



За рулем

20

ОКТАБРЬ
1937

жургазобъединение Москва



ОРГАНИЗУЕМ ШИРОКОЕ

ПРЕДОКТАБРЬСКОЕ СОРЕВНОВАНИЕ ШОФЕРОВ

Недавно страна отмечала вторую годовщину стахановского движения. Два стахановских года значительно содействовали улучшению работы во всех отраслях народного хозяйства, в том числе и на автотранспорте. Один из основных показателей, — коэффициент использования автопарка, поднялся во многих автохозяйствах с 0,40—0,50 до 0,70—0,85. Значительно вырос за эти два года межремонтный пробег машин, уменьшился расход горючего, увеличился срок службы покрышек, повысился тоннокилометраж.

Возьмем, к примеру, двухлетний итог работы одного стахановца — шофера П. Еремина из 2-го московского автобусного парка. Его автобус № 613 сдан в капитальный ремонт после пробега 146 тыс. км. Это значит, что существовавшая норма — 48 тыс. км — перекрыта втрое.

До капитального ремонта полагается один-два средних, но автобус т. Еремина в них не нуждался. За 22 месяца он имел всего 17 нерабочих дней, из них 7 дней стоял в просмотровых ремонтах, а 10 дней было затрачено на окраску кузова. За это же время машина т. Еремина ни разу не требовала на линии «скорой технической помощи» и вообще не имела ни одного непроизводительного простоя. За стахановцем Ереминым не числится ни одной аварии, ни одного нарушения правил уличного движения.

Обычно в капитальный ремонт отправляют машину на буксире. Но автобус № 613 пошел на завод своим ходом и еще взял на буксир другую машину. А на заводе выяснилось, что множество деталей, которые обыкновенно заменяются во время капитального ремонта, не нуждалось в смене.

Чтобы дорисовать картину стахановской работы Еремина, надо сказать, что он регулярно экономил 20—25% горючего, что составило за 22 месяца свыше 14 тыс. л бензина. За тот же период он получил только два ската покрышек, из них первый был снят после 92 тыс. км пробега (три нормы!), а второй (снятый, когда машина пошла в капитальный ремонт), имел около 54 тыс. км пробега и еще на 50% был годен.

Шофер Еремин, конечно, не единственный. Наряду с ним, в том же 2-м московском автобусном парке имеются десятки стахановцев, показывающих образцы высокой производительности труда.

- 200 тыс. км пробега до капитального ремонта!
- 100, 130 и 150 тыс. км пробега покрышек!
- 20—30 и больше процентов экономии горючего!

Таково качество работы передовых шоферов-стахановцев 2-го автобусного парка. Эти цифры оставляют позади не только европейские нормы, но и ряд американских, где, как известно, наиболее высока культура эксплуатации автомобиля.

На строительстве Замоскворецкого моста работают 11 шоферских стахановских бригад 2-й автобазы Мосавтотреста. Товарищи Бечков, Фролов, Симонов, Юдин, Плужников, Мельников систематически перевыполняют план на 50—70%, и каждая машина дает в среднем по 30 л экономии горючего в день.

В 1-м автобусном парке славится своей работой бригада резинщиков, руководимая т. Назайловым и систематически выполняющая план на 150—200%. Независимо от того, есть или нет заявки от шофера, резинщики ежедневно проверяют покрышки на колесах, поддерживают необходимое давление в баллонах и требующийся ремонт выполняют быстро и добросовестно. Прекрасная работа стахановцев-резинщиков и шоферов позволяет ежемесячно экономить от 50 до

100 покрышек. За это автобаза выплачивает стахановцам тысячи рублей премиальных.

Почти в каждом гараже—большом и малом — есть замечательные люди, полные энтузиазма высокопроизводительного социалистического труда. Беда лишь в том, что опыт их работы зачастую остается неиспользованным, да и сами они не встречаются поддержки со стороны руководителей автохозяйств. В результате останавливается рост, а кое-где наблюдается даже снижение числа стахановцев. Например в начале года в 1-й автобазе Мосгорвнуторга насчитывалось 388 стахановцев. В настоящее время их меньше 300. В 1-й автобазе Мосавтотреста на 1 июня было 724 стахановца, на 1 июля — 602, на 1 августа — 571.

Во многих маленьких и средних автохозяйствах, например в гаражах завода «Лакокраска», Треста ресторанов, Всесоюзной сельскохозяйственной выставки и других, — вовсе не развито стахановское движение. Спросите руководителей этих автохозяйств, кто у них является стахановцем, — и вам вряд ли назовут хоть одну фамилию. Вместе с тем в этих автохозяйствах имеется много шоферов, систематически перевыполняющих план, работающих без аварий, дающих большую экономию резины и горючего. Однако их не замечают, достижения их не популяризируют.

Не перевелись еще любители парадной шумихи вокруг социалистического соревнования — шумихи, за которой не следует практической повседневной работы. Так например, в начале этого года с очень большой помпой был подписан договор о социалистическом соревновании шести московских и шести ленинградских автопредприятий. 1-й московский автобусный парк и 2-й таксомоторный соревнуются с ленинградскими автобусным и таксомоторным парками. 1-й грузовой парк Мосавтотреста соревнуется с 2-м грузовым парком Ленсовета. Московские автобазы хлебопечения и Наркомсвязи — с аналогичными автобазами Ленинграда. Московский авторемонтный завод № 1 — с ленинградским ГАРЗ. Арбитром соревнования является ЦК союза шоферов.

На днях жюри, совместно с директорами и председателями рабочкомов двенадцати соревнующихся предприятий, обсудило итоги работы за первое полугодие и признало, что «ни одно из двенадцати предприятий не выполнило полностью взятых обязательств». Частично выполнили обязательства только четыре хозяйства. Этот позорный итог можно объяснить лишь тем, что ни арбитры, ни обкомы союза, ни руководители соревнующихся автохозяйств не развернули массово-производственной работы, не следили каждодневно за ходом соревнования, своевременно не подтягивали отстающих.

Достаточно привести один яркий факт: в Ленинградском таксомоторном парке, который отмечен как лучший, многие шоферы не смогли даже назвать фамилий тех, с кем они соревнуются, с кем подписали индивидуальные договоры.

Только в самое последнее время, в результате резкой большевистской критики на собраниях по выборам рабочкомов, а также в связи с предстоящей годовщиной Октябрьской революции заметно оживилась массовая работа. В Москве, Ленинграде, Киеве и в других городах объявлены и проводятся стахановские декадни и месячники. В ряде гаражей оживилась работа производственных совещаний. В некоторых начали проверять индивидуальные социалистические обязательства и подписывать новые. Начинает развиваться предоктябрьское соревнование внутри автохозяйств и между ними.

Задача хозяйственных, партийных и профсоюзных организаций автотранспорта заключается сейчас в том, чтобы, опираясь на лучших стахановцев и стахановские бригады, перейти к стахановским цехам, колоннам и целым автопредприятиям, чего до сих пор у нас почти нет. Численным и качественным ростом стахановского движения —этой высшей формы социалистического соревнования — встретим двадцатую годовщину Великой социалистической революции.

Ознаменуем XX годовщину Великой Октябрьской революции новым подъемом стахановского движения на автотранспорте