

ЗА РУЛЕМ



ВЕСЕННИЙ
АКЦИОНЕР
ПРЫЖАЕТ ВОСЬ ВОДЕМ
ВЕСЕННИЙ ПОСТРОИМ

10 7 31



БЕЗДОРОЖЬЕ НЕ ДОЛЖНО ТОРМОЗИТЬ ТЕМПОВ ПЯТИЛЕТКИ

ИЗ ВЫСТУПЛЕНИЯ ОТВЕТСТ. СЕКРЕТАРЯ ЦС АВТОДОРА И. ФЕЛЬДМАНА НА VI С'ЕЗДЕ СОВЕТОВ СССР.

ЖУРНАЛ ВСЕРОССИЙСКОГО ОБЩЕСТВА АВТОДОР Выходит два раза в месяц

Четвертый год издания

Редколлегия: А. Браин, Н. Беллев, А. Головкин, В. Дмитриев, М. Кольцов, инж. М. Кристи, инж. К. Купрянов, М. Превент, Н. Осинский, Л. Мандельянец, И. Фельдман, проф. Е. Чудаков, И. Халепский

Бездорожье не должно тормозить темпов пятилетки	1
С'езд советов решающего года пятилетки	3
Требуем об'единенного руководства дорожным строительством на местах	4
На фронте автотракторного строительства	5
Инж. А. КОРОСТИН.—„Свободное колесо“ на автомобиле	8
С. ГОШМАН.—Дорогу и автомобиль—на службу Урало-Кузбассу	12
М. КАСВИНОВ.—Принудительный труд—основа прекрасных шоссе в колониях империалистов	13
Ю. ДОЛМАТОВСКИЙ.—Новости в автомобильном деле	16
Вездеходные приспособления для „Фордов“	20
М. НАДЕЖДИН.—Пути нашего тракторостроения	21
А. ТАХ.—Дорожное строительство в Москве	23
А. СКВОРЦОВ.—Как беречь авторезину	24
О. ХАВКИН.—Обмениваемся опытом работы „юных друзей Автодора“	26
Автоэкспедиция вглубь Азии	28
Техническая консультация	29
Почему?	32

В номере 32 иллюстрации

Фотообложки И. Петрова

Центральный Совет Автодора Москва, Садово-Кудринская, 17. Телеф. 4-96-15
РЕДАКЦИЯ: Москва 6, Страстн. бульв., 11. Тел. 3-31-91: трамв. А, 6, 15, 18, 23, 25.
Контора: Москва 6, Страстной бульв., 11. „Огонек“. Отдел распротр. Тел. 5-51-61.

ПОДПИСАЯ ЦЕНА на 1931 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 р. 50 коп., 3 м.—2 р. 40 к. 3 в границу „За Рулем“: на год—2 долл., 6 м.—1 долл. 25 ц.

НАШИ успехи во всех областях социалистического строительства настолько велики, что вряд ли есть необходимость на них сейчас останавливаться. Эти успехи признают даже самые оголтелые враги СССР из стана буржуазии.

Но, говоря о наших успехах, мы не должны забывать и о наших пробелах, о тех участках, на которых мы еще сильно отстаем.

Есть одна область народного хозяйства, которую до сих пор недооценивают. Эта область — дорожное хозяйство. Бездорожье — тягчайшее наследие прошлого, злейшее наследие царизма. Достаточно назвать только одну цифру, чтобы представить себе какие колоссальные потери мы несем на этом участке. Пять миллиардов рублей потерь в год на бездорожье — вот подсчет наших экономистов. Если это сопоставить с тем, что мы вкладываем в этом году в капитальное строительство 17 миллиардов рублей, то цифра наших потерь от бездорожья говорит сама за себя. Она говорит о том, что мы должны напрячь все силы для борьбы с бездорожьем. И когда VI с'езд советов подводит итоги наших первых успехов в коллективизации сельского хозяйства, мы не можем обойти вопроса о бездорожье, ибо дорога к деревне, дорога к колхозу и от колхоза в район — это величайшее, важнейшее звено.

Между тем, имеется ряд совершенно исключительных примеров потерь, которые мы несем на этом фронте. Недавно был с'езд Автодора в ЦЧО. Там один из выступавших товарищей из района рассказал, как в одном из крупнейших колхозов в прошлом году погибло на 500 000 рублей зерновых и свекловичных продуктов, которых не смогли вывезти.

500 000 рублей потерь только в одном крупном колхозе! Если эту цифру помножить на десятки тысяч колхозов, раскинутых по всему лицу нашей необъятной страны, становится понятным, что значат эти потери. На Кубани имеются громадные хлебные излишки, но в течение всей бесснежной зимы по кубанским дорогам нельзя проехать. Или другой пример — из-за нашего бездорожья автомобиль у нас делает в пять раз меньше среднего нормального пробега.

Подсчеты показали, что, например, в Клинском районе Московской области гужевая доставка промтоваров от железнодорожной станции до средней по расстоянию деревни обходится дороже, чем перевозка товаров из Одессы в Англию или из Риги в Америку.

Каково же состояние нашего дорожного хозяйства? У дорожных органов НКПС числится 839 949 км дорог при общем протяжении дорог в 3 130 тыс. км, при чем из этих дорог на сельские дороги, т. е. как раз на те, которые связывают колхозы с районами, с городами, приходится 618 тыс. км. Правда, мы наметили по пятилетке очень значительные работы. Предполагается построить 360 тыс. км новых дорог и одновременно привести в проезжее состояние 1 300 тыс. км старых, почти первобытных дорог.

Но если обратиться к тому, что мы имеем в итоге работ этого года, то надо будет признать, что на этом участке большой прорыв. План строительства дорог общесоюзного значения невыполнен на 30—33%. Использование трудовых вложений в дорожное строительство колеблется по отдельным республикам от 15 до 40%.

Явно недооценивается значение трудового участия населения, призванного сыграть громадную роль. Если мы обратимся к циф-

рам, то увидим, что например, в Чувашии в результате трудового под'ема, в результате большой работы местных партийных, советских, профессиональных и автодорожских организаций дорожная повинность выполнена в 1930 г. на 364%, в Западной области — на 100%, в Крыму всего на 17%, а в некоторых местах на 1% и даже меньше.

Между тем, например, в Чувашии, где эту работу подняли на высоту большой политической и хозяйственной кампании, достигнуты громадные результаты, в значительной мере потому, что в этой работе активнейшим образом участвовали колхозы, колхозные массы, — как раз те товарищи, из которых одни выступал с трибуны Съезда советов.

Кое-где, по примеру Чувашии, начинают раскачиваться. Только что, например, проведен месячник подготовки к дорожному строительству в Средней Волге, готовится усиленно к дорожным работам Марийская область и т. д. Но надо все-таки подчеркнуть, что большая дорожная проблема в целом до сих пор еще не осознана широкими трудовыми массами.

Что нам нужно сделать в этом году? На дорожное строительство отпущено всего 690 млн. руб., при чем из них на трудовое участие населения падает 292 млн. руб., т. е. почти половина. Если мы не хотим создать серьезнейших затруднений для всех отраслей нашего народного хозяйства, мы должны во что бы то ни стало выполнить дорожную пятилетку, мобилизовать для этого все силы нашей общественности.

Чтобы обеспечить продуктивное выполнение дорожной пятилетки, Центральный совет Автодора от имени миллиона членов Общества предлагает вниманию Всесоюзного съезда советов следующие предложения. Необходимо дать решительную директиву правительства по вопросам дорожного хозяйства по типу той, которая была дана о работе железнодорожного и водного транспорта.

Учитывая возрастающую роль общества Автодор в реконструкции дорожного хозяйства и успешном осуществлении дорожной пятилетки, особенно в подготовке к проведению трудового участия населения в дорожных работах, обеспечить реальную помощь местных партийных и советских органов для укрепления и поднятия авторитета Общества, развития его работы, особенно на селе, создания сети автодорожских организаций во всех районах, селах, колхозах, МТС и т. д.

Необходимо принять меры к тому, чтобы ассигнования на дорожное строительство соответствовали потребностям пятилетнего плана.

Обязать ВСНХ пересмотреть вместе с дорожными органами и Центральным советом Автодора план строительства дорожных машин в сторону его увеличения соответственно заданиям правительства и нуждам дорожного строительства.

Для приближения всей структуры дорожного хозяйства и аппарата дорожных органов к районной советской системе — пересмотреть решение комиссии по районированию, обеспечив в каждом районе специальный кадр дорожных работников, которые могли бы охватить всю работу по эксплуатации дорог и проведению трудучастия в районе.

Трудовое участие населения в дорожных работах по своему политическо-хозяйственному значению должно быть приравнено к важнейшим мероприятиям советского правительства и общественности, такого, примерно, порядка, как посевная кампания, лесозаготовки и т. д. В связи с этим участием населения должна предшествовать массовая подготовительная работа — насыщение села

агитационно-технической литературой, использование периодической печати, радио и всех культурных сил села, а ход работы должен получить широкое освещение в местной и центральной прессе.

Добиться полного использования трудовых ресурсов и тяговой силы, транспортных средств и инвентаря, установленных законом правительства об обязательном трудовом участии населения в дорожных работах.

Не допускать замены трудового участия денежными взносами, применяя последние лишь в исключительных случаях.

Включить трудовое участие колхозника в дорожных работах в производственные планы колхозов.

Обеспечить работы, проводимые с трудовым участием населения, производственными планами, составленными на основе полного использования труда населения с учетом местных ресурсов, тяговой силы, инвентаря и снарядов при обязательном согласовании этих планов с общественными организациями и доведением их до каждого села и колхоза.

В дорожных работах установить в законодательном порядке обязательное участие на определенные сроки тяговой силы и машинного инвентаря совхозов и МТС по специальным заданиям дорожных органов, выполняемых в порядке трудового участия населения.

Выделить в каждом сельсовете уполномоченного и из состава президиума районного исполкома лицо, ответственное за проведение трудучастия населения по районам.

Организовать при сельсоветах и в районных исполкомах дорожные секции, которые должны работать в тесном контакте с местными организациями Автодора.

Развернуть при помощи профсоюзных и общественных организаций социалистическое соревнование и ударничество на дорожных строительных работах в порядке трудового участия населения и создать при сельсоветах, районных исполкомах, край и облдортрансах специальные фонды для премирования за лучшее качественное и количественное выполнение работы.

Обеспечить подготовку низшего технического персонала, исходя из минимума подготовки в этом году одного десятника на район и пропуск сельских дорожных уполномоченных через специальные курсы.

Проводить ежегодно по всем районам СССР „Декаду борьбы с бездорожьем“, как массовую, хозяйственно-политическую кампанию, мобилизуя широкие массы советской общественности на практическое участие в борьбе за хорошую дорогу.

Обязать центральную и местную печать уделять максимум внимания дорожному строительству и обеспечить в каждой газете регулярное освещение специальными сводками хода подготовки и выполнения плана работ по дорожному строительству и трудового участия населения в нем.

Укрепить дорожные органы и автодорожские организации свежими силами из партийного, советского и комсомольского актива и приравнять эту работу к работе на других важнейших фронтах выполнения пятилетнего плана.

Упорядочить управление автодорожным хозяйством путем создания для него большей самостоятельности в общей системе транспорта.

Таковы предложения, которые Автодор вносит VI Всесоюзному съезду советов.

Тов. Сталин, выступая недавно на конференции хозяйственников, сказал: „Мы отстали от передо-