

ЗА РУЛЁМ



19
1931

ПРОВЕДЕНА БОЛЕШКА ИСПИТКА ЗАРЪЧЫТ БЕЗДОРОНЬСКИМ.
САКАМ ВРЕЗНАМА СЪТЪМ ПЪСЪМ КИЛОМЕТРОВ ДОРОГ.



ЖУРНАЛ ВСЕРОССИЙСКОГО
ОБЩЕСТВА АВТОДОР
ВЫХОДИТ ДВА РАЗА В МЕСЯЦ

Четвертый год издания

Редколлегия: А. Брагин, Н. Беляев,
А. Головкин, В. Дмитриев, Я. Дробнис,
В. Зарзар, М. Кольцов, инж. К. Куп-
реянов, М. Превент, Н. Осинский
Л. Мандельяц, И. Фельдман, проф.
Е. Чудаков, И. Халепский

СОДЕРЖАНИЕ

И. ФЕЛЬДМАН.—Наверстать упущенное	1
Решения дорожного пленума — боевая программа борьбы с бездорожьем	3
С. ЛИФШИЦ.—Покончить с обезличкой и ввести хоарасчет в дорожном строительстве	6
Проф. К. КУПРЕЯНОВ.—О неудачах асфальтового строительства в Москве	8
Инж. С. ШЕЛЯПИН.—Нужно найти дешевые способы производства алфальтовых дорог	11
И. МАЛИЦКИЙ.—Ракушечный известняк — прекрасный материал для строительства дорог	13
Л. ВАСИЛЬЕВ.—Как АТИ подготовился к новому учебному году	14
БРИГАДА ЦС АВТОДОРА.—Урал требует провзжих дорог	15
Б-е — Автотранспорт на уборочной Создадим фонд моторизации пограничных частей	16
А. ЗЛАТОВ — Московский Автодор по-боевому подготовился к маневрам	19
Укрепляем связь Автодора с Красной армией	20
На фронте автотракторного строительства	22
Рабкоровский отдел	26
О дорожном строительстве и трудовом участии в нем населения (постановление ВЦИК и СНК РСФСР)	29
О безрельсовом дорожном строительстве (постановление президиума ВЦИК)	30

Центральный Совет Автодора — Москва
Садовая-Кудринская, 17. Телеф. 4-96-15
РЕДАКЦИЯ: Москва 6, Страстн. бульв., 11.
Тел. 3-31-91; трамв. А, 6, 15, 18, 23, 25, 29.
Контора: Москва 6, Страстной бульв., 11
Сектор распротр. Тел. 5-51-69.

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА на 1931 год „За Рулем“: на год — 4 р., 6 мес. — 2 р. 15 к., 3 м. — 1 р. 10 к., с приложен. „Библиотеки За Рулем“: на год — 8 р., 6 м. — 4 р. 50 к., 3 м. — 2 р. 40 к. За границу „За Рулем“: на год — 2 долл., 6 м. — 1 долл. 25 ц.

НАВЕРСТАТЬ УПУЩЕННОЕ НАУЧИТЬСЯ ПОБЕЖДАТЬ БЕЗДОРОЖЬЕ

СОСТОЯВШИЙСЯ недавно расширенный пленум дорожной секции Центрального совета Автодора, на котором присутствовали руководящие работники местных автодорожских организаций и дорожных органов почти всех краев и областей Советского союза, дал богатейший материал для анализа общего состояния нашего дорожного хозяйства и хода выполнения плана дорожного строительства текущего года.

Если сопоставить результаты дорожно-строительного сезона этого года с итогами дорожных работ, проводившихся в порядке трудового участия широких масс населения, то картина работ этого года выгодно отличается от прошлогодней, когда по всему Союзу план дорожного строительства, в два с лишним раза меньший по количественному объему, чем план текущего года, был выполнен всего лишь на 15%. Это было тягчайшим прорывом, свидетельствующим о крайнем неблагополучии на дорожном участке нашего социалистического строительства.

В этом году на 1 августа мы уже перешагнули за 30% выполнения плана. Значит ли это, однако, что на таких „успехах“, когда две трети плана должны быть выполнены в течение оставшихся двух месяцев, можно успокоиться. Только ограниченные самодовольные чиновники, которых, к сожалению, не мало еще осталось в наших дорожных органах и которые, замыкаясь в скорлупу бюрократической недооценки и роли общественности, верят исключительно в силу своего ведомственного циркуляра (выступление т. Фелистака из Главдортранса РСФСР), — могут в таких условиях „сидеть у моря и ждать погоды“.

Автодорожской общественности с ними не по пути! Она должна и будет драться за культурную проезжую дорогу, за каждый километр дороги теми испытанными методами, которые дали величайшую победу на дорожном фронте автодорожцам, комсомольцам и дорожным органам Чувашии, Марийской области и Миллеровского района Северного Кавказа, — методами, которые обеспечили высокий процент выполнения плана дорожных работ в Средней Волге и некоторых других районах Союза.

В чем секрет успехов чувашей, марийцев и других, идущих в первой шеренге борцов с бездорожьем? В том, что они поняли, что дорожную проблему можно разрешить только силами широчайшей общественности.

При энергичной, повседневной поддержке местных партийных, профессиональных и советских органов и организаций автодорожцы и комсомольцы Чувашии и Марийской области, рука об руку с дорожными органами, сумели поднять на борьбу с бездорожьем всех трудящихся своих районов, личным примером и показом возглавив это движение, эту полную энтузиазма и трудового героизма работу.

Каждому автодорожцу и комсомольцу, каждому колхознику, каждому трудящемуся была дана совершенно конкретная работа на определенном конкретном участке. Чуваши и марийцы не останавливались перед трудностями. Они их преодолевали героическим напряжением сил и волей к победе. Машин и дорожного технического оборудования в Чувашии и Марийской области — самое ни-

чтожное количество. Этот недостаток был восполнен сооружением примитивных, простейших дорожных снарядов на местах, опять-таки силами самого населения. Не оказалось железа и гвоздей—разыскали на месте, используя для этой цели старые церковные ограды, старое кровельное железо и т. д.

В результате—уже к 1 августа—113% выполнения плана дорожных работ по Чувашии и 178% выполнения плана в Марийской области. Положив в основу своих практических решений опыт этих передовых районов, пленум дорожной секции Центрального совета О-ва призвал всю автодорожную общественность перестроить решительным образом свою работу под углом конкретизации задач каждого отдельного автодорожного звена, начиная от краевых и областных отделов и кончая коллективами. Пленум зафиксировал твердые контрольные цифры, которые должны быть выполнены на дорожном фронте автодорожками организациями и отдельными членами общества.

Пленум подчеркнул необходимость координации сил, средств и действий всех организаций, работающих в области дорожного строительства. Всякому параллелизму, распыленности средств должен быть положен конец. Богатейшие материальные и технические ресурсы, которыми располагают местные филиалы Зернотреста, Трактороцентра, Союзсахара и другие аналогичные организации, должны быть целиком использованы, под твердым руковод-

ством дорожных органов, при полной поддержке автодорожной общественности.

Пленум подчеркнул, что план дорожного строительства текущего года вполне реален и должен быть выполнен при трудовом участии населения во что бы то ни стало. Нужно только больше организованности, больше инициативы, больше напористости и поменьше казенного отрыва от общественности. Пленум принял решение провести с 10 сентября по 1 ноября „месячник дорожного строительства“ по всему СССР с точным установлением сроков, в зависимости от местных условий.

Вряд ли нужно доказывать, что „месячник“, при умелом подходе к его организации, может и должен дать очень значительный эффект. Отстающие края и области должны в этот период подтянуться. Время еще окончательно не упущено, в оставшиеся два месяца можно многое сделать. Автодорожная общественность должна напрячь все свои силы, отдать все внимание дорожному участку работы. Она обязана взять на буксир местные дорожные органы там, где они отстают, где они хотят свести свою работу к посылке циркуляров. Автодорожная общественность обязана поднять на борьбу с бездорожьем всех трудящихся нашей страны. Автодорожцы должны твердо помнить, что за срыв, за невыполнение плана дорожного строительства они будут ответственны перед страной в неменьшей степени, чем дорожные органы.

И. Фельдман

3500 КИЛОМЕТРОВ НА СОВЕТСКИХ ГЛИССЕРАХ

НЕДАВНО закончился большой глассерный поход Москва—Астрахань. Поход этот имеет мировое значение, так как наши глассеры впервые прошли огромное расстояние—3500 км трудного пути.

В походе участвовали глассеры „Сталин“, „Андрей Лежава“, А-9 и мотолодка „Яков Алкснис“.

Первый этап пути Москва—Нижний-Новгород расстоянием в 1500 км глассеры покрыли в течение месяца вследствие ряда чрезвычайно неблагоприятных условий.

Второй этап пути Нижний—Астрахань расстоянием в 2000 км глассеры покрыли в более короткий срок—в 25 дней.

Участники похода в пути провели большую агитмассовую работу за многомиллионный Автодор, за развертывание дорожного строительства, за глассеростроение.

Везде участникам похода были устроены торжественные встречи, в некоторых местах колонну глассеров встречали многотысячные массы трудящихся.

Тяжелый поход еще раз доказал, что глассер—лучшее средство быстрого сообщения

и связи, что глассер может и будет иметь не малое значение в деле обороны страны.

* *

15 сентября на товарищеском вечере, организованном ЦС Автодора и редакцией „За Рулем“ в связи с окончанием глассерного похода, участники его рассказали о всех трудностях пути, о большой проделанной работе.

На вечере выступали отв. секретарь ЦС Автодора т. Фельдман, нач. военно-воздушных сил РККА—т. Я. Алкснис, зам. Наркомвода т. Зоф, нач. военно-морских сил РККА т. Орлов, Мих. Кольцов и др.

Все они отмечали огромное значение нового вида быстроходного транспорта—глассера, необходимость широкого развития глассеростроения и работу о-ва „Автодор“ как инициатора и толкача этого дела.

Итоги глассерного похода и технические результаты будут подробно освещены в следующих номерах журнала.



Президиум расширенного пленума дорожной секции Центрального совета Автодора

РЕШЕНИЯ ДОРОЖНОГО ПЛЕНУМА — БОЕВАЯ ПРОГРАММА БОРЬБЫ С БЕЗДОРОЖЬЕМ

ТЕМПЫ дорожного строительства до сих пор значительно отстают от требований, предъявляемых к нему бурным ростом грузооборота на автогужевых путях и непрерывно растущим выпуском промышленной и с.-х. продукции.

Государство сейчас еще не может выделить из своих бюджетов достаточных ассигнований, чтобы обеспечить надлежащий размах дорожного строительства, особенно низовой сети дорог. Однако в этих районах есть другие средства для развертывания дорожных работ. Трудовое участие населения — вот те мощные внутренние ресурсы, то основное звено, за которое нужно немедленно ухватиться, чтобы успешно вытянуть и поставить на ноги всю цепь мероприятий по социалистической реконструкции дорожного хозяйства.

Закончившийся в конце августа расширенный пленум дорожной секции ЦС Автодора с большевистской резкостью вскрыл все недочеты, которые мешают конкретному разрешению этой ответственной задачи.

По планам удельный вес трудового участия населения в общем объеме дорожного строительства растет с каждым годом. Если в прошлом году трудовое участие должно было дать по Союзу в ценностном выражении 120 млн. руб., то в плане 1931 г. эта цифра повысилась до 288 млн. руб. Нет никакого сомнения, что в будущем году она возрастет еще больше и выразится не менее, чем в 300—400 млн. руб., составив около 50% всех вложений в дорожное строительство. В отдельных краях и обла-

стях это соотношение уже сейчас значительно выше. Возьмем хотя бы Ср.-Волжский край, где трудовое участие населения должно быть выполнено 95% всего плана, а в других областях и краях РСФСР от 60 до 80%.

Однако эти планы выполняются плохо. В прошлом году трудовое участие населения выразилось лишь в сумме 15 млн. руб. А в этом году, как выяснилось из докладов представителей дортрансов и автодорожских организаций на пленуме, план трудового участия на 1 июля выполнен в среднем по Союзу примерно на 70—75 млн. По сравнению с прошлым годом эта цифра является значительным успехом. Но, с другой стороны, сумма в 75 млн. руб. составляет только 1/3 намеченного плана, что свидетельствует о серьезном прорыве, в особенности, если принять во внимание, что первая половина года является решающим периодом.

Все выступления участников пленума были пронизаны мыслью — как лучше перестроить работу дорожных органов и автодорожских организаций, чтобы создать решительный поворот, мобилизовать колхозников-единоличников на борьбу с бездорожьем, возглавить их активность и инициативу, добиться, чтобы население поняло политический смысл этой работы.

Делегаты пленума приводили много примеров, свидетельствовавших о том, что коллективизация сельского хозяйства дала толчок дорожному строительству среди организованного трудового крестьянства. К сожалению, дорожные органы еще не поняли этого и соответ-