

ЗА РУЛЕМ



АВТОДОРОВОМЪ ВАЖЕТЕЛНОСТЪ
ДЪЛЖНА ВКЛЮЧИТЬСЯ В БОЛЬШЕВЪСКОЕ
НАСТРОЕНИЕ ВО ЛЪВНОМЪ ФРОНТЕ, ЧИСТО
РАЦИОНАЛИЗМЪ И МЕКАНИЗМЪ ВЪСЛЕДЪ
ОБЪ 1931.

НА СЪМЪМЪ — ФРОНТЕ „КАСТРО“ ИМА
ТАКАВЪ ДЪЛЪГЪ ИМАТАМЪ ПРАСОТЪ ЛЪВНО
ДОРОГА ДЪЛЪ ВЪСЛЕДЪ 1931.



ЖУРНАЛ ВСЕРОССИЙСКОГО О-ВА «АВТОДОР»

ВЫХОДИТ ДВА РАЗА в МЕСЯЦ
Четвертый год издания

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

СОДЕРЖАНИЕ

Я. ДРОБНИС.—1931 год должен стать переломным в выполнении дорожной пятилетки	1
Тревога! На дорожном фронте — прорыв	3
Дадим суровый отпор оппортунистам в дорожных органах	5
Машинно-тракторные станции и Автодор	8
Даешь запасные части к тракторам!	9
Я. ГОЛЬБЕРГ.—Автотранспорт СССР в 1931 году	11
С. БЫСТРОВ.—Начинаем организованное снабжение и ремонт автомобилей в СССР	14
Инж. Д. ЯРОШЕВ.—Снежные и ледяные дороги	16
Инж. А. КОРОСТЕЛИН.—Новые изобретения в автоделе	18
М. КОЗЛОВ.—На фронте автостроительства	20
Значение воздушных фильтров для автодвигателей	24
Автодорожный экран	26
Укрепим автодорожский район	28
По письмам рабкоров-автодорожцев	29
В номере 37 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, 25.

КОНТОРА: Москва, 6, Страстной бул., 11 «Огонек». Отдел распротр. Тел. 5-51-69.

1931 год ДОЛЖЕН СТАТЬ ПЕРЕЛОМНЫМ в ВЫПОЛНЕНИИ ДОРОЖНОЙ ПЯТИЛЕТКИ

РАЗРАБОТКЕ пятилетнего плана дорожного строительства было уделено достаточно внимания. Материалы пятилетнего плана подверглись всестороннему обсуждению общественности и плановых органов.

В апреле 1930 г. Госпланом Союза была созвана широкая конференция, вынесшая ряд исключительно важных решений по дальнейшему развитию автодорожного хозяйства в нашей стране. Утверждая эти решения, президиум Госплана между прочим отметил, что:

1. Гигантский размах социалистической реконструкции народного хозяйства СССР встречается, как наиболее узкое место, бездорожье.
2. Интересы народного хозяйства и оборона страны требуют решительной борьбы с бездорожьем и приведения в порядок всего дорожного хозяйства Союза.

Исходя из этих положений, Госплан постановил: «Принять предложенную Цудортрансом, одобренную Главдортрансами союзных республик и согласованную с Госпланом СССР программу строительства шоссейных и грунтовых дорог в 360 тыс. км и приведения в проезжее состояние грунтовых неулучшенных путей в количестве 1300 тыс. км, как минимальную».

26 сентября 1930 г. пятилетний план дорожного строительства поступил на утверждение Совета Труда и Оборона, который принял указанные выше лимиты дорожного строительства на пятилетие, ставшие, таким образом, исходными для Цудортранса при состоянии контрольных цифр на 1931 г.

Выполнение строительства по годам распределяется пятилетним планом следующим образом:

В 1929-30 г. — 6 проц.	В 1932 г. — 31 проц.
« 1931 » — 20 »	« 1933 » — 43 »

Максимальное возрастание размеров дорожного строительства к концу пятилетки объясняется слабой технической вооруженностью дорожного хозяйства, незначительным парком дорожных машин и недостатком кадров.

1931 г. должен стать, таким образом, первым годом развертывания намеченной программы работ, годом накопления технических и материальных средств, на базе которых оставшиеся два года пятилетки должны превратиться в период решительного роста дорожного строительства.

Учитывая это, СТО в своем постановлении дал соответствующие директивы финансовым органам и ВСНХ.

Одновременно с проектом бюджета на 1931 г. Наркомфину предложено специально доложить о всех средствах, которые отпускаются на строительство шоссейных и грунтовых дорог, исходя из необходимости полностью осуществить утвержденный план строительства.

СТО обязал ВСНХ немедленно развернуть фабрично-заводские предприятия и мастерские для производства машин и оборудования, необходимых дорожному строительству. Между тем, эти директивы не нашли никакого отражения в контрольных цифрах 1931 г. после прохождения их через многочисленные инстанции.

Цудортранс запроектировал в контрольных цифрах 1931 г. по дорожному строительству общего значения 325 млн. руб., Госплан же урезал эту цифру до 196 млн. руб., по республиканскому бюджету Цудортранс запроектировал 200 млн. руб., Госплан же дал только 30 млн. руб., по местному бюджету вместо 460 млн. руб. Госплан оставил 155 млн. руб..



Работы по устройству дорожного полотна, производимые при помощи гусеничных тракторов „Катерпиллер“

Таким образом, цифры Госплана, по сравнению с Цудортрансом, дают в общем снижение больше чем на 50 проц.

Если их рассмотреть по отдельным видам капиталовложений, можно увидеть, что урезка контрольных цифр ударяет по самым узким местам дорожного хозяйства. Например, механизация Цудортрансом была запроектирована в 34 млн. руб., Госплан оставил всего 18 млн. руб. и еще меньше дал средств на механизацию по республиканскому и местному бюджетам.

На основе решения СТО, ВСНХ уже приступил к развертыванию постройки дорожных механизмов на целом ряде заводов и в мастерских, примерно, на сумму до 50 млн. руб. Снижение Госпланом контрольных цифр задерживает размах дорожного машиностроения, намеченного ВСНХ.

Также серьезно обстоит вопрос со снижением контрольных цифр по подготовке кадров. Недостаток в инженерно-технических силах усугубляется в дорожном хозяйстве почти полным отсутствием квалифицированной рабочей силы. Вот почему дорожные органы наметили в 1931 г. большую программу по заводским дорожным стройучам. Предполагалось покрыть всю страну сетью дорстройучей, для чего была запроектирована цифра в 17 млн. руб. При прохождении ее через Госплан она была снижена до 3 млн. руб.

Создавшееся положение внушает тревогу, что пятилетний план дорожного строительства не получит размаха, который диктуется условиями развития социалистического строительства. Обращает на себя внимание то, что при многочисленных переделках и изменениях контрольных цифр, одна только цифра не претерпела никаких изменений — это намеченный Цудортрансом объем дорожного строительства по трудгужповинности в размере 292 млн. руб. Для реализации этого объема

строительства по закону о трудгужповинности должно быть отпущено за счет местного бюджета 25 проц. запроектированной суммы. Следовательно, чтобы получить почти на 30 млн. руб. натурального труда населения, на организацию трудповинности необходимо выделить не менее 75 млн. руб. из 158, запроектированных по местному бюджету на все дорожные работы.

Совершенно понятно, что такое распределение средств местного бюджета создает серьезную угрозу реализации трудповинности.

Вот почему со всей решительностью и категоричностью необходимо добиваться организации и проведения трудповинности в полном объеме, несмотря на снижение ассигнований по местным бюджетам. На этом должны сосредоточить свое внимание дорожные органы и автодорожная общественность. Задача заключается в том, чтобы немедленно мобилизовать всю энергию общественности и дорожных органов на выполнение дорожного пятилетнего плана.

Новое законодательство открывает широкие возможности использования трудповинности не только на дорожной низовой сети, но и на союзных и республиканских дорогах высших классов. Эти возможности должны быть использованы целиком и полностью. Одновременно с этим, необходимо добиваться перед вышестоящими законодательными органами увеличения ассигнований на дорожное строительство, в первую очередь, в области механизации дорожного строительства и подготовки кадров.

Пока еще не поздно нужно обеспечить намеченные пятилетним планом темпы дорожного строительства необходимыми средствами, машинами и кадрами, чтобы в дальнейшем дорожное хозяйство не стало доподлинно узким местом социалистического строительства.

Я. Дробнис

ТРЕВОГА! НА ДОРОЖНОМ ФРОНТЕ—ПРОРЫВ

ПЯТИЛЕТКА великих работ целиком построена на усвоении новых темпов, на полном отказе от старинного благодушия, работы с прохладцей и медлительностью.

Два года пятилетки научили нас многому. В первый год пятилетки сводки указывали главным образом проценты выполнения плана. На второй год советская общественность начала интересоваться уже не цифрами выполнения, а цифрами недодачи к плану и это научило уважать планы.

В Автодоре много говорилось за последний год о содействии дорожному строительству. Много торжественных резолюций было принято, но, увы, мало сделано. Итоги дорожного строительства в 1930 г. свидетельствуют, что мы имеем на этом фронте огромнейший, неслыханный прорыв. По данным самого Главдортранса дорожное строительство выполнено на 60 проц. А трудовое участие населения вместо 51 млн. руб. дало лишь 12 с половиной млн. рублей, т. е. 25 проц. плана.

Трудовое участие населения в дорожных работах—это именно тот участок, где автодорская общественность должна была проявить себя в полном объеме. Недовыполнение плана на 75 проц. свидетельствует о полном провале работы дорожных органов и участия общественности. В 1931 г. трудовое участие населения в дорожных работах увеличивается по плану в несколько раз, т. е. тот план, который недовыполнен на 75 проц. будет увеличен в три раза. Это значит, что в 1931 г. трудовое участие населения в дорожных работах должно возрасти чуть ли не в 12 раз против 1930 г.

Совершенно очевидно, что без огромного общественного подъема, без широкой агитации, без мобилизации всей автодорской общественности—плана трудового участия населения в дорожных работах выполнить не удастся.

Быть может план трудового участия населения преувеличен и вообще невыполним?

Это утверждение быстро опровергается резкой разницей показателей выполнения дорожных работ в разных районах. Чувашская республика, например, в которой Центральный Совет Автодора провел опыт мобилизации общественности на дорожные работы, организовав «неделю Автодора», показывает выполнение плана на 364 проц. В Западной области, где общественность принимала участие в организации труддорповинности выполнено 100 проц. плана. Зато в ЦЧО—10 процентов плана в Крыму—17 процентов и т. д.

В огромной работе, какая предстоит, Автодору, он не должен быть изолирован и ему, в свою очередь, должна быть оказана помощь партийными, профсоюзными и комсомольскими организациями.

Миллиард рублей, который должно дать трудовое участие населения в дорожных работах заслуживает того, чтобы профсоюзные и партийные органы обратили, наконец, внимание на укрепление работниками местных организаций Автодора. Ни в одной организации, пожалуй, так остро не стоит вопрос о кадрах, как в Автодоре. Опыт показал, что те отделения Автодора, в которых оказывались энергичные работники, приносили огромную пользу социалистической стройке. Однако эти работники не долго разворачивались в Автодоре и их быстро перебрасывали как дельных людей на другую работу. Делегаты второго пленума Совета Автодора единодушно жаловались, что в Автодор как в «маловажную» организацию посылают на работу лишь тех товарищей, которые не смогли проявить себя ни на какой другой работе.

Это явление нужно немедленно прекратить, вопрос о кадрах в Автодоре немедленно урегулировать.

Что же должны сделать местные отделения Автодора, как они должны перестроить работу, чтобы оказаться достойными тех огромных задач, которые на них возложены в текущем году?

Центральный Совет Автодора указывает всем местным отделениям общества на необходимость:

1. Принять участие в составлении планов трудового участия населения в дорожных работах.
2. Совместно с дорорганами обеспечить доведение планов до села, колхоза и т. д.
3. Добиться рассмотрения планов работ, проводимых с трудовым участием населения в партийных и советских органах.
4. Развернуть агитационно-разъяснительную работу по подготовке населения к выполнению и перевыполнению принятых планов.
5. Возглавить соцсоревнование и ударничество на дорожных работах, обязав низовые коллективы Автодора и членов общества быть действительными застрельщи-



Работы с дорожным рутером (особым плугом) на каменистой почве