

ЗА РУЛЕМ

17-18

1930



АНШ. ИЭД.
0-00, «ГОСЕР»



ЗА РУЛЕМ
 ДВУХНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ
 ВСЕРОССИЙСКОГО ОБЪЕДИНЕНИЯ
 «АВТОДОР»

Третий год издания

Редколлегия: А. Брагин, Н. Беляев, А. Головкин, проф. И. Грибов, В. Дмитриев, М. Кольцов, инж. М. Кристи, инж. К. Куприянов, М. Презент, В. Осинский, Л. Мандельянец, И. Фельдман, проф. Е. Чудаков, И. Халепский

ОГЛАВЛЕНИЕ

Я. ДРОБНИС. — Уроки Острогжска	1
Автодорцы — на фронт запасных частей!	3
Наши зарубежные гости	5
Н. ГОРДИН. — Автодор Белоруссии и ликвидация округов	7
Проф. В. ГИТТИС. — Спирт как горючее — проблема химическая	9
М. СОЛОМОНОВ. — Замена жидкого топлива твердым — важнейшая задача дня	10
Лицом к политехнизации школы!	12
И. ГАЛЬП. — Будущее, которого не замечают	14
Инж. ПИСКУНОВ. — Выпускаем советские реверсивные муфты	15
Ваган АРЗУМАНОВ. — Не будь врагом автошин!	17
БРИГАДА «ЗА РУЛЕМ». — Как строит дороги Ленинградский областной дортранс	18
Тернистый путь советского мотоциклетного завода	20
Мотострой	21
На фронте автостроительства	22
Н. ЮМАТОВ. — Автомобиль в борьбе с вредителями сельского хозяйства	24
Проф. Е. ЧУДАКОВ. — Устройство автомобиля	25
Страница курсанта-заочника	27
З. ЛЕОНОВ. — Обмениваемся опытом	28
По письмам рабкоров	32
Техническая консультация	36
На обложке: американский каток-кирковщик на дорожных работах по Можайскому шоссе (Московская область).	

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. «Библиотека «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.

УРОКИ ОСТРОГОЖСКА

ВЕСНОЙ этого года острогожскими работниками Автодора и дорожного отдела совместно с представителями колхозов Острогожского округа был поставлен перед автодоровской общественностью в лице дорожной секции Центрального Совета вопрос о том, что острогожцы берутся силами населения, в порядке трудповинности, построить в течение текущего строительного сезона 2500 км грунтовой профилированной дороги, т.е. силами труда населения вывести Острогожский округ из состояния губительного бездорожья.

Автодоровская общественность горячо поддержала эту инициативу, тем более, что проявлению этой инициативы способствовал факт сплошной коллективизации округа, которая достигла к этому моменту 98 проц. Дорожная секция сочла нужным облечь общественной поддержкой это мероприятие по тем соображениям, что впервые в таком большом масштабе проводится опыт применения закона о трудповинности, что эта инициатива не навязана сверху, а идет от низов и что этот опыт будет проводиться в обстановке и условиях коллективизации силами объединенного в колхозы крестьянства.

До сих пор применение закона о трудповинности носило кустарный характер. Применялся закон этот от случая к случаю. Работы по дорожному строительству в порядке трудповинности не обеспечивались предварительной подготовкой, планами, технической и организационно-материальной помощью. Эффективность закона о трудповинности не была испытана и проверена на практике, на деле. Не проводилась работа по разъяснению закона о трудповинности, хозяйственной важности и необходимости устроенной дороги. Трудповинность навязывалась властями без учета перечисленных выше условий и стимулирования населения.

При этих условиях показательная работа по дорожному строительству в порядке трудповинности, должна иметь то значение, что она дала бы возможность учесть все просчеты, ошибки и положительные моменты, для того чтобы подготовиться к той колоссальной программе дорожного строительства низовой сети, которая запроектирована пятилетним планом дорожного хозяйства. А в пятилетнем плане эта часть программы занимает 25 проц. всего строительства, примерно, в 1200 млн. руб.

Важность острогожского опыта заключается еще в том, что в нем приняли участие колхозники, где трудповинность представляется возможным обогатить ударничеством и социалистическим соревнованием. Вот в чем суть и смысл острогожского опыта дорожных работ, проводимых в порядке трудповинности.

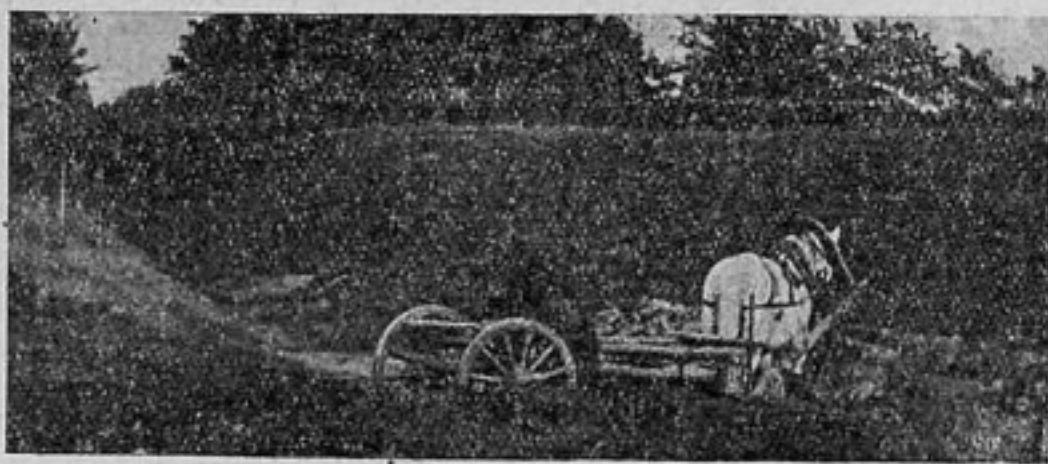
Удался ли этот опыт полностью? Нет.

В чем причины, где дефекты и промахи? Прежде всего объективные обстоятельства несколько изменились. Начался отлив из колхозов. Но эта объективная причина не столь решающая. Решающей ошибкой является то, что дорожные органы не сумели подхватить общественную инициативу и обслужить ее с точки зрения технической и материальной. Областной доротдел ЦЧО стал в сторонку и не пожелал, несмотря на все давление общественности, взять под свое руководство и попечение столь важное хозяйственное мероприятие. Конечно, никто себе не создавал иллюзии, что можно в один сезон, когда нет технических изысканий, проектов, технического руководства и механизации, по-

строить 2500 км дорог. Но это был лозунг, который был подхвачен частью населения Острогжска, и это настроение обязаны были учесть дорожные органы и направить эти настроения, эту энергию и инициативу по должному руслу. Этому не было сделано ни Главдортрансом, ни дортрансом области. Острогжск был предоставлен самому себе. И вместо того чтобы поставить вопрос резко о том, что облдортранс уклоняется от помощи и содействия, что областной Автодор умывает руки в этом грандиозном деле, вместо того чтобы учесть влияние отлива из колхозов на темп работы и в связи с этим перестроиться, пересмотреть программу, поставить в известность центр о неудачах, — острогжцы все это спрятали, настаивали на прежней программе работ, преувеличенно информировали о достижениях и результатах. Грех „головокружения от успехов“ принес и в данном случае свои отрицательные итоги.

Вторая погрешность заключается в том, что в стороне от этого огромного хозяйственного мероприятия стали партийные, комсомольские и профсоюзные органы. Никто не подумал, что у них под носом идет гигантская творческая работа населения, что в эту работу втянуты 10 тысяч тружеников. Этим не интересовались и не обратили должного внимания на Острогжск.

Автодор и его дорожная секция неослабно следили за Острогжским, уделяя этому опыту огромное внимание и силы. Дорожная секция принимала меры общественного воздействия, посылая бригады, содействуя в получении снабжения, средств передвижения, дорожных машин и снарядов, посылая инженеров и студентов МИИТа. Острогжцы не сумели, при слабости технического и организационного руководства, использовать оборудование в полной мере и эффективно. Ошибка дорожной секции, что она свои усилия сосредоточила исключительно на технической и органи-



зационно-материальной помощи и не проделала нужной работы по мобилизации общественного внимания вокруг Острогжска. Это было упущено. Упустила также и автодорская печать осветить это начинание в своей и общей прессе. Секция агитации и пропаганды стояла в стороне. Журнал „За Рулем“ был в стороне. Общественной, углубленной обработки и мобилизации внимания не было подготовлено в должной мере. Вот ошибки и неудачи Острогжска.

Каковы же итоги? На сегодняшний день в Острогжске построено 100 км дорог, имеются проекты на 465 км, техническими изысканиями охвачено 1000 км. Следовательно, при большой интенсивности работ будет построено в этом году около 500 км. Это не плохо. Этого вполне достаточно, чтобы нашей общественности и дорожным органам приступить к изучению результатов трудоповинности в одном из районов нашей страны.

Само собой разумеется, что на работы в Острогжске окажет в некоторой мере отрицательное влияние и районирование. Но это не так страшно. Надо принять все меры к тому, чтобы организованно закончить строительство этого года и также организованно подготовить следующий год. Выводы Острогжска очень важны и для того мероприятия, которое наметил президиум Центрального Совета в виде „дня дороги“ в Чувашской республике. Здесь мы также имеем опыт применения массового труда населения в дорожном строительстве, и надо „день дороги“ в Чувашии провести так, чтобы не повторить ошибок Острогжска.

Автодорская печать должна мобилизовать общественное мнение вокруг „дня дороги“, а секции Автодора „должны уяснить, что подобные мероприятия, в которые вовлечены десятки тысяч крестьян, не есть дело только одной секции, а касаются всего Автодора“.

Десятки тысяч крестьян на дорожном строительстве — высшее проявление автодорской общественности.

Я. Дробнис

ВЫГОВОР ОБЛАСТНОМУ ОТДЕЛЕНИЮ ЦЧО

Президиум Центрального Совета Автодора, заслушав в заседании от 29 июля доклад члена президиума Совета о дорожном строительстве в Острогжском округе Центр. Черноз.

области, постановил: „Правлению областного отделения Автодора ЦЧО за бездеятельность в отношении острогжского дор. строительства вынести выговор с объявлением в печати“.

ОСНОВНАЯ ЗАДАЧА АВТОДОРА В ДАННЫЙ ПЕРИОД — ДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО В ДЕРЕВНЕ

АВТОДОРОВЦЫ, на ФРОНТ ЗАПАСНЫХ ЧАСТЕЙ!



Отсутствие мелкой детали часто чрезвычайно затрудняет ремонт трактора

Фото М. Прехнера

АВТОДОРОВСКАЯ общественность мобилизует сейчас все силы и средства для ликвидации прорыва в производстве запасных частей для тракторов.

Положение с частями очень острое, местами даже угрожающее. Имеются районы, где четвертая часть тракторов стоит из-за отсутствия запасных частей. Это означает значительную задержку уборочной кампании, невыполнение плана осенней пахоты, это удар по социалистическому земледелию, удар по пятилетке. Центральный Совет Автодора бьет об этом тревогу и мобилизует внимание советской общественности и в первую очередь рабочей общественности той отрасли промышленности, тех предприятий, которые должны срочно дать запасные части к тракторам. Для этой цели вся автодоровская периферия, все отделения Автодора должны немедленно притти в боевую готовность.

Центральный Совет Автодора и его тракторная секция проследили за тем, как произошел прорыв с производством запасных частей. Нетрудно было предвидеть, что производство запасных частей к тракторам превратится в большую, сложную проблему. На полях СССР в настоящее время работает свыше 90 тыс. тракторов самых разнообразных марок. Уже во время весенней посевной кампании обнаружилась крайняя нехватка запасных частей. На складах

„Сельхозснабжения“ последние запасы их быстро таяли. При колоссальной перегруженности наших тракторов (вместо 8—10 часов они работают 18—20 часов в сутки), при, большей частью, неопытных водителях, естественна большая, сверх нормы, изнашиваемость тракторов.

Необходимо было быстро приступить к усиленному производству запасных частей, многочисленных деталей к тракторам.

Но производство запасных частей для разнообразных марок заграничных тракторов у нас совершенно не налажено. Надо было раньше всего заготовить чертежи этих частей, проинструктировать ряд заводов в производстве частей.

Здесь тракторная секция Автодора обнаружила возмутительную волокиту. В начале мая ВСНХ поручил ВАТО срочно организовать техническое бюро для изготовления чертежей запасных частей. Долго шли спор, и препирательство о том должно ли это бюро существовать при ВАТО, которое весьма склонно было вовсе уклониться от этого дела. В начале июня бюро было организовано, но в составе только одного человека(!). Оказалось, что ВАТО не заручилось специалистами, не имеет материалов, долго и тщательно ищет американские чертежи. В конце концов составление чертежей передается НАМИ, Вихому, Ленинградмаш, Киевскому политехническому институту и пр. Сбыв с рук сложное дело составления чертежей, ВАТО не интере-