

XX 187
34

Всесоюзная
Библиотечная
В. И. Ленин



За рулем

5

март
1937

жургазобъединение москва



**РЕСПУБЛИКАНСКИЙ ТРЕСТ
ЗАВОДОВ ПО ПРОИЗ-
ВОДСТВУ ОБОРУДО-
ВАНИЯ ГАРАЖЕЙ
И СТАНЦИЙ
ОБСЛУЖИВАНИЯ**

ГАРО

**МОСКВА,
РЫБНЫЙ, 2, ПОМ. 52.
ТЕЛЕФОН 5-10-30.**

ГАРО

ПРОИЗВОДИТ ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ГАРАЖЕЙ, СТАНЦИЙ ОБСЛУЖИВАНИЯ, БЕНЗОРАЗДАТОЧНЫХ СТАНЦИЙ, РЕМОНТНЫХ ЗАВОДОВ И МАСТЕРСКИХ АВТОТРАНСПОРТА.

ГАРО

ДАЕТ КОНСУЛЬТАЦИЮ ПО ВОПРОСАМ МОНТАЖА И ПОЛЬЗОВАНИЯ ГАРАЖНО-РЕМОНТНЫМ ОБОРУДОВАНИЕМ.

ЗАЯВКИ НА ОБОРУДОВАНИЕ ПРИНИМАЮТСЯ ОТДЕЛОМ СБЫТА ТРЕСТА ПО АДРЕСУ: УЛ. КУЙБЫШЕВА, 4 СТАРО-ГОСТИНЫЙ ДВОР, ПОМ. 52. Тел. 4-81-07



НОТЫ—ПОЧТОЙ

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ НОТНЫЙ МАГАЗИН МОГИЗ
ВЫСЫЛАЕТ МУЗЫКАЛЬНУЮ ЛИТЕРАТУРУ
НАЛОЖЕННЫМ ПЛАТЕЖОМ БЕЗ ЗАДАТКА
МОСКВА, 31, НЕГЛИННАЯ, 14/21.

	ЦЕНА		ЦЕНА
РЕПЕРТУАР ХОРОВОГО КРУЖКА		РЕПЕРТУАР ДУХОВОГО ОРКЕСТРА	
20 русских народных песен, исполняемых хором ин. Питницкого.....	1 р. 70 к.	Сборник массовых песен. Голоса.....	4 р. 50 к.
25 русских, белорусских и украинских песен в обработке для смешанного хора без сопровождения.....	1 . 90 .	Сборник песен и маршей.....	6 . — .
22 русские народные песни, обработанные для смешанного хора, без сопровождения Г. Лобачевым.....	1 . 70 .	Пенарский Д. Походный марш ОНДВА. Голоса.....	1 . 65 .
160 русских народных песен для 1, 2, 3 и 4 голосных мужских, женских и смешанных хоров с сопровождением фортепиано и без сопровождения.....	20 . — .	Фельдман Э. Походный марш из чувашские темы. Голоса.....	1 . 40 .
Сборник хоровых произведений на слова А. Пушкина с сопровождением фортепиано и без сопровождения..	2 . 65 .	Сборник пьес советских композиторов. Партии.....	4 . 75 .
Сборник хоров из опер русских композиторов Глинка, Чайковского, Бородина, и Римского-Корсакова.....	4 . 25 .	САМОУЧИТЕЛЯ ДЛЯ НАРОДНЫХ ИНСТРУМЕНТОВ	
Сборник хоров иностранных композиторов под ред. А. Свешникова, вып. V	8 . 65 .	по нотной и цифровой системам	
		Для балалайки новый самоучитель Л. Илюхина.....	3 . 50 .
		Для мандолины самоучитель Д. Александрова.....	2 . — .
		Для 2-рядной гармонии русского или немецкого строя (21 клавиш и 12 басов).....	1 . 25 .

Самоучитель Сергеева А. и Голубова А.

Каталоги книг по музыке и нот для пения, фортепиано, оркестров и всех музыкальных инструментов высылаются бесплатно.



187
34



ПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЕ СООБЩЕНИЕ

18 февраля в 17 часов 30 минут в Москве, у себя на квартире в Кремле, от паралича сердца скоропостижно скончался Народный Комиссар Тяжелой Промышленности, член Политбюро Центрального Комитета ВКП (большевиков) товарищ Григорий Константинович ОРДЖОНИКИДЗЕ.

Памяти товарища Орджоникидзе

Наша партия понесла тяжелую потерю: 18 февраля от паралича сердца скоропостижно скончался товарищ Григорий Константинович ОРДЖОНИКИДЗЕ.

Смерть вырвала из наших рядов выдающегося руководителя, неутомимого борца за дело партии, боевого руководителя и организатора блестящих побед социалистической индустрии, нашего близкого и любимого товарища и друга.

Всю свою светлую жизнь товарищ Орджоникидзе без остатка отдал делу рабочего класса, делу освобождения человечества, делу коммунизма. Еще в юные годы товарищ Орджоникидзе встал под великое знамя Ленина и с тех пор до конца своей жизни честно и преданно нес это знамя в руках, борясь на самых передовых позициях.

Его жизнь была неразрывно связана с революционной борьбой рабочих и крестьян против царского самодержавия и буржуазно-помещичьего гнета, с борьбой за победу Великой Пролетарской революции в СССР, с организацией разгрома белогвардейских армий и иностранных интервентов, с победоносным строительством социализма. И всюду, где протекала его кипучая революционная деятельность, она приносила с собой победу за победой.

Товарищ Орджоникидзе представлял образец большевика, не знавшего страха и препятствий в достижении великих целей, поставленных партией. Пламенная энергия, настойчивость и прямота, таланты выдающегося организатора и руководителя масс сочетались в нем с изумительными качествами той сердечности и товарищеской простоты в отношениях к людям, которые так хорошо известны всем, лично знавшим тов. Серго, и которыми отличается настоящий большевик-ленинец.

Последние семь лет тов. Орджоникидзе стоял во главе тяжелой промышленности СССР. С его именем связаны величайшие победы социалистической экономики. С его помощью партия разрешила труднейшую задачу построения в нашей стране могучей передовой тяжелой индустрии, перевооружившей сельское хозяйство, транспорт и оборону. Во главе многомиллионной армии работников тяжелой индустрии тов. Орджоникидзе брал приступом одну за другой труднейшие крепости на фронте борьбы за построение и овладение новой техникой. Он любовно выращивал кадры талантливых деятелей тяжелой индустрии, до конца преданных делу социализма, сплоченных вокруг большевистской партии.

И вот теперь тебя, дорогой товарищ Серго, нет с нами. Тяжесть этой утраты неизгладима. Ее с болью будут переживать все трудящиеся нашей страны. Мы потеряли тебя в момент, когда наша страна достигла торжества социализма. В этих победах, завоеванных нами путем великой борьбы, большая доля твоих трудов, твоей энергии, твоей безграничной преданности коммунизму.

Прощай, дорогой друг и товарищ Серго!

И. Сталин
В. Молотов
Л. Каганович
К. Ворошилов
В. Чубарь
А. Микоян
С. Косиор
Г. Петровский
Р. Эйхе
Я. Рудзутак

М. Калинин
А. Жданов
П. Постышев
А. Андреев
Н. Ежов
И. Акулов
В. Межлаук
Н. Антипов
М. Шкирятов
Я. Яковлев

Боец, организатор, большевик

Однажды товарищ Серго приехал на завод, который производит танки. Завод имел ряд трудностей в освоении боевой машины. Были неполадки. Для того чтобы определить качество тех или иных агрегатов при динамических нагрузках во время движения боевой машины, нужно было испытать ее. Товарищ Серго тут же отдает приказание вывести машину в поле, сказав при этом, что он сам примет участие в пробеге машины.

Зная о плохом здоровье Серго, мы все стали упрашивать его не садиться в танк, а следовать за ним на автомобиле. Серго как-будто бы согласился, но, как только мы оказались за городской чертой, он подал фуражкой танкисту знак остановиться, вылез из «Накарда», забрался в танк и приказал двигаться дальше. Мы успели шепнуть механику-водителю, чтобы он не разивал максимальных скоростей и следил за дорогой, избегая ухабов. Машина прошла 1/2 км. Заподозрив неладное, Серго остановил танк и спросил, почему он так медленно идет. Механик-водитель ответил, что машина может идти в три раза быстрее, но ему не приказано. Серго заявил:

— Слушай мой приказ и веди машину так, чтобы она могла показать максимальную скорость.

На завод Серго возвратился на танке и сразу же пошел в цеха, потом в конструкторское бюро, наконец, в кабинет директора. С тех пор дело пошло на лад.

Всего десять дней назад...

Коллектив московского автозавода им. Сталина всегда и неизменно пользовался вниманием и поддержкой товарища Орджоникидзе. Еще в 1928 году, когда мы выпускали в день по три машины «АМО-Ф-15», нам приходилось обращаться за помощью к председателю ЦКК—РКИ товарищу Серго, и всегда мы встречали в его лице близкого руководителя и старшего товарища.

1930 год.. Товарищ Серго во главе ВСНХ. На этом посту его помощь решала узловые вопросы реконструкции завода.

Приезжая к нам, он разговаривал с инженерами, рабочими, всегда тщательно выяснял наши нужды и всегда тепло и чутко подбадривал нас. Его посещения мы никогда не забудем. Они были частыми. Он приезжал к нам тогда, когда именно необходимы были его совет, его поддержка.

...8 февраля, всего десять дней назад.. Я был на главном конвейере. Вдруг сообщение: приехал товарищ Серго с товарищем Ворошиловым, они — в новом прессовом цехе.. Отправляюсь туда, но узнаю, что Серго и Ворошилов уже в инструментальном.

Внимательно осматривали товарищи Серго и Ворошилов цехи. Просто и задушевно беседовали они с рабочими. Товарищ Орджоникидзе расспрашивал о заработках, о стаже работы

Сейчас страна имеет самую лучшую, самую быстроходную, самую боееспособную машину, — это та самая машина, которую испытывал наш Серго.

Так происходило всегда, когда возникали трудности в производстве, когда надо было решить очередную проблему обороны нашей родины.

Не было такого конструктора, инженера, техника, которые бы лично не знали Серго. Все знали, что он не давал спуску тем, кто оттягивал разрешение технических проблем, и крепко помогал всем тем, кто работал над осуществлением и внедрением новейших конструкций.

Еще совсем недавно (несколько дней тому назад), во дворе Наркомтяжпрома собралась группа конструкторов, производственников, военных инженеров и техников с целью продемонстрировать Серго ряд спецмашин для обслуживания и механизации тылов авиационных и танковых частей.

Как и всегда, это был не просто показ. После демонстрации последовал ряд решений, которые говорили о серийном выпуске машин, о внедрении их в армию.

И. Халепский,

начальник вооружений и технического снабжения РККА, командарм II ранга

на заводе, о квалификации, об учебе. На всех четырех этажах инструментального цеха побывал товарищ Орджоникидзе. Посетил и литейную серого чугуна. В столовую литейной серого чугуна товарищ Серго пришел во время обеда. Он заинтересовался качеством блюд, разнообразием меню и стоимостью обеда, подав нам всем пример чуткости к вопросам быта, чуткости, которую обязан проявлять руководитель предприятия.

Сколько лет мы, работники тяжелой промышленности, работали под его руководством!.. Сколько лет мы были счастливы ежедневно, ежечасно ощущать это руководство!.. Сколько лет мы могли бы еще работать с тобой, товарищ Серго!..

Ты оставил по себе память, которая никогда не изгладится в истории народов Советского союза. Неутомимый строитель эпохи двух сталинских пятилеток, товарищ Серго — верный боец партии Ленина—Сталина — руководил созданием тяжелой индустрии. Автомобильная, тракторная, авиационная, металлургическая, станкостроительная, химическая и другие отрасли промышленности — это памятник тебе, товарищ Серго!..

Директор московского автозавода им. Сталина

И. Лихачев 3

ОБРАЗЕЦ ПРОЛЕТАРСКОГО РЕВОЛЮЦИОНЕРА

(Из резолюции рабочих, инженеров и служащих автозавода им. СТАЛИНА)

Умер наш славный нарком, наш любимый товарищ Серго. Беспощадная смерть отняла этого горячо любимого широкими массами человека, большевика.

Товарищ Серго был образцом пролетарского революционера, образцом рабочего вождя. Сам выходец из низов трудового народа, всю свою жизнь до последней минуты он отдал делу рабочего класса, делу борьбы за счастье человечества.

Вместе с Лениным и Сталиным он боролся в подполье царской России против дикого самодержавия, боролся за победу Октябрьской социалистической революции.

Он дрался на всех, самых опасных и решающих фронтах гражданской войны. После смерти Ленина он плечом к плечу вместе с товарищем Сталиным отстаивал дело ленинизма, обрушивая с несокрушимой силой смертельные удары на голову всех и всяких врагов, пытавшихся свернуть нашу страну с ленинского пути к коммунизму на предательский путь реставрации капитализма.

Последние годы в качестве наркома тяжелой промышленности он проделал гигантскую

работу по превращению страны в великую индустриальную державу. Он был неутомимым в работе, зажигал энтузиазм в миллионах строителей социалистической индустрии. Он был тесно, повседневно связан с этими миллионами. Он лично знал тысячи передовых людей промышленности, передовых рабочих-стахановцев, инженеров, командиров. Он был инициатором широкого развития стахановского движения и организатором широчайшего социалистического соревнования среди всех отраслей промышленности.

Вместе с партией, вместе со всей страной мы глубоко скорбим. Но как бы тяжела ни была утрата, мы не дрогнем. Мы еще теснее сплотимся вокруг большевистской партии, вокруг ленинско-сталинского Центрального Комитета, вокруг товарища Сталина и пойдем вперед к новым победам, к полному торжеству коммунизма в нашей стране и во всем мире.

Вечная память Серго Орджоникидзе. Любовь к нему будет вечно гореть в наших сердцах.

Прощай, Серго, прощай, наш друг!

ЦК ВКП (б)—ТОВАРИЩУ СТАЛИНУ СНК СССР—ТОВАРИЩУ МОЛОТОВУ

С чувством великой скорби встретили рабочие и служащие, инженеры и техники Горьковского автозавода и строительства весть о смерти народного комиссара тяжелой промышленности товарища Серго Орджоникидзе, пламенного борца за дело социализма.

Всю свою жизнь без остатка он отдал на службу революции, на службу социализму. Партия поручала ему труднейшие и ответственные участки. И всегда и везде он блестяще справлялся с порученным ему партией делом. С 17-летнего возраста под Вашим руководством, товарищ Сталин, в рядах большевиков Закавказья он начал непримиримую борьбу за освобождение рабочего класса.

Мы знаем его как одного из организаторов побед Великой Октябрьской социалистической

революции, отважного, беззаветного героя гражданской войны.* Серго был грозой всех врагов нашей партии и рабочего класса.

Мы знаем, чувствуем, товарищ Сталин, как тяжело Вам потерять такого соратника и друга. В тяжелую для Вас и для всех нас минуту наш 50-тысячный коллектив обращается к Вам с этим письмом, чтобы еще раз заверить Вас, что мы еще теснее сплотимся вокруг нашей большевистской партии, ее ленинско-сталинского ЦК и удвоим свои силы в борьбе за дело, за которое боролся дорогой и любимый Серго. Под руководством Вашим, товарищ Сталин, под руководством большевистской партии мы пойдем вперед — к коммунизму.

Принято на цеховых собраниях рабочих автозавода им. Молотова и строительства

ЖЕНЩИНА ЗА РУЛЕМ МАШИНЫ

Женщины в Советском союзе наравне с мужчинами строят новое бесклассовое общество. Женский труд применяется во всех отраслях нашего социалистического хозяйства.

На автотранспорте женщины-шоферы с успехом работают наряду с шоферами-мужчинами. В свое время консервативные элементы на автотранспорте относились отрицательно к работе женщины за рулем машины. Находились горе-теоретики, утверждавшие, что шоферская работа вредно отражается на женском организме. Ясно, что за такой «теорией» скрывалось нежелание допустить женщин к рулю автомобиля. Жизнь опрокинула эти «теории».

Женщина на автотранспорте справляется со своей работой не хуже, а в ряде случаев даже лучше мужчины. Как показала практика, среди женщин-шоферов очень мало аварийщиков, трудовая дисциплина у них выше и они больше проявляют внимания к машине.

В настоящее время тысячи женщины сидят за рулем автомобилей. Многие из них показывают прекрасные образцы работы. Так, среди женщин-шоферов г. Тбилиси большой популярностью пользуется Лели Буртакова. Она не один год водила 27-местный автобус по Военно-Грузинской дороге. Несмотря на большие трудности работы в горных условиях, она не имела ни одной аварии. В таких же условиях и так же отлично работает в Аджарии Люся Айвазова.

Стахановки-шоферы Летюгина (село Сумы), Леда Долинская (село Лубны, Харьковской обл., автоколонна Союзсовхозтранс) и др., работая в колхозах, дают прекрасные показатели; их машины всегда находятся в хорошем техническом состоянии, и они во много раз перевыполняют план.

Проведенный в 1936 г. большой женский автопробег лишний раз показал, что женщина на автотранспорте с успехом овладевает высотами техники. В этом пробеге женщины-шоферы показали выносливость, мужество и знание своего дела.

Подводя итоги нашей работы в Международный женский день, мы не должны забывать о том, что на автотранспорте имеется еще много недостатков. Классовый враг использует всякие неполадки. Мы должны помнить, что автотранспортом одно время руководил контрреволюционер троцкист Серебряков. Мы должны уметь разоблачать последышей этой банды.

Образцовой работой, повышением своей технической и политической грамотности, здоровой деловой самокритикой поднимем на высоту работу нашего автомобильного парка.

А. Волкова,

шофер-орденоносец

Соревнование женщин-шоферов Ярославля

6 февраля в Ярославле по инициативе автоклуба был организован пробег-соревнование женщин-шоферов на лучшее знание правил уличного движения.

Женщины-шоферы должны были пройти по улицам города 30 км. В маршрут вошли: узкая дамба, с профилем времен Ивана Грозного, стесненная Б. Пролетарская улица, путь от «Красного Перекопа» через поле, занесенное снегом, и далее по проспекту Шмидта и территории Резинкомбината, где большое движение пешеходов, автомобилей, трамваев и гужевого транспорта. Кольцо маршрута смыкалось на Советской площади. В трех пунктах этого кольца находились контрольные посты, фиксировавшие прохождение машин. Участницы соревнования должны были пройти это кольцо два раза.

В пробеге участвовали 16 женщин-шоферов, управляющих легковыми и грузовыми машинами ГАЗ.

Главным условием соревнования — пройти заданный маршрут в кратчайший срок при соблюдении всех правил движения. На каждой машине был контролер, который при на-

рушении условий пробега записывал штрафное очко.

По легковым машинам первое место в соревновании заняла комсомолка А. Сурмина — шофер обкома ВКП(б), прошедшая весь маршрут в 68 мин.; второе место заняла В. Волкова (Резинкомбинат) — 69 мин.; третье место — комсомолка Н. Качур (Резинкомбинат) — 69 мин. и четвертое место — С. Тихонова (обком ВКП(б) — 73 мин. Все они прошли путь без единого штрафного очка.

По грузовым машинам — первое место заняла Л. Лобанова (Ярипромстрой), пройдя заданное расстояние в 71 мин., и второе — В. Кобылякова (Автотранс) — 73 мин. Однако обе они имеют по 20 штрафных очков.

Сурмина, Волкова и Качур получили призы с грамотами, а Тихонова, Лобанова и Кобылякова — грамоты.

Автопробег показал, что если бы все шоферы водили машины так, как эти женщины-участницы соревнования, то аварии на автотранспорте в Ярославской области были бы редкостью.

М. Емельянов

Ярославль

Спортсменки-автомобилистки

Советские женщины с первых же дней Великой социалистической революции, освободившись от бесправия, плечом к плечу с мужчинами борются за новую, счастливую жизнь.

Не одна тысяча женщин работает и на автомобильном транспорте. Достаточно сказать, что в Москве насчитывается свыше 1 200 женщин-шоферов и сотни женщин обучаются управлению автомобилем на шоферских курсах. В ряде мест (Трест хлебопечения в Москве и др.) в автошколах созданы специальные женские группы. Женщины за рулем советских машин работают честно, добросовестно. Многие из них упорно повышают свой культурно-технический уровень, чтобы работать лучше, по-стахановски, чтобы продлить срок жизни машин, чтобы сэкономить ценное горючее, дефицитную запасную часть, чтобы избежать простоев.

Советские женщины с огромным желанием приобщаются и к автомобильному и мотоциклетному спорту, овладевая высшим классом вождения машин.

В прошлом году впервые в нашей стране были проведены специальные женские автомобильно-спортивные соревнования. Международный коммунистический женский день был ознаменован женскими автомобильными гонками в Москве и Ленинграде, прошедшими с большим успехом, и серией женских спортивно-военно-автомобильных автопробегов в Москве, Ростове-на-Дону, Харькове, Саратове и др.

В ряде общих спортивных соревнований и пробегов женщины также дали хорошие результаты. В Ленинграде, например, на гонках в честь X съезда ВЛКСМ одно из первых мест заняла комсомолка **Маруся Тимофеева**. В скоростном безостановочном автопробеге Ростов-на-Дону—Москва—Ростов-на-Дону одно из первых мест завоевала на своей личной машине автолюбительница — спортсменка **Ма-**

сальская, машина которой пришла к финишу в таком техническом состоянии, что была поставлена в пример гонщикам-мужчинам.

Автомобилистка **Маренина** — научный работник, член Ленинградского автомотоклуба — приобрела известность своими туристскими пробегами. Летом прошлого года она на своей машине совершила туристский пробег, покрыв свыше 5 000 км (см. корреспонденцию т. Марениной в этом же номере журнала).

Блестящей демонстрацией огромного политического и технического роста советской женщины-автомобилистки явился большой женский автомобильный пробег им. Сталинской Конституции, когда 27 отважных женщин за два месяца прошли огромный путь по маршруту Москва — Петропавловск — Аральское море — Кара-Кумы — Киев — Минск — Москва, протяжением 10 116 км. Партия и правительство по заслугам отметили участниц этого пробега. Они были награждены орденами «Знак почета» или почетными грамотами; женщины-победительницы получили поздравление и приветствие от вождя народов товарища Сталина.

Беспримерным в истории советского и мирового мотоспорта явился первый женский спортивный мотоциклетный пробег по маршруту Ижевск — Казань — Горький — Москва. 14 мотоциклисток Удмуртии, жены ИТР и работницы-стахановки Ижевского мотозавода на советских мотоциклах ИЖ-7 блестяще совершили путь от Ижевска до столицы СССР.

Примеру жен ИТР и работниц-стахановок Ижевского мотозавода последовали жены ИТР и стахановки Подольского и других заводов. Они взялись за овладение техникой и тактикой вождения мотоцикла, усиленно тренируются и готовятся совершить большие мотопробеги летом этого года. К большому спортивному автопробегу готовятся жены инженерно-технических работников горьковского автозавода им. Молотова. Широко разверты-



На автомобильных соревнованиях, проведенных ленинградским автоклубом в честь X съезда ВЛКСМ, на дистанцию 1 км с хода победительницей среди женщин вышла комсомолка **Маруся Тимофеева**.

На снимке — **Маруся Тимофеева** за рулем автомобиля

Фото Федосеева



Бывший шофер, ныне инженер автозавода им. Сталина т. Брокш — командор спортивного военизированного женского автопробега Москва — Орехово-Зуево — Москва, проводившегося в 1936 году

вклется подготовка автомобилисток среди жен начсостава Красной армии.

Но все это только начало. Надо, чтобы новые тысячи советских женщин стали водителями автомобилей, отличными автомобилистками. Это необходимо для обороны нашей социалистической родины.

Стремление советских патриоток овладеть автотехникой для укрепления обороны нашей родины прекрасно выражено в словах А. Г. Бараевой, жены ст. лейтенанта, делегатки всероссийского совещания жен командиров РККА.

«Я имею шесть оборонных значков. Я работаю и учусь на курсах шоферов. Для чего я учусь? У меня специальность неплохая; я культмассовый организатор, но хочу освоить машину, чтобы, когда это будет нужно, вместе с мужем сесть на танк и пойти на защиту своей родины».

Сильные своим патриотизмом, своей горячей любовью к родине и вождю народов товарищу Сталину, советские женщины — автомобилистки и мотоциклистки будут идти в одних рядах с отважными летчиками и парашютистками.

«Советская женщина, — говорил т. Ворошилов, открывая совещание жен командиров, — в том числе и женщина Красной армии, наряду с мужьями делает все, чтобы наша социалистическая родина развивалась, крепла и цвела всеми цветами наших социалистических побед и достижений. Она стоит за мир во всем мире, она борется за счастье трудящегося человечества.

Если же классовые враги вздумают осуществить свои разбойничьи намерения и попытаются напасть на Советский союз, они встретят рядом с нашей непобедимой Красной армией всеокрушающую силу в лице наших женщин, в лице советских матерей и сестер».

Старт женского автомобильного кросса по маршруту Ростов — Батайск — Ростов в противогазях. В кроссе приняло участие 15 автомобилей.

На снимке — командор пробега т. Козлова дает старт

Фото Братолюбова



Мой путь



Безрадостно было мое детство. Оно прошло в тяжелой нужде и изнурительной работе на чужих людей, в темноте и невежестве.

Моя новая настоящая жизнь началась только с того дня, когда я бросила батрачить у кулаков и приехала на заработки в Москву. Это было в начале 1928 г. Я устроилась тогда на постройку гаража 1-го парка Мосавтогруза. Специальности у меня не было — я выполняла на строительстве черную работу. После постройки гаража осталась здесь же в качестве подручной слесаря, а потом попала

в 1-й автобусный парк, где работала кондуктором на автобусе.

Все это время в голове крепко сидела мысль — самой научиться управлять машиной. И я не успокоилась до тех пор, пока не была направлена на курсы при том же автобусном парке. Мечты мои сбылись, я стала шофером.

Так все крепче и крепче я становилась на ноги и твердо шла по избранному пути.

Впервые самостоятельно работать на автомобиле я начала в 1931 г. в 3-й автобазе Мосавтогруза, а в 1933 г. я уже получила II категорию.

В настоящее время я работаю шофером в ЦК союза рабочих зерносовхозов на единственной легковой машине ГАЗ. Я — и шофер, и зав. гаражем, и механик, и слесарь, и мойщик — все делаю сама. Возжусь с машиной и любовно ухаживаю за ней. Езжу на ней и уже 3 года и ни разу она еще не была в капитальном ремонте. На моей машине даже краска все та же, с какой она вышла с завода.

Машина нуждается в тщательном уходе, после поездок ее надо всегда осмотреть, прощупать, подтянуть — только тогда она и будет безотказно работать и долго служить. Это я теперь хорошо понимаю.

Оглядываясь на свою жизнь, я вижу, как неузнаваемо она изменилась. Прежде забитая и темная, я стала теперь сознательным работником. Раньше у меня не было возможности учиться, а сейчас ко мне на дом ходит учитель, я повышаю свой общеобразовательный уровень.

Счастливым днем моей жизни был тот день, когда я в Кремле получила от правительства высшую награду — орден «Знак почета» за участие в большом женском автопробеге 1936 г. В ответ на эту награду я обязуюсь работать и учиться еще лучше и в любую минуту встать на защиту нашей великой родины.

Наталья Максимова

Подруги

Подруги Лиды Алексеевой удивились, когда она решила поступить на курсы шоферов. — Что это ты задумала?

— Лидка шофером захотела быть!

Как подруги ни отговаривали, но Лида стояла на своем: «хочу быть шофером, а потом и в техникум пойду».

10 января 1934 г. Алексеева была зачислена стажером в 4-ю автобазу Мосавтотреста, а через два месяца стала полноправным шофером.

На полгода раньше, в августе 1933 г., в эту же автобазу была принята на работу 18-летняя Надя Суворова, окончившая автоучебный комбинат Мосавтотреста.

Они подружались, две девушки — два шофера, две лучших стахановки автобазы. Они все время вместе, день на работе, день на учебе.

— Мы только потому и не работаем на одной машине, что не хотим быть в разных сменах, — говорит Алексеева.

В прошлом году Суворова участвовала в двух военизированных автопробегах. За участие в ночном автопробеге в противогАЗах она награждена грамотой. Получила она премию также за участие в военизированном женском автопробеге Москва — Ногинск — Орехово-Зуево — Глухово — Москва. В этом пробеге перед водительницами — лучшими стахановками московских автопредприятий — стояли сложные задачи: надо было не только вести машину по бугристой и изрытой рытвинами дороге, но и на отдельных участках управлять в противогАЗе и стрелять из винтовки.

Несмотря на трудности, с которыми встретилась участница женского военизированного пробега, Надя Суворова привела свою машину к финишу в полном порядке, без единой поломки.

«Работать по-стахановски. — говорят Суворова и Алексеева, — это значит добросовест-



Тов. Суворова

но относиться к труду, любить и беречь свою машину.

Приходя на работу, мы первым делом проверяем выполнение заявки сменика на ремонт. Есть шоферы, которые считают, что их обязанность только сидеть за рулем, и при возвращении в автобазу они дают контролеру кучу заявок на ремонт. Между тем большинство этих заявочных ремонтов с успехом может выполнить сам шофер во время стоянки под погрузкой или разгрузкой.

Особенно тщательно мы проверяем тормозную систему и рулевое управление, так как неисправности этих механизмов, как правило, приводят к авариям.

Перед тем как проверить работу двигателя, мы убеждаемся в наличии и качестве смазки в картере двигателя, а также проверяем свет фар, заднего фонаря, крюки бортов, резину и т. д. Короче говоря, производим тщательный осмотр машины.

Мы всегда стараемся облегчать грузчикам работу. Подъезжая к месту погрузки или разгрузки, ставим машину так, чтобы эта работа была выполнена с наименьшей затратой времени и сил.

В нашей работе большое значение имеет также знание города. Прежде чем выехать в рейс, мы продумываем полученный маршрут, выбираем ближайший путь, стараемся проезжать там, где меньше светофоров. Сэкономленные таким образом секунды и минуты превращаются в километры, а это — лишние ездки, перевыполнение плана.

Часто можно наблюдать, как шофер, приехав на какой-либо склад с грузом или за грузом, с олимпийским спокойствием просиживает часами в кабине в ожидании, пока грузчик оформит документы. Алексеева и Суворова не считают для себя зазорным, пока грузчики нагружают машину, заняться оформлением документов и добиться скорейшей выдачи или приемки груза.

Работая больше трех лет в автобазе, мы не чувствуем того снисходительно-покровительственного обращения с женщинами-шоферами, которое еще существует в некоторых автобазах. Мы видим, как вообще переменялось отношение к женщине.

Суворова и Алексеева упорно работают над повышением своей квалификации. Суворова — водитель второй категории. Алексеева же только из-за отсутствия 2-летнего стажа практической работы на машине не получила в прошлом году второй категории. Но теперь она ее получит бесспорно.

Сейчас Суворова и Алексеева учатся на



Тов. Алексеева

курсах по подготовке в Автодорожный техникум. Эти девушки, при всей их скромности, отличаются упорством и напористостью — они будут хорошо учиться.

— Мы хотим быть инженерами автотранспорта и мы ими обязательно будем, — убежденно говорит Суворова.

Ник. Винторов

Женщине в СССР предоставляются равные права с мужчиной во всех областях хозяйственной, государственной, культурной и общественно-политической жизни.



(ИЗ СТАТЬИ 122 КОНСТИТУЦИИ СССР) 9