

1 1/2 ГОДА
УСКОРЕННОЙ БОРЬБОВОЙ РАБОТЫ

Гонимая Немецкой оккупацией в феврале 1941 года

ПРЕВРАТИЛИ
ПУСТЫННОЕ СНЕЖНОЕ ПОЛЕ
В ПЛАЗИЛИЩА!
ИРКУТСКОГО ГИГАНТА ОТКРЫЛИ —
НИЖЕГОРОДСКОГО АВТОМОБИЛЬНОГО
ЗАВОДА

Иркутская Немецко-русская компания в октябре 1941 года

ИРКУТСКО-
ГАЗЕТНОЕ
ИЗДАНИЕ

ЗА РУЛЕМ

21 1937



ЖУРНАЛ ВСЕРОССИЙСКОГО
ОБЩЕСТВА АВТОДОР

ВЫХОДИТ ДВА РАЗА В МЕСЯЦ

Четвертый год издания

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

СОДЕРЖАНИЕ

А. ЛЕЖАВА—Окончание строитель- ства Нижегородского завода — по- беда социалистической стройки	1
М. НАДЕЖДИН—Заканчивается по- стройка Нижегородского автоги- ганта	2
В. ОБУХОВ—Укрепим трудовую дис- циплину на автотранспорте	3
Каких водителей дает ЦИТовский метод	6
М. ДЬЯКОВ—Нельзя подготовить шоферов без машин по одним таб- лицам	8
А. МЛОК—Неразбериха с подготов- кой шоферов в Ленинграде	10
ЛЕВИН и СНИСАРЕНКО—Нужны ли комиссии по квалификации шофе- ров?	11
Н. ВАСИЛЬЕВ—Когда гибнут люди и машины	12
Арк. МЛОДИК—Шинный завод по- беждает	14
И. ДЮМУЛЕН—третий всесоюз- ный пробег советских мотоцик- лов	16
И. КОЧЕТКОВ—В борьбе за боль- шевистский урожай	18
Смотр дорожного строительства на местах	20
Гаражная смекалка	22
„Заговор молчания“ в печати дол- жен быть ликвидирован	24
Письма с мест	26
Автодорожные учебные заведения .	29
Премируем лучших общественных распространителей	
В номере 25 иллюстрации	

ОКОНЧАНИЕ СТРОИТЕЛЬСТВА НИ- ЖЕГОРОДСКОГО ЗАВОДА — ПОБЕДА СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЙ СТРОИКИ

На днях заканчивается строительство Нижего-
родского автогиганта.

Что означает это событие для автодоровцев? —
Радость? праздник? — Нет, это больше, чем радость,
больше чем праздник. Это воплощение в жизнь
высшей цели Автодора, торжество волевых уси-
лий строящего социализм пролетариата на од-
ном из ответственных этапов строительства —
автомобилизации страны.

Автодор появился на заре закладки фундамента
социализма, был посланцем революционного про-
летариата на автодорожном фронте; труби, буди,
организуи высшие темпы, чтобы автомобилизо-
вать страну, чтобы были лучшие дороги; это нуж-
но для успеха социалистического строительства,
это нужно скорее.

Было это так недавно — 2 года агитации и ор-
ганизации общественных сил, твердо принятое ре-
шение, год строительства — и сегодня рождение
завода, жданного, лелеемого.

— Это радость? Праздник? — Это одна из великих
побед в строительстве социализма.

Но это только первенец гигант.

Нижегородский завод не успел еще открыться,
как уже поднимается новая волна энтузиазма за
постройку нового гиганта автостроения. Наши
потребности не удовлетворяются еще этим заво-
дом. Нам нужно много тяжелогрузных машин, и
новый автогигант будет и будет очень скоро, —
порукой этому инициатива ленинградского про-
летариата и инженерно-технических работников,
ставящих вопрос о займе на новый автогигант. Авто-
дор должен возглавить, организовать это движение.

Нижегородский завод открывается, и автодо-
ровская общественность вступает в новую борьбу
за успешное развитие производства этого завода,
за организацию и квалификацию работников, за
обеспечение завода сырьем, полуфабрикатами и
изделиями других отраслей промышленности.

Автодоровская общественность отдаст заводу
всю свою заботу и всю энергию. А. Лежава

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 Ру-
лем“: на год — 2 долл., 6 м. — 1 долл. 25 цент.

ЗАКАНЧИВАЕТСЯ ПОСТРОЙКА НИЖЕГОРОДСКОГО ГИГАНТА

НА ПЛОЩАДКЕ строительства—поразительные контрасты. Уже фактически пущены в ход многие важнейшие цеха, в них работают многочисленные станки, сверкают законченной чистотой и отделкой сложнейшие части, отсвечивают стеклянные стены огромных зданий, блестят ночью стеклянные крыши. Тут же рядом роют громадные канавы до 8 метров ширины, 7 метров глубины для канализации и теплофикации, т.е. делают то, что казалось должно было делаться (особенно канализация) одновременно с возведением стен основных зданий.

Горы наваленной земли близ законченных цехов, разрытые дороги, груды неубранного материала—хаос как будто изначального периода строительства.

Монтажные работы сплелись со строительными в одном и том же пункте, вернее шли по пятам строительных работ. Отряды монтажников буквально стояли „в затылок“ строительным рабочим. Это нервировало строительных рабочих, но это же подстегивало их работу, наглядно показывало, что всякая задержка строительных работ отнимает время у монтажников, отдалает период пуска.

Еще недавно закончилась героическая борьба за своевременный монтаж электроподстанции, самой крупной в СССР. Казалось, тут назревал неизбежный прорыв, казалось, что важнейший нерв завода задержит его пуск. Но монтаж фактически был закончен на 3 дня ранее установленного срока.

25 августа пущены инструментальный и штамповочный цеха, еще раньше—ремонтно-механический, ремонтно-кузнечный и деревообделочный. В начале октября закончилось строительство крупнейшего в СССР литейного цеха автозавода. Строительство этого цеха, который представляет собой скелет завода из девяти отделений, значительно задержалось. Пришлось особенно спешить с монтажом и все же качество монтажа, по отзыву американских специалистов, превосходное.

Все основные цеха будут несомненно готовы и смонтированы к сроку—к 1 ноября. Создается чрезвычайно напряженное состояние в работах предпускового периода вследствие запаздывания с канализацией, теплофикацией, водопроводом, со многими подсобными работами, а также со строительством жилищ для рабочих, для монтажников. До 15000 рабочих совершенно не обеспечены жильем; существующие бараки не приспособлены для осенне-зимнего жилья. Аппарат автостроительства не учел того производственного значения, какое имеет жилищное строительство для успешного и своевременного завершения пускового периода.

К этому следует прибавить слабость организации снабженческой работы автостроительства. Это приводило к тому, что чуть ли не каждый цех, каждое отделение завода обзаводилось собственным снабженческим аппаратом, чтобы на свой страх и риск заполучить необходимые производственные и строительные материалы. Дефекты, недостатки, затруднения, „детские болезни“ были многочисленны в предпусковой

период. Целые страницы могут уйти на их констатирование. И если, все же, крупнейший в мире завод вступает в работу в небывало короткий срок, то тут в значительной мере сказывается такой „фактор“, как отношение рабочих и технического персонала к строительству, к монтажу, к указанным срокам строительства.

Энтузиазм рабочих преодолевал многие существенные трудности; соцсоревнование и ударничество были широко развернуты. Само собой подразумевалось, что до пуска завода нельзя было и думать об отпусках. Несмотря на тяжелые жилищные условия были лишь единичные случаи ухода со стройки из-за отсутствия жилья.

За 15 месяцев строительства автозавод уже создал ядро подготовленных рабочих и специалистов, которое крепко объединило вокруг себя всю массу строительных и особенно монтажных рабочих и специалистов. Рабочее общественное воздействие на массу строительных рабочих было велико и сказывалось в моменты преодоления „узких мест“.

Американские специалисты не допускали возможности, чтобы такой завод как Нижегородский автогигант был готов к 1932 г.; еще менее казалось им вероятным, чтобы пуск произошел в августе-октябре 1931 г., так как и в Америке и Европе для строительства фордовских заводов требовались годы.

Но нужно иметь в виду, что на Нижегородском автозаводе, как и на фордовских заводах, автомашины будут делаться лишь на 60%, остальные 40% производятся на смежных производствах и предприятиях. Важнейшей задачей дня является, чтобы смежные и подсобные предприятия, которые готовят многочисленные детали для автомобильного гиганта, были также готовы к пуску последнего, чтобы они как можно скорее переключились (и специализировались) на новое производство.

На это дело нужно мобилизовать внимание всей автодорожной общественности, всех тех автодорожных организаций, которые действуют на заводах, связанных с автогигантом.

На самом заводе нужно присмотреться к качеству тех машин, которые будут выпускаться в массовом размере. Они выпускаются по типу новейших фордовских машин, которые еще не испытаны в наших условиях. Может быть придется ввести ряд детальных и в то же время важных улучшений.

Автодорожский актив на автозаводе должен также обратить внимание на то, что обширная площадка автозавода до последнего времени крайне плохо оборудована транспортом, что дорога, ведущая к автозаводу, совершенно не устроена, что завод страдает от окружающего бездорожья, что машины, курсирующие в районе завода, ломаются из-за бездорожья. Нужно принять срочные меры, чтобы асфальтировать площадку завода и связать его с важнейшими пунктами сетью шоссежных дорог.

Завод, построенный по последнему слову мировой техники, и ведущие к нему пути должны быть во всех отношениях безупречны.

М. Надеждин