



22

ЗА РУЛЕМ

1930

Г. Д. К. О. Е.

ОРИГИНАЛЬНО ИСТОРИЧЕСКИЕ И ПОСЛЕДНИЕ ДОКАЗАТЕЛЬСТВА
ОБЪЕДИНЕНИЕ ВСЕХ АВТОДОРОЖНЫХ НАЧЕСТВЕННОСТЕЙ



Он разбивает оковы зимы

Длинные и широкие гусеницы трактора «КАТЕРПИЛЛАР» обеспечивают хорошее сцепление с почвой даже на снегу или льду. Благодаря прочной его конструкции, мотор этого трактора не боится самых крайних изменений в температуре. Позади снежного плуга трактор «КАТЕРПИЛЛАР», обладая достаточной мощностью, быстро раздвигает снежные заносы — очищает зимой дороги и улицы, которые он помог построить летом.

Таким образом, нормальное движение может быть восстановлено сейчас же после каждой мятели, и пользование автомобилем делается возможным во все месяцы года. Доставка съестных продуктов облегчается. Работа пожарных команд, в случае пожара, ускоряется. И тяжелый труд по очистке снега лопатами вручную совершенно устраняется, так как рулевой, управляя трактором «КАТЕРПИЛ-

ЛАР-60», имеет в своем распоряжении никогда не утомляющуюся стальную машину, по своей мощности равную 600 рабочим.

Штабквартира Технических Представителей
Тракторной Компании Катерпиллар:
Отель Савой, Москва.

Caterpillar Tractor Co.

PEORIA, ILL. and SAN LEANDRO, CALIF., U.S.A.

Гусеничные тракторы. Комбайны
Дорожно-строительные машины

CATERPILLAR

REG. U.S.

PAT. OFF.

Товарный Знак Зарегистрирован

Т Р А К Т О Р



ДВУХНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ
ВСЕРОССИЙСКОГО ОБЪЕДИНЕНИЯ
«АВТОДОР»

Третий год издания
Редколлегия: А. Богачин, Н. Беляев,
А. Головкин, В. Дмитриев, М. Кольцов,
инж. М. Кристи, инж. К. Куприянов,
М. Презент Н. Осинский,
Л. Мандельяну, И. Фельдман, проф.
Е. Чудаков, И. Халепский

СОДЕРЖАНИЕ

Беспощадная борьба с вредителями и контрреволюционерами. Большевицкий огонь против право-левацких группировок и оппортунистов.	1
И. ФЕЛЬДМАН.—Первое выигранное сражение	2
М. СОЛОМОНОВ.—Чувашская республика — застрельщица борьбы с бездорожьем	3
И. ХАЛЕПСКИЙ.—Даешь Красной армии трехоску!	6
Дороги и автомобили во всем мире	9
Я. ГОЛЬБЕРГ.—На переломе	10
На фронте автостроительства	12
Кадры для автогиганта	13
Инж. МОЖАКОВ.—Успех мотоцикlostроения в Ленинграде	15
Разрытая Москва	16
Н. БЕЛЯЕВ.—Почему молчали московские автодорожцы	19
Инж. В. НЕКРАСОВ.—Неудачи дорожных работ в Москве	20
Как готовят кадры	24
Автодорожный экран	26
По письмам рабочих-автодорожцев	28
В Центральном Совете Автодора	31
Конкурс на распространение „За Рулем“	32

В номере 34 иллюстрации

Центральный Совет Автодора—Москва, Садово-Кудринская, 17: тел. 4-96-15.
РЕДАКЦИЯ: Москва, 6, Страстная 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. Библиоте и „За Рулем“: на год—8 „., 6 м.—4 руб. 50 к., 3 мес.—2 р. 40 к. За границу „За Рулем“: на год—2 долл. 6 п.—1 долл. 25 ц

БЕСПОЩАДНАЯ БОРЬБА С ВРЕДИТЕЛЯМИ И КОНТРРЕВОЛЮЦИОНЕРАМИ БОЛЬШЕВИТСКИЙ ОГОНЬ ПРОТИВ ПРАВО „ЛЕВАЦКИХ“ ГРУППИРОВОК И ОПОРТУНИСТОВ

СТРОИТЕЛЬСТВО социализма в нашей стране происходит в обстановке ожесточенной классовой борьбы. Успешно выполняемая пятилетка вызывает бешеную ярость капиталистов в буржуазных странах и их наймитов внутри СССР.

Недавно раскрытая ОГПУ так называемая „промышленная партия“ показывает, до какой наглости дошли эти последыши контрреволюции. Агенты российской буржуазии внутри СССР, в лице группы контрреволюционеров профессоров и инженеров, фактически превратились во вредителей и платных шпионов иностранных контрразведок и готовы были в целях восстановления власти капиталистов на щедрую раздачу иностранным державам огромных кусков территории „горячо любимой“ ими родины.

Контрреволюционеры и вредители всячески старались затормозить гигантское развитие нашей индустрии.

Некоторое время тому назад было раскрыто вредительство в НКПС и в частности в органах, ведающих дорожным строительством. Следы этой вредительской работы в нашем дорожном хозяйстве чувствуются и сейчас. Печатаемые в этом номере материалы о дорожном строительстве в Москве показывают, что и на этом участке, несомненно, имело место вредительство.

Вся советская общественность грозной волной возмущения отзвечает на действия вредителей, и новым подъемом социалистического соревнования и ударничества быстро залечит ущерб, принесенный ими.

Трудности социалистического строительства вызывают надежды наших классовых врагов и колебания в наиболее отсталых слоях рабочего класса и даже у некоторых членов партии.

Правые оппортунисты, нытики и малoverы, не верящие в силы рабочего класса, в осуществимость взятых партией темпов, всячески пытаются бороться с генеральной линией партии и ослабить темп победного наступления пролетариата.

Мощный отпор, который получили правые уклонисты от стальной Ленинской партии, вынуждают их перейти от политики открытого сопротивления к скрытой двурушнической работе. Признавая на словах правильность генеральной линии, они на деле продолжают вести предательскую фракционную работу.

На вылазки двурушников партия ответила изгнанием их из своих рядов.

На ряду с деятельностью правых уклонистов в партии зашевелились и „леваки“, пытающиеся левой фразой и клеветой, заимствованной из арсенала разбитого троцкизма, нападать на руководство партии и ее испытанных вождей.

В своей борьбе против Ленинского ЦК правые и „левые“ объединились для ведения подпольной предательской работы. Недавно разоблаченный право-левацкий блок, возглавляемый Сырцовым, Ломинадзе и др., ставит задачу борьбы с партийным руководством. Партия дает всем уклонистам беспощадный решительный отпор и еще теснее объединяется вокруг Ленинского ЦК.

Лучшим ответом на все выступления правых и „левых“ является постройка и досрочный пуск гигантов индустрии и

перевыполнение во втором году пятилетки намеченных планов.

Автомобильная и тракторная промышленность является детищем большевистской пятилетки и каждый успех здесь является сильным ударом по оппортунистам, маловеерам и вредителям.

Автодорожская общественность, содействующая автомобилизации и тракторизации страны, в ответ на происки контрреволюционеров и вредителей, и неверие оппортунистов в творческие силы пролетариата должна еще больше

усилить свою работу, энергично способствовать преодолению всех трудностей и зорко следить за выполнением планов в намеченный срок. Вся автодорожская общественность должна по боевому приняться за работу.

Лозунг т. Сталина: „Посадить СССР на автомобиль, а мужика на трактор“ будет выполнен в назначенный срок, несмотря на сопротивление оппортунистов всех мастей и предательскую работу вредителей!

ПЕРВОЕ ВЫИГРАННОЕ СРАЖЕНИЕ

„Неделя дороги“ в Чувашии

К СОЖАЛЕНИЮ, это так. Автодор на первых порах своей деятельности устремил все свои взоры на автомобиль, оставив дорожный вопрос на задворках, и только тогда, когда все прелести нашей „столбовой дорожки“ стали чувствовать на себе первые тысячи автомобилей, спущенные с советских конвейеров, когда автомобиль, властно ворвавшись в наш быт, стал требовать проезжих путей, Автодор зашевелился и вспомнил о хорошем декрете: законе о трудовой дорожной повинности, лежавшем где-то под спудом, придавленным нелегким весом бюрократической канцелярской переписки и чиновничьего бездушия.

Всерьез о труддорповинности заговорили на 2 расширенном пленуме Центрального Совета Автодора в июне этого года. В августе сделали первую попытку как следует использовать закон о трудовой дорожной повинности, выбрав для первого опыта такой отсталый „бездорожный“ район, как Чувашская республика, где нет буквально километра сколько-нибудь сносной дороги.

Договорились с чувашским правительством, кликнувшим клич по всей республике, поставившим на ноги и комсомол и профсоюзы, и широчайшие массы трудового чувашского крестьянства. Центральный Совет общества добился у Цудортранса и Главдортранса отправки в Чувашию из Москвы и Нижнего-Новгорода нескольких тракторов, катков, гредеров, грузовиков, выслал в Чувашию специальную бригаду помощи из техников, агитаторов, пропагандистов и журналистов. Брошено было в Чувашию большое количество агитационной литературы.

Чувашский центральный штаб, энергично руководя подготовкой и ходом работ, добился того, что по всей республике не осталось уголка, где бы не знали о „неделе дороги“, где бы сидели сложа руки. С громадным подъемом вышло на работу чувашское трудовое крестьянство. Районы вступили в социалистическое соревнование друг с другом. И результаты налицо.

Официально „неделя дороги“ закончена, но работа, всколыхнувшая всю Чувашию, еще кипит, давая маленькой республике энергичных людей, все новые, отвоеванные у грязи и распутицы километры проезжих дорог.

Что сделано на сегодня?

Ответ дают цифры,—самые надежные свидетели одержанной победы.

1. Построено 165 км новых дорог.
2. Отремонтированы дороги районного значения и под'ездные пути на протяжении 650 км.
3. Произведен текущий ремонт и починка внутрихозяйственных дорог на протяжении 6000 км.
4. Построено 47 новых и отремонтировано 54 моста.

Если к этому добавить, что автодорожская работа, вообще, благодаря этой кампании получила новую крепкую зарядку, и указать, что вовремя проведения „недели“ в общество вступило 1000 новых членов и организовано 100 коллективов, то станет ясным, что сделано большое и важное дело, которое выдвигает красных чувашей в первые ряды активных борцов за автомобиль и дорогу, за социалистическое переустройство внешнего облика и нутра нашей страны.

Красные чувашии-автодорожцы, трудящиеся Чувашии показали, что трудовая дорожная повинность в умелых руках—мощнейший рычаг культурной революции, одна из лучших форм самодеятельности масс, которая в соединении с соревнованием и ударничеством может делать чудеса.

Вся автодорожская общественность нашей необъятной страны должна сделать нужные выводы из чувашского опыта, должна последовать за чувашами. Они показали, что могут быть головным отрядом общества, могут быть знаменосцами Автодора.

Одержанная победа, конечно, требует дальнейших шагов. Надо организовать охрану новых и отремонтированных дорог, надо довести до конца еще до наступления осенних дождей все начатые работы.

Но основное сделано: теперь уже никто не посмеет говорить (а такие разговоры кое-где были), что трудовая дорожная повинность—фикция, что из этой „затеи“ ничего не выйдет.

К дорожному делу нужен большевистский подход, и тогда победа обеспечена.

И. Шельдман