

XX

194
43

2.
Всесоюзная
СМЕТОВАЯ КАРТА
ИЗДАНИЕ
В. Н. ДОКЛАД



За рулем

22

ноябрь
1936

жургазобъединение Москва



ОТКРЫТ ПРИЕМ ПОДПИСКИ на 1937 год

НА

**ВСЕСОЮЗНЫЙ ДВУХНЕДЕЛЬНЫЙ МАССОВЫЙ ЖУРНАЛ
ПО ВОПРОСАМ СТАХАНОВСКОГО ДВИЖЕНИЯ**

СТАХАНОВЕЦ

**ОТВЕТСТВЕННЫЙ
РЕДАКТОР
Г. С. ДОБРОВЕНСКИЙ**

„СТАХАНОВЕЦ“ БОРЕТСЯ ЗА ВСЕМЕРНОЕ РАЗВЕРТЫВАНИЕ СТАХАНОВСКОГО ДВИЖЕНИЯ, ЗА ПРЕВРАЩЕНИЕ ВСЕХ ФАБРИК И ЗАВОДОВ В СТАХАНОВСКИЕ ПРЕДПРИЯТИЯ.

„СТАХАНОВЕЦ“ ПЕРЕДАЕТ НАИБОЛЕЕ ИНТЕРЕСНЫЙ ОПЫТ СТАХАНОВСКОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ПРОИЗВОДСТВА И ТРУДА, ОБРАЗЦЫ УМЕЛОГО РУКОВОДСТВА СТАХАНОВСКИМ ДВИЖЕНИЕМ НА ПРЕДПРИЯТИЯХ.

„СТАХАНОВЕЦ“ ОРГАНИЗУЕТ ШИРОКИЙ ОБМЕН ОПЫТОМ ПО СТАХАНОВСКИМ МЕТОДАМ РАБОТЫ В ИХ ОРГАНИЧЕСКОЙ СВЯЗИ С НОВОЙ ТЕХНИКОЙ. ЖУРНАЛ СТАВИТ СВОЕЙ ЗАДАЧЕЙ ОБУЧЕНИЕ СТАХАНОВСКИМ МЕТОДАМ РАБОТЫ УДАРНИКОВ И ВСЕЙ МАССЫ РАБОЧИХ ПРЕДПРИЯТИЙ.

„СТАХАНОВЕЦ“ СИЛАМИ РАБОТНИКОВ НАУКИ И ТЕХНИКИ НАУЧНО ОБОБЩАЕТ ПРАКТИЧЕСКИЕ ДОСТИЖЕНИЯ РАБОЧИХ-СТАХАНОВЦЕВ И ИНЖЕНЕРНО-ТЕХНИЧЕСКИХ РАБОТНИКОВ ПРЕДПРИЯТИЙ, ПОМОГАЯ ИМ ОТЫСКИВАТЬ НОВЫЕ РЕЗЕРВЫ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ТЕХНИКИ.

„СТАХАНОВЕЦ“ ИНФОРМИРУЕТ ЧИТАТЕЛЕЙ О НОВЫХ ПРОБЛЕМАХ В ЭКОНОМИКЕ И ТЕХНИКЕ, О НАУЧНЫХ И ТЕХНИЧЕСКИХ ОТКРЫТИЯХ И ИЗОБРЕТЕНИЯХ В СССР И ЗА ГРАНИЦЕЙ, ДАЕТ РАЗВЕРНУТУЮ КОНСУЛЬТАЦИЮ ПО ВСЕМ ВОПРОСАМ ТЕХНИКИ И ОРГАНИЗАЦИИ ПРОИЗВОДСТВА. ЖУРНАЛ ИМЕЕТ РАЗДЕЛЫ: ТЕХНИЧЕСКОЙ УЧЕБЫ, СИГНАЛОВ И ПРЕДЛОЖЕНИЙ СТАХАНОВЦЕВ, КРИТИКИ И БИБЛИОГРАФИИ И ДР.

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА:

12 МЕС. 12 руб.

6 МЕС. 6 руб.

3 МЕС. 3 руб.

Подписку направляйте почтовым переводом: Москва, 6, Страстной бульвар, 11, Жургазоб'единение, или сдавайте инструкторам и уполномоченным Жургаза на местах. В Москве уполномоченных вызывайте по телефону № К 1-35-28. Подписка также принимается повсеместно почтой, отделениями Союзпечати и уполномоченными транспортных газет.

ЖУРГАЗОБ'ЕДИНЕНИЕ

РЕДАКЦИЯ: Москва, 6, 1-й Само-
течный пер., 17. Телеф. Д1-23-87.
Трамвай: 4, 18, 27, 29, 30, 41.

НОЯБРЬ 1936 г.

ПОД РЕДАКЦИЕЙ
Н. ОСИНСКОГО

Массово-тиражный сектор
Телеф. 5-51-69.

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА на 1937 год:
год—7 р. 20 к., 6 мес.—3 р. 60 к.,
3 мес.—1 р. 80 к.

22



Выходит два раза в месяц

Девятый год издания

XX 194
43



Накануне VIII Съезда советов

Автобусный парк используем по-стахановски

Автобусный парк Ростова-на-Дону состоит всего из 18 автобусов. Этого количества машин, конечно, далеко недостаточно для обслуживания населения города.

Парк работает неплохо. На основе развертывания социалистического соревнования и внедрения стахановских методов труда коллектив парка добился хороших результатов по ряду показателей.

В начале текущего года дирекция парка заключила договора с бригадами шоферов 7 автобусов о продлении пробега машин без ремонта № 2 и № 3 от 60 до 85 тыс. км. Все бригады перевыполнили взятые на себя обязательства; техническая комиссия, осматривавшая автобусы, признала, что они без ремонта могут быть допущены к дальнейшей эксплуатации.

Такой удачный опыт работы водителей заставил руководство парка еще до отраслевой конференции пересмотреть старые технические нормы.

	Новые нормы	Старые нормы
Пробег до ремонта № 0	ежедневно	ежедневно
" " " № 1	3 000 км	650 км
" " " № 2	40 000 "	13 000 "
" " " № 3	70 000 "	39 000 "

Одновременно были пересмотрены нормы расхода горючего и смазочных материалов. По горючему была установлена норма в 260 г на 1 км пробега, при старой норме в 300 г; по резине—50 000 км при старой норме в 40 000 км.

Однако и новые нормы по межремонтному пробегу и по расходу эксплуатационных материалов значительно перевыполняются. Автобус № 1 (водители — гг. Чурсин, Блестанов, Безручкина) прошел на 1 октября без ремонта

№ 1 и № 2 — 126 405 км и находится в эксплуатации.

Автобус № 8 (водители — гг. Кузнецов, Кузьменко, Каспаров) прошел без ремонта 125 316 км.

Автобус № 18 (водители — гг. Зелин, Аханов) прошел без ремонта 122 720 км.

Автобус № 19 (водители — инициаторы стахановского движения в автопарке — гг. Мальцов, Сейфуллин, Фадов) прошел 111 612 км и автобус № 20 (водители — гг. Томленов, Макаров, Самойленко) прошел 108 284 км. Водители последних двух автобусов дополнительно взяли на себя обязательство пройти без ремонта № 2 и № 3 еще 170 000 км, т. е. перекрыть амортизационные сроки на 10 000 км.

Бережное отношение к машинам проявляют не только указанные выше стахановцы. 50% машин имеют в среднем пробег около 100 000 км и работают без ремонта № 2 и № 3.

Парк перевыполняет производственный план из месяца в месяц. На 1 октября имеются следующие показатели:

пройдено километров — 120,9% плана;
перевезено пассажиров — 6 361 тыс. (130,3%);
выручка — 2 095 тыс. (130,1%);
средняя техническая скорость — 19,9 км;
расход горючего на 1 км — 230 г.

Отдельные шоферы — Томленов, Макаров, Самойленко — сократили расход бензина до 208 г, а Мальцов, Фадов, Сейфуллин расходовали даже 200 г и ниже.

Соответственно повысился и заработок шоферов. Некоторые стахановцы зарабатывают в месяц от 850 до 1 100 руб.

Коллектив парка успешно выполняет свои задачи. Накануне двух исторических дат—19-й годовщины Октября и VIII съезда советов — он взял на себя обязательство выполнить годовой план досрочно. И коллектив парка закончил годовую программу 1 ноября.

Рудольф

Ростов-Дон, 4 ноября

Два примера

Новым подъемом стахановского движения встречает страна Чрезвычайный съезд советов.

Коллектив 4-й автобазы Мосавтотреста выполнил 10-месячный план 15 октября и поставил перед собой задачу закончить годовую программу не позднее 10 декабря 1936 г.

В автобазе с большим подъемом готовятся к Съезду советов. В цехах развернуто социалистическое соревнование за успешное и досрочное выполнение программы IV квартала. В соревнование включаются все новые и новые водители. Растут ряды стахановцев-шоферов. В августе их было 67 чел., в настоящее время — 111.

Большая работа проводится в автобазе по внедрению стахановских методов. Вот, например, шофер Бурмистров — энергичный, технически подкованный, преданный своему делу, сумел в короткий срок обучить стахановским методам несколько десятков шоферов.

Совсем недавно водители Заяц, Суханов, Фабричный, Васин были если не на последнем счету, то во всяком случае из числа тех, кто невыполнение плана объясняет обычно плохими маршрутами, плохим состоянием машин, высокими нормами и т. п.

Стоило только с этими водителями заняться, в течение нескольких дней проследить за их работой, указать им на их ошибки, как сразу люди переменялись, стали перевыполнять нормы.

Так же было с шофером Курниковым. До сентября он систематически не выполнял плана, а в сентябре выполнил план на 142%. К Курникову прикрепили сменного инженера Анисимова, который провел с ним большую работу.

Этот метод передачи стахановского опыта отстающим надо признать одним из самых удачных. Он говорит о том, что каждый стахановец может вырастить одного или нескольких стахановцев. И если все стахановцы дружно и организованно возьмутся за передачу своего производственного опыта ударникам и отстающим водителям, то очень скоро ряды стахановской армии водителей могут быть удвоены и утроены.

В передаче опыта стахановцев большую работу проделал техпрот автобазы т. Морисенко. В красном уголке автобазы вывешена галерея портретов водителей-стахановцев. Под портретом каждого из них текст, аккуратно перепечатанный на машинке. Здесь сам стахановец рассказывает о том, как он работает, как добивается высоких показателей.

Настойчиво, систематически учить людей стахановским приемам работы — важнейшее дело. Но обмен стахановским опытом не должен идти самотеком. Его надо по-большевистски организовать. Этим и занялись на 4-й автобазе Мосавтотреста.

— Мы, — рассказывает т. Морисенко, — учили, что не каждый стахановец обладает способностью выступить перед большой аудиторией и рассказать, как он добивается высоких показателей в работе. Мы собрали лучших стахановцев автобазы, провели с ними несколько бесед в товарищеской обстановке. Стахановцы за чашкой чая делились с нами своим опытом, рассказывали о своих методах и приемах работы. Все это было застенографировано, обработано и затем, как мы уже

говорили, вывешено на специальной витрине по обмену стахановским опытом. Эта витрина привлекает внимание всех водителей автобазы.

У витрины возникают споры, обсуждаются предложения: «А ведь правильно пишет Ягудин, что работа у всех одинаковая. Нужно самим добиваться устранения простоев, задержек и других ненормальностей, тогда и план можно будет выполнять и перевыполнять».

«Правильно пишет Хасин, что много простоев бывает из-за плохого знания машины. И у меня было так, что я вызывал регулировщика, думая, что нет подачи бензина, а когда он приехал, оказалось, что двигатель заглох только потому, что бензин кончился».

В автобазе организованы курсы по повышению квалификации, на которых учатся 110 чел. В октябре 50 водителей закончили курсы по техминимуму. Семь водителей учатся в школах среднего образования. Шофер-стахановец Хасин — студент 3 курса Московского автомобильно-дорожного института.

Но свое право на образование водители автобазы полностью еще не используют. Задача руководства предприятия — вовлечь всех водителей в учебу, предоставить им все возможности для полного использования прав, данных советской властью и сталинской Конституцией.

Руководители автобазы должны помнить, что развитие стахановского движения в автобазе находится в прямой зависимости от подъема технического уровня водителей.

* *
*

В марте 1936 г. во всех четырех автобазах Мосавтотреста была проведена стахановская декада. Лучшее всех провел декаду коллектив 2-й автобазы. Здесь изо дня в день повышали коэффициент использования парка, увеличивали перевозку груза. В последний день декады план был выполнен на 146%, коэффициент использования парка поднялся до 0,94. План I квартала, а затем полугодовой план впервые за все время существования автобазы был выполнен досрочно.

Это стало возможным в результате широко развернутого стахановского движения. Но достигнутых успехов в автобазе не сумели закрепить. Передовая база Мосавтотреста не удержала завоеванных позиций. Люди демобилизовались, успокоились на достигнутых результатах — и в итоге автобаза во II полугодии недовыполняет план.

Работники автобазы жалуются — «много простоев, большой недовыпуск машин из-за отсутствия резины».

Но дело не в этом. Резина — это «стрелочник», который «всегда виноват». Разве в резине дело, когда машина, работающая на линии, не выполняет плана.

В автобазе сейчас насчитывается 282 водителя-стахановца, т. е. больше половины всего состава водителей. Но в числе стахановцев имеются водители, не выполняющие нормы. И таких много. Так например, в сентябре из 282 стахановцев-водителей нормы выполнили только 100 чел.

Невыполнение норм стахановцами в автобазе объясняют опять-таки отсутствием резины, — «не на чем людям показать себя». Между тем действительные причины отставания, как правильно отмечает многотиражка авто-