### О Г Л А В Л Е Н И Е

Обращение фракции II расширенного пленума ЦС Автодора к XVI парт-съезду . . . . .	1
Автодор в „день трактора“ . . . . .	3
За 15 дней . . . . .	4
Проф. Я. ГАККЕЛЬ — Выбор мотора для тракторов в СССР . . . . .	6
Трудовая дорожная повинность — передовой участок автодорожного фронта . . . . .	7
Разрушаются ценные тракторы . . . . .	9
Как идет строительство тракторных заводов . . . . .	10
На фронте автостроительства . . . . .	12
Арк. МЛОДИК. — Резина из нефти . . . . .	13
Как должен проводиться „день трактора“ на местах . . . . .	17
Немецкий шофер о поездке по Москве . . . . .	18
Дороги и автомобили во всем мире . . . . .	19
Проф. Е. А. ЧУДАКОВ. — Устройство автомобиля . . . . .	20
В. АРГАМАКОВ. — Как работать на тракторе „Коммунар“ . . . . .	24
С. АСТАМБОВСКИЙ. — Первые итоги второй автолотереи . . . . .	25
Автодорожный экран . . . . .	26
Пятилетка тракторостроения . . . . .	28
Обмениваемся опытом . . . . .	29

В номере 29 иллюстраций

Центральный Совет Автодора — Москва, Садово-Кудринская, 17; тел. 4-96-15.

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 Рулем“: на год — 2 долл., 6 м. — 1 долл. 25 ц.



4. Вредительство, распылявшее и бесхозяйственно расходовавшее и без того скудные ресурсы.

Ежегодные потери от бездорожья исчисляются миллиардами рублей. „Все больше, как одно из „узких“ мест народного хозяйства, выдвигается транспортно-дорожная проблема“ (Ноябрьский пленум ЦК ВКП(б)).

Бурное развитие индустриализации страны дает бурный рост продукции промышленности. На передовую линию, в бой за „пятилетку в 4 года“ двигаются гиганты — Днепрострой, Тельбес, Магнитогорск, Турксиб, Сталинградтракторострой и многие другие.

Колхоз в корне меняет весь строй деревенской жизни, стирая межи и тропинки, высвобождая громадные запасы труда, резко повышая товарность сельского хозяйства, объединяя разрозненные индивидуальные ручейки личных интересов в мощные товарные потоки социалистического коллектива.

Колхоз революционизирует всю экономику деревни и географию ее дорожной сети.

Уже 92 000 тракторов бороздят поля нашего Союза. К концу пятилетки сотни тысяч автомобилей и миллионы механических тракторных сил будут обслуживать нашу промышленность и сельское хозяйство. Они постребуют сквозного и беспрепятственного проезда — теснейшей смычки города с деревней.

Естественная, запущенная грунтовка с ее неусовершенствованной одеждой уже неспособна выдержать все увеличивающуюся грузонапряженность индустриализации и коллективизации. Гиганты промышленности и сельского хозяйства повелительно требуют для своей продукции, перевозимой механизированным транспортом, широкого пути, закованного в асфальтобетон, гудрон и клинкер. Оборона Союза с ее вечно растущей техникой заявляет требования того же порядка. Восточные окраины, молодые советские республики, отдаленные районы — когда-то колонии, — сейчас равноправные и независимые члены единого СССР — быстрым, большевистским шагом входят на путь социалистической стройки и также требуют дорогу. Дорогу во что бы то ни стало!

От края до края, куда только проникает бдительный глаз партии и ее ленинского ЦК ВКП(б), „мы становимся страной металлической, страной автомобилизации, страной тракторизации“ (Сталин) и „нет основания сомневаться в том, что наша страна через какие-нибудь три года станет одной из самых хлебных, если не самой хлебной страной в мире“ (Сталин).

И этой стране, нашей советской стране мы должны, мы обязаны дать дорогу.

Именно поэтому мы считаем необходимым внести некоторые дополнения в тезисы тт. Яковлева и Куйбышева и просить съезд принять следующие наши поправки.

#### Тезисы тов. Яковлева:

1. В разделе III „О темпах коллективизации и задачах переделки сельского хозяйства“ — добавить пункт 10-й:

„Учитывая:

а) предстоящее резкое увеличение всей сельскохозяйственной продукции и товарной ее части, особенно в районах сплошной коллективизации,

б) рост механической тяговой силы,

в) запасы высвобождающегося труда в колхозах,

г) громадные потери народного хозяйства от бездорожья,

е) чрезвычайное значение правильной организации дорожного хозяйства в колхозном строительстве и экономике деревни в целом — обратить особое внимание местных органов власти и колхозов на необходимость приведения в кратчайший срок в проезжее состояние всей сети местных безрельсовых шоссейных и грунтовых дорог, в первую очередь тех, по которым движутся мощные товарные зерновые потоки.

Обратить особое внимание местных органов власти и колхозов на необходимость максимального использования трудового участия населения в дорожном строительстве и обеспечения этого участия надлежащим техническим и организационным руководством“.

2. В разделе IV „О подготовке массового колхозного движения в незерновых районах“, в абзаце, где говорится, что „эта подготовительная работа прежде всего должна слагаться из“, после пункта 6-го добавить пункт 7-й:

„Энергичного развертывания дорожного строительства в объеме, обеспечивающем теснейшую связь восточных республик и областей и отдаленных районов с железнодорожными и водными магистралями Союза, а также связь соответствующих республиканских, областных и районных центров со всей их периферией, притом в первую очередь со вновь организуемыми крупными хозяйствами в этих местностях“.

#### Тезисы тов. Куйбышева:

1. В разделе III — „Важнейшие задачи развития промышленности“, в п. „в“ добавить:

„При этом особое внимание должно быть обращено на обеспечение всеми необходимыми механическими снарядами, инструментами и материалами потребностей безрельсового дорожного строительства, как одного из самых „узких“ мест транспортно-дорожной проблемы“:

2. В разделе IV — „Условия выполнения пятилетнего плана промышленности“, в пункте 3 добавить § „д“:

„Учитывая, что бурный рост продукции промышленности и осуществление планов капитального строительства требуют срочной реконструкции и значительного количества новых усовершенствованных безрельсовых дорог, особенно подъездных путей к железнодорожным станциям и пристаням, представляется необходимым самое активное участие в дорожном строительстве своими денежными ресурсами всех действующих и вновь строящихся промышленных предприятий“.

Обращаясь к съезду с просьбой утвердить эти дополнения к тезисам тт. Яковлева и Куйбышева, Центральный Совет Автодора выражает от имени своего и миллиона членов общества непоколебимую уверенность в том, что все препятствия, возникающие в