

4

ЗА РУЛЕМ

1930

АВИАЦИОННО-ПРОМЫШЛЕННЫЙ



МОНТ-ОРИОЛЬ ГИИ ДЕ МОЛАССЕН



БИБЛИОТЕКА  
РОМАНОВ

ГИИ ДЕ МОЛАССЕН

МОНТ-  
ОРИОЛЬ



МОСКВА 1930

ЗАКАНЧИВАЮТСЯ ПЕЧАТАНИЕМ

ПЕРВЫЕ ДВЕ

КНИГИ

БИБЛИОТЕКИ  
РОМАНОВ

под общей  
редакцией

М. ГОРЬКОГО

ПРОДОЛЖАЕТСЯ ПОДПИСКА

„ОГОНЕК“ и 24 книги  
„БИБЛИОТЕКИ  
РОМАНОВ“  
в год—15 руб. Допускается  
рассрочка: 1-й взнос—4 р.  
ТРЕБУЙТЕ ПОДРОБНЫЕ  
ПРОСПЕКТЫ.

МОСКВА 6,  
Страстн. бульв. 11,  
„ОГОНЕК“



ТАРТАРЕН ИЗ ТАРАСКОНА А ДОДЭ



БИБЛИОТЕКА  
РОМАНОВ

А ДОДЭ

ТАРТАРЕН  
ИЗ  
ТАРАСКОНА



МОСКВА 1930



ДВУХНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ ВСЕРОССИЙСКОГО ОБЩЕСТВА «АВТОДОР»

Под редакцией: А. Брагина, Н. Беяева, В. Дмитриева, проф. Д. Крынина  
Мих. Кольцова, Н. Осинского, М. Презента, проф. Е. Чудакова

Третий год издания

РЕДАКЦИЯ: Москва 6, Страстной бульв. 11  
Телефон 3-31-91

КОНТОРА: Москва 6, Страстной бульв. 11,  
„Огонек“, Отдел распростран. Тел. 5-51-69

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА на 1930 год: „За Рулем“  
на год — 4 р., 6 м. — 2 р. 15 к., 1 м. — 40 к.,  
с прил. „Библ. За Рулем“: год — 8 р., 6 м. —  
4 р. 50 к., 3 м. — 2 р. 40 к. За границу „За  
Рулем“: год — 2 долл., 6 м. — 1 д. 25 ц.

FORTNIGHTLY MAGAZINE „ZA RULEM“ („AT THE WHEEL“)

Moscow 6, Strastnoy Boulevard 11, USSR

№ 4 (37)

ФЕВРАЛЬ

1930

*Н. ОСИНСКИЙ*

**Содержание**

Н. Осинский — Автомобиль и дорога в СССР на рубеже 1930 г. 7  
Н. Гордин — Автодор и дорожная повинность в районах сплошной коллективизации . . . . . 6  
Автодорожцы — на посевную кампанию 8  
М. Ольшанский — Военные требования к шоссейно-грунтовым дорогам . . . . . 9  
Дорога и автомобили во всем мире . 11  
М. Дьяков — Проблема зимней дороги . 12  
На фронте автостроительства . . . . . 16  
Пятилетка в автопромышленности . . 19  
М. Соломонов — Обеспечим здоровую работу трактористов . . . 20  
Пятилетка дорожного строительства . 23  
Автомобиль и студенчество . . . . . 25  
Проф. Е. А. Чудаков — Устройство автомобиля . . . . . 26  
Автодорожный экран . . . . . 28  
1-й Московский областной съезд Автодора . . . . . 30  
Автодор на местах . 31

**АВТОМОБИЛЬ И ДОРОГА В СССР на РУБЕЖЕ 1930 года\***

**М**НОГО воды утекло за два с небольшим года, прошедших со времени постановки перед рабоче-крестьянскими массами вопросе: „американский автомобиль или российская телега?“ Если вкратце подытожить важнейшие шаги, сделанные за это время на данном участке хозяйственного фронта, мы получим примерно такой список:

1. Июль — август 1927 г. — начало печатной кампании за автомобилизацию СССР.
2. Сентябрь 1927 г. — основание общества Автодор.
3. Август 1928 г. — посылка комиссии в САСШ для переговоров о возможном содействии американской автопромышленности советскому автостроению.
4. Ноябрь 1928 г. — правительство принимает решение организовать в СССР автомобильный завод мощностью в 100 тыс. машин.
5. Ноябрь 1928 г. — постановление ЦИК и СНК СССР „О дорожном хозяйстве и автомобильном деле в СССР“.
6. Февраль 1929 г. — в печати сообщается, что в САСШ ведутся переговоры с Фордом и „Дженерал Моторс“ об участии в развитии советского автостроения — либо в форме смешанного общества, либо в порядке технической помощи.
7. Апрель 1929 г. — правительство отказывается от мысли привлечь американцев к участию капиталами в будущем автозаводе и решает строить в Нижнем-Новгороде собственными силами предприятие мощностью в 100 тыс. ежегодного выпуска.
8. Конец мая 1929 г. — подписан договор с Генри Фордом о технической помощи для нижегородского завода, о праве постройки в СССР его модели и о закупке у него частей для сборки в СССР.
9. Начало июня 1929 г. — подписан договор с американским инженером Брандтом о составлении проекта и технической консультации при переоборудовании московского завода „Амо“, с доведением мощности завода до 12 тыс. в год через 16 месяцев и до 25 тыс. единиц через дальнейшие 12 месяцев.
10. Июль 1929 г. — решение оборудовать временную сборочную мастерскую в Нижнем-Новгороде на заводе „Гудок Октября“ и приступить к постройке сборочной в Москве.

\* Статья из выходящего в Госиздате сборника Н. Осинского — „Американский автомобиль или российская телега“.

11. Август 1929 г.—заключение договора с американской K<sup>0</sup> Остин на техническое руководство строительными работами в Нижнем-Новгороде.
12. Сентябрь 1929 г.—мощность Нижегородского завода решено увеличить до 120 тыс. единиц, а с учетом непрерывной недели—до 140 тыс. единиц.
13. Октябрь 1929 г.—комитет содействия автостроению при Совете труда и обороны признает необходимым увеличить выпуск массовых дешевых машин до 300 тыс. штук ежегодно.
14. Ноябрь 1929 г.—принято решение об образовании об'единения (концерна) автомобильных и тракторных заводов, благодаря чему производство машин с двигателями внутреннего сгорания получает специальный мощный всесоюзный центр.

\* \* \*

Если проследить по отдельности перечисленные выше шаги по пути развития автодорожного дела, перед нами развернется нижеследующая картина.

Начало печатной кампании за автомобилизацию СССР сразу вызвало многочисленные сочувственные отклики в широчайших массах трудящихся. В редакции газет посыпались сотни писем рабочих, крестьян, инженеров, служащих, приветствовавших идею автомобилизации и борьбы с бездорожьем. Со стороны ряда староверов, занимавших подчас и весьма ответственное положение, высказывались сомнения и возражения. Говорили о недостатке у нас металла для производства большого количества автомобилей, о том, что замена лошади машиной у нас может оказаться невыгодной, о том, что плохие дороги затруднят распространение машин, о затруднениях из-за сурового климата и долгой зимы и т. п. Многие из таких возражений по существу были направлены против возможности быстрой индустриализации страны и оказались отброшенными как победой лозунга ускоренной индустриализации, так и действительным ходом индустриализации за два последующих года. Впрочем, идея автомобилизации впитывалась рядом товарищей с особой медленностью, и даже в пятилетке Госплана, где вопрос об индустриализации был поставлен весьма решительно, она сперва отразилась очень слабо.

Понадобился год работы основанного в сентябре 1927 г. общества Автодор (Общества содействия развитию автомобилизма и улучшению дорог), чтобы необходимость срочного перехода с лошади на автомобиль и быстрого улучшения дорог получила действительно всеобщее признание. Правда, с самого начала виднейшие деятели советского государства и ВКП высказались за эти лозунги (в частности т. Сталин был одним из членов-основателей Автодора). Однако приходилось бороться за целую массу важных частных вопросов. Так, например, размер выпуска 100 тыс. машин ежегодно казался преувеличенным многим товарищам, которые, вообще говоря, стояли за развитие нашего автостроения. „Мы выпускаем теперь только около тысячи машин в год,—говорили эти товарищи;—во всей Европе один Ситроен во Франции выпускает неполных сто тысяч. Мыслимо ли сразу сделать скачок на сотысячный выпуск?

Попробуем сперва создать завод мощностью хотя бы в 12<sup>1</sup>/<sub>2</sub> тыс. при односменной работе, а там посмотрим“. В связи с этим высказывались сомнения, что у нас и не найдется с п р о с а, могущего поглотить сотысячную продукцию. Когда в ответ на это деятели Автодора говорили: „спрос на дешевую машину найдется, а для того чтобы она стоила около тысячи рублей, именно и нужно выпускать ее сотнями тысяч“, высказывались сомнения в том, что дешевая и слабая по грузопод'емности машина окупит себя в работе и сможет соперничать с лошадьёю. Кроме людей, прямоком сомневавшихся в осуществимости автомобилизации, находилось не мало не последовательных ее сторонников. Они стояли за меньшие масштабы производства, за более дорогие, но более мощные машины, ссылаясь при этом на опыт Европы (не Америки) и на то, что для социалистического хозяйства нужны более крупные машины. Эта же группа товарищей не хотела усвоить необходимость внедрения массы легковых машин и считала нужным строить только грузовые или преимущественно грузовые. И во всяком случае на первое время она предлагала думать только о грузовиках. Такие сторонники автомобилизации по суги дела только наполовину отделились от предпочтения конного и пешего передвижения автомобильному: они усвоили только необходимость механической перевозки грузов, а механическую перевозку людей считали попрежнему роскошь.

Не мало времени прошло, пока пропагандисты Автодора сумели внедрить в умы развернутый лозунг автомобилизации: введение массовой, дешевой и легкой машины американского типа для перевозки пассажиров и грузов, а для этого — развитие массового автостроения также по американскому образцу. Не мало времени ушло и на то, чтобы внедрить в умы необходимость и возможность покончить с вековым бездорожьем. Ибо многие считали этот вопрос второстепенным, считали, что лучше тратить средства на железные дороги, (которых у нас так-де мало), или сомневались в возможности осилить такую трудную задачу. Между тем в настоящее время выясняется, что при помощи нескольких десятков тысяч тракторов можно в течение всего нескольких лет превратить все местные дороги СССР в усовершенствованные грунтовые дороги американского типа.

Целый год Автодор вел свою пропагандистскую работу, сплотив всех передовых автомобилистов и дорожников, втянув в себя постепенно сотни тысяч членов и размножившись в целый ряд Автодоров — российский, украинский, белорусский, узбекский и т. д. Эта пропагандистская работа была значительно подкреплена основанием специального журнала „За Рулем“. Журнал быстро достиг тиража в 40 000 экземпляров<sup>1)</sup>.

К августу 1928 г. обстановка созрела в такой степени, что руководящими инстанциями<sup>2)</sup> было принято решение — взять направление на американский автомобиль и послать за границу, в Соединенные Штаты комиссию для переговоров о привлечении американских автозаводов

<sup>1)</sup> В январе 1930 г. тираж „За Рулем“ достиг 60 тыс. экз.

<sup>2)</sup> Непосредственной руководящей инстанцией был в этом случае Московский совет, которому был подчинен московский Автотрест (заводы „Амо“, Ярославский, „Спартак“ и др.)

к постановке у нас расширенного автостроения. Неосходимо было во всяком случае получить у какой-нибудь фирмы модель для воспроизводства ее у нас и наладить покупку у этой фирмы частей для того, чтобы начать сборку в СССР привозимой в разобранном виде машины, а затем постепенно наладить производство всех отдельных частей машины в самом Союзе. Этот совершенно правильный подход к развертыванию собственного автопроизводства был принят с самого начала. При этом считалось возможным участие американцев и в смысле вложения ими капитала, либо в виде концессии, либо в виде смешанного общества. Во всяком случае надо было обеспечить их техническое содействие, приобретение прав на модель и закупку у них частей. Осуществление этих трех последних условий было в интересах самих американцев: вывоз за границу частей (а не готовых машин) имеет в Соединенных Штатах широкое распространение, и в обмен за покупку частей на значительную сумму можно было ожидать и получения права пользования моделью и технической помощи.

К производству была намечена одна из дешевых моделей. Однако под воздействием сторонников более „осторожного“ подхода комиссия должна была начать переговоры о заводе мощностью в  $12\frac{1}{2}$  тыс. машин в одну смену.

В нашей печати отмечалось, что когда комиссия сделала первый раз соответствующее предложение одному крупному автозаводчику, выпускающему до 500 тыс. машин в год, последний рассмеялся и ответил, что о выпуске менее 100 тыс. в год нет смысла разговаривать. В дальнейшем, как также сообщалось в печати, были завязаны переговоры с Фордом и „Дженерал Моторс“ (автомобильный трест Моргана). Форд предложил мощность в 150 тыс. и во всяком случае не менее 100 тыс., „Дженерал Моторс“ соглашался на  $12\frac{1}{2}$  тыс. или, вернее, не хотел итти на большую цифру (будучи, видимо, заинтересован только в продаже нам частей, но не в развитии у нас массового автопроизводства). Форд первоначально предлагал создание смешанного общества, а „Дженерал Моторс“ только соглашался предоставлять нам кредит<sup>1)</sup>.

В ноябре 1929 г. вопрос о размерах будущего нового автозавода был рассмотрен президентом, и было решено держать курс на завод мощностью в 100 тыс. Этим была predeterminedлена постройка нижегородского гиганта. Вместе с тем, поскольку размер завода превращал его в предприятие общесоюзного значения, дело переходило в общесоюзные руки, и в Соединенные Штаты был командирован для окончания переговоров также т. Межлаук, заместитель председателя ВСНХ СССР.

Одновременно с этим важнейшим для развития автостроения решением произошло и другое событие большой важности по линии дорожного хозяйства. Был издан новый дорожный закон. Согласно этому закону народный комиссариат путей сообщения получает по автодорожным делам права объединенного комиссариата, т. е. может действительно регулировать

автодорожную работу в союзных республиках. В союзных республиках создаются подчиненные центру особые органы, равно как таковые учреждаются в автономных республиках и при местных исполнительных комитетах. До этого по существу никто не руководил автодорожным делом в центре, а на местах существовали только так называемые „омесы“, работавшие весьма слабо. С ноября 1928 г. дело регулирования автосообщений и дело дорожного строительства получило хозяина, а также разветвленную сеть обслуживающих его учреждений.

Кроме этого, СНК и ЦИК СССР увеличили этим законом свои ассигнования на дороги в полтора раза за один год и предложили союзным республикам произвести такое же увеличение расходов на дорожное дело. Закон устанавливает также образование республиканских дорожных фондов и указывает, откуда на это должны быть взяты средства. Наконец, закон вводит трудовую дорожную повинность в натуре или деньгах, при чем к этой повинности привлекаются не только отдельные граждане, но и все кооперативы, коллективы и предприятия, пользующиеся дорогами. Этим создается второй мощный источник средств для улучшения дорог.

Переговоры с американскими фирмами к началу весны 1929 г. выяснили, что привлечение иностранных капиталистов к денежному участию в советском автозаводе сулит больше неудобств, чем выгод. Всякое крупное действие пришлось бы „увязывать“ с нашим американским „компаньоном“, он мог оказаться не слишком заинтересованным в широком развитии автодела, мог бы расхотеть с нами в том, кому и как продавать машины, и т. п. В апреле 1929 г. правительство отказалось поэтому от намерения привлечь американцев к участию капиталом в постройке нового автозавода. Завод решено строить собственными силами. Местом будущей постройки был назначен Нижний-Новгород, как город, обладающий значительным рабочим населением, стоящий на великом волжском речном пути, на полдороге между центром сбыта автомашин (Московский район) и Уральским металлургическим районом и притом в достаточном удалении от государственных границ. Московское отделение государственного института по проектированию металлургических заводов приступило к обследованию окрестностей Нижнего-Новгорода и к составлению предварительного проекта, который и был составлен в течение менее двух месяцев.

Тем временем переговоры в Америке продолжались, и 31 мая 1929 г. на родине Форда, в Дирборне, был подписан договор, обуславливающий то необходимое, что мы должны были обеспечить себе в Соединенных Штатах: право пользования американской моделью машины, поставку нам частей для сборки и полную техническую помощь при постройке и пуске завода в ход. Все это Форд согласился предоставить СССР, при чем оплатой пользования моделью и технической помощи (куда входит и обучение посылаемых к Форду наших инженеров и рабочих) является одна только закупка частей<sup>2)</sup>. Поскольку, однако, в течение 4-х лет нам понадобится, и мы взялись

<sup>1)</sup> См. сообщение об этом в № 4 журнала „За Рулем“ за 1929 г.

<sup>2)</sup> Кроме того, Форду оплачиваются расходы на командировку его инженеров, составление проектов и т. п.

закупить у Форда 72 тысячи комплектов частей (по стоимости соответствующих 72 тыс. автомобилей в разобранном виде) на общую сумму в 72 млн. руб. Форд также получает от договора ту выгоду, что обеспечивает себе продажу своего товара и получение обычной от него прибыли.

В результате этого договора была создана прочная основа для осуществления главного лозунга Автодора, было обеспечено в СССР массовое производство легкой и дешевой машины американского образца, и притом лучшей машины этого типа. Современный „Форд“ (новая, усовершенствованная „модель А“, выпущенная в свет в 1927 г.) стоит: 440 долл. (854 зол. руб.) легковая машина и 520 долл. (1 009 зол. руб.) грузовая машина. У нас он будет стоить несколько дороже (поскольку мы не сможем сразу достичь фордовской производительности труда), однако в пределах 1 200—1 300 руб. (по директиве ВСНХ). „Форд“ дешевле всех машин своего класса. В то же время он лучше их, как показывают не только сравнительные испытания, сделанные в СССР, но и то, что к концу 1929 г. „Форд“ явно побил в Америке всех своих рыночных соперников.

Что касается хода развертывания производства на Нижегородском заводе, то в момент подписания договора намечалось нижеследующее: первый год (1929/30) — 12 тысяч, полностью из привозных частей, второй год (1930/31) — 24 тыс., на две трети из привозных частей, третий год (1931/32) — 48 тыс., половина частей привозная, четвертый год (1932/33) — 96 тыс., около одной пятой привозного материала. Впоследствии в этом плане произошли изменения (часть машин в 1929/30 г. решено ввезти в готовом виде, вследствие запоздания с устройством сборочных; наоборот, к концу пятилетки продукция должна оказаться больше, так как мощность завода доводится до 140 тыс., и т. п.). Производство всей машины целиком из советского материала намечается на первый год следующего пятилетия.

Почти одновременно с тем, как был подписан договор с Фордом, был заключен другой договор — с инженером Брандтом (один из выдающихся американских строителей автозаводов) на составление проекта и техническую консультацию при переоборудовании московского завода „Амо“ Мосавтотреста. Этот завод развил довольно крупное (с европейской точки зрения) производство грузовиков, перевалившее в 1928/29 г. за тысячу штук. Грузовик выпускался полутонный, т. е. той грузоподъемности, которую имеет новейший грузовик Форда. Прежнюю модель „Амо“ решено заменить другой моделью (американского 2½-тонного грузовика „Автокар“) и при затрате всего только 7 млн. руб. валюты на закупку нового оборудования за границей и немного больших расходов на перестройки и достройки развить мощность завода сперва до 25 тыс. ежегодного выпуска, а за тем и до 50 тыс. Развитие реорганизованного „Амо“ должно идти таким порядком, что в 1929/30 г. выпускается для начала 2 тыс. „Автокаров“ и в последний раз — еще 1 500 старых машин „Амо“, а всего 3½ тыс. машин. В 1930/31 г. (через 16 месяцев после начала реорганизации) сразу делается переход на выпуск 12 тыс. „Автокаров“; в следующем году число их доводится до 25 тыс., и, наконец,

в последнем году пятилетия выпуск может быть доведен даже до 50 тыс. единиц.

„Автокар“ есть типичный грузовик средней грузоподъемности и будет хорош для более крупных перевозок в совхозах и колхозах, для перебросок грузов по шоссе и для постановки на нем автобусных кузовов. Он должен занять второе место по распространенности вслед за „Фордом“.

Третье место займет ярославский грузовик, тяжелая машина на 4 тонны грузоподъемности, которая подобно „Амо“ вырабатывается уже не первый год и которой установление связей с Америкой принесло новый мотор: мощный двигатель „Геркулес“, ныне на ней поставленный. В связи с общим развертыванием нашего автостроительства увеличивается и производство на Ярославском заводе, программа которого намечается в следующем виде:

	1928/29 г.	1929/30 г.	1930/31 г.	1931/32 г.	1932/33 г.
Штук	300	1 000	2 000	6 000	10 000

Приведенные выше цифры выпуска трех основных автозаводов представляют собою не что иное, как первый вариант автомобильной пятилетки, которая по-настоящему начала складываться лишь после решения о постройке Нижегородского завода, с мая 1929 г. То, что по части автостроительства помещено в общей пятилетке Госплана (составленной ранее этого времени), было только слабым и недостаточным наброском. Первый вариант автомобильной пятилетки в общем итоге приводил к тому, что за пять лет, кончая 1932/33 г., намечалось произвести в СССР 274 тыс. автомобилей и мотоциклов, при фактическом наличии автомобилей в СССР к началу 1929 г. 18.079 штук.

Однако доложенная нами в Госплане СССР 8 июня 1929 г. и одобренная Госпланом автопятилетка оказалась только первым ее вариантом. Уже в этом докладе указывалось на желательность повышения мощности Нижегородского завода до 130 тыс. машин. В сентябре 1929 г. председатель ВСНХ дал разрешение на доведение мощности Нижегородского завода до 120 тыс. единиц, в целях установления правильного соотношения в выпуске грузовых и легковых машин. Поскольку одновременно началось введение непрерывной недели, эта мощность фактически превратилась в 140 тыс. машин. Но и на этом дело не остановилось. Через месяц цифра предельного выпуска дешевых легких автомашин была увеличена еще раз. Увеличение программы постройки тракторов, согласно которой к концу пятилетия будет выпущено 170 тыс. машин в год, поставило вопрос о том, можно ли считать достаточным выпуск в 1932/33 г. всего 175 тыс. всех видов автомобилей. Если считать (может быть с некоторым преувеличением), что работа каждого трактора обеспечивает транспортную работу двух автомобилей, то на обслуживание одного только механизированного сельского хозяйства надо выпустить в последнем году пятилетия свыше 300 тыс. автомашин. А ведь сверх этого имеются потребности промышленности, торгового оборота, пассажирского сообщения. Вот почему в конце сентября 1929 г. Комитет действия автостроению при СТО решил считать необходимым повышение выпуска легких грузовиков к концу пятилетия до 300 тыс. Выльется ли это увеличение программы в расшире-

ние Нижегородского завода или в постройку еще одного мощного автомобильного завода—покажет будущее. Во всяком случае ход событий увлекает нас далеко за пределы той цифры—100 тыс. ежегодного выпуска, которая еще в 1927 г. казалась многим преувеличенной и фантастической.

И не только мы перешагиваем прежние проекты в своих программах. Эти программы уже начинают обращаться к исполнению. Реорганизация „Амо“ идет с некоторым запозданием, но все же идет полным ходом. По Нижегородскому заводу осенью 1929 г. начата постройка московского сборочного отделения, развернуто полным ходом приспособление завода „Гудок Октября“ под временную нижегородскую сборочную и начаты все подготовительные работы (включая постройку железной дороги) на главной территории завода. И по нижегородскому строительству имеется некоторое запоздание, однако осуществление постройки автогиганта все же началось. А согласно договору с известной американской строительной фирмой „Остин“ заключенному еще в июле 1929 г., последняя взялась руководить постройками таким образом, чтобы завод был готов через шестнадцать месяцев от начала строительного сезона 1930 г.

Учреждение автотракторного концерна (объединения), который собирает в единое целое все заводы, строящие автомобили и тракторы, дает им один общий руководящий центр, обеспечивает своевременное и полное осуществление намеченной строительной и производственной программы.

Страна стоит накануне решительного перелома в области безрельсового транспорта. В данном случае не приходится говорить только о сравнительно отдаленных сроках. Уже в ходе 1929/30 г. количество машин сразу более, чем удваивается за счет внутреннего производства, сборки и ввоза, а в ходе 1930/31 г. оно учетверяется по сравнению с наличием машин в начале 1929 г.

Такой же сдвиг совершается и в области дорожного строительства. Если в 1927/28 г. ассигнования на дороги из общесоюзных средств составляли 46 млн. (а в предшествовавшем году даже только 27 млн.), то в 1928/29 г. они равнялись 71 млн., а в 1929/30 г. 116 млн. Три года подряд прирост более, чем в полтора раза, при чем в 1929/30 г. ассигнование достигает уже очень крупной цифры. Что касается расходов из республиканских и местных бюджетов, их рост до 1929/30 г. шел гораздо медленнее (и в частности, директива дорожного закона 1928 г.

об увеличении на 50% ассигнований 1928/29 г. не была выполнена). Однако, как видно из приводимой таблички, и тут в 1929/30 году происходит перелом:

1926/27 г.	1927/28 г.	1928/29 г.	1929/30 г.
40 млн. руб.	53 млн. руб.	66 млн. руб.	123 млн. руб. (с дор. повин.—215 млн. р.).

1929/30 г. будет не только первым годом расширенного строительства „черных“, наиболее усовершенствованных дорог (таковых будет в 1929/30 г. сделано 1 тыс. км), но и годом усиленного ремонта шоссе и приступа к массовому улучшению грунтовых путей.

\* \* \*

Автомобильная техническая революция в СССР находится в самом ее начале. Еще очень мало сделано, и подавляющая доля работы лежит впереди, работы громадной, работы исключительно трудной.

Но наше время есть время громадных задач и быстрых переломов. Разрешение одной огромной задачи облегчает разрешение другой, с ней связанной: одно зубчатое колесо истории толкает другое. Трудно по отдельности поднять производство тракторов до размера 170 тыс., превратить 4 млн. „не дорог, а направлений“ в усовершенствованные пути, довести выпуск автомашин до 350 тыс. штук в год, коллективизировать миллионы крестьянских дворов. А совместное разрешение всех этих задач взаимно облегчает их выполнение. Наличие в стране 200—300 тыс. тракторов позволяет перестроить все дороги в течение немногих лет, ускоряет ход коллективизации и солидно упрочивает ее, колоссально развивает производство и оборот, а потому позволяет легко осилить массовое развертывание автостроения.

Автомобильная техническая революция в СССР есть лишь одно звено общей технической революции, именуемой индустриализацией; эта техническая революция происходит в связи с углублением и доведением до конца социалистического переустройства общества, начатого в октябре 1917 г. То и другое — задачи колоссальной трудности. Однако мы уверены, что справимся с этими задачами, и жизнь показывает, что гора, которую сдвигает с места пролетариат СССР, тронулась и катится все быстрее.

Два года тому назад то время, когда „мы посадим СССР на автомобиль, а мужика на трактор“, рисовалось в туманной дали, теперь оно вплотную стоит перед нами.

Н. Осинский

## ПЕРВАЯ ЗАОЧНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ЧИТАТЕЛЕЙ „ЗА РУЛЕМ“

В следующем номере нашего журнала будет напечатан листок вопросов для проводимой „За Рулем“ первой заочной читательской конференции.

На третьем году существования „За Рулем“ имеет уже бесспорные доказательства того, что он глубоко проник в душу широких читательских масс. Рост журнала с 15000 экземпляров до 60.000, поток читательских писем, отзывы печати—свидетельствуют о популярности журнала.

В настоящее время редакции необходимо ПРОВЕРИТЬ и УТОЧНИТЬ отдельные стороны ее работы, для чего мы привлекаем внимательную критику наших друзей-читателей.

Содержание и злободневность отделов журнала, понятность и усваиваемость языка, степень освещения работы на местах, необходимость углубления некоторых областей, наконец, оформление журнала — это те вопросы, по которым мы хотим узнать коллективное мнение наших читателей.

Товарищи читатели, помните, что заполняя опросный листок и немедленно отсылая его, вы активно влияете на работу редакции.

На заочной конференции должны высказаться все читатели! Ни одного воздержавшегося! Ни одного незаполненного листка!

Редакция „ЗА РУЛЕМ“

# АВТОДОР и ДОРОЖНАЯ ПОВИННОСТЬ в РАЙОНАХ СПЛОШНОЙ КОЛЛЕКТИВИЗАЦИИ

В порядке обсуждения

**Б**ЫСТРЫЙ темп коллективизации бедняцко-среднеяцкой части крестьянства, охватывающей все новые районы и даже целые округа, уже сейчас ставит перед Автодором и дорожными органами серьезную задачу — выработать новые формы работы, более приспособленные к потребностям развития социалистического сектора нашего сельского хозяйства

Сплошная коллективизация целых районов требует полного пересмотра дорожной сети. Уничтожение хуторской системы почти лишает значения множество сельских и районных дорог, которые существуют в настоящее время и на которые расходуются и без того незначительные средства окружных и районных бюджетов.

Возникновение колхозов и целых кустов коллективных хозяйств создает новые центры. Меньшее экономическое значение приобретают дороги, ведущие на ярмарки, в районы, даже в города. На этих дорогах уменьшается перевозка грузов и проезд экипажей.

Совершенно другое значение приобретают дороги, часто вновь созданные, которые ведут к центральным базам колхозов, промышленно-обра-

батывающим предприятиям, создаваемым колхозами а также подездные пути к железным дорогам и водным пристаням. Весь возросший грузооборот района целиком направляется по этим дорогам, требуя возможно лучшего их содержания и постройки с расчетом на значительную грузонапряженность.

Особых условий требуют работы по проведению трудовой дорожной повинности. Если при раздробленности отдельных крестьянских хозяйств дорожные органы весь свой технический аппарат должны бросить в сельсоветы на составление поименных списков привлекаемых на эти работы крестьян, — в районах сплошной коллективизации совершенно отпадает необходимость в составлении таких списков. Заранее известно, что в данном колхозе имеется определенное количество членов, подходящих под закон о трудовой дорожной повинности. Дорожный отдел дает задание правлению колхоза выделить на определенный период необходимое количество людей. При значительном избытке рабочих рук в некоторых колхозах они могут прикрепить к дорожным организациям нужное количество постоянных рабочих, уже мало-мальски знакомых с дорожным делом.

Колхозные ячейки и кустовые коллективы Автодора в связи с полным изменением форм работы дорожных органов в районах сплошной коллективизации приобретают исключительное значение. Ячейка Автодора должна совместно с дорожными организациями разрабатывать планы улучшения дорог колхоза или куста, ей должен быть передан учет рабочей силы в колхозе, подбор для дорожных работ необходимых специалистов (плотников, каменщиков, мостовщиков и др.), она должна своевременно ставить вопросы о подготовке леса, камня, песку и других материалов, необходимых для намечаемых дорожных работ; она же, наконец, должна наладить общественный контроль над своевременностью и качеством работ по улучшению дорог, проводимых в районе колхоза.

Кустовой коллектив должен периодически знакомиться с ходом дорожного строительства в колхозах куста, давать им оценку, устанавливать дефекты работ, устранять их, требовать от дорожных органов приведения в порядок изношенных участков дорог, интересоваться заготовкой материалов по отдельным колхозам и, со своей стороны, организовать общественный контроль над ходом строи-



*Дорожный струг (грейдер), работающий с гусеничным тягачем на полотне грунтовой дороги*



гельства и сохранностью дорог и дорожных сооружений.

Последнюю задачу кустовые коллективы и колхозные ячейки Автодора должны выполнять со всей тщательностью. До настоящего времени дорожные органы, построив мост, передают его на попечение ближайшему сельсовету. Последний, не имея специальных людей для регулярного осмотра состояния мостов и других дорожных сооружений в своем районе, не обращает внимания на сохранность этих мостов. Проезжающие крестьяне, особенно в районах безлесья, считают своим долгом срезать перила, вынуть доски из настила, вытащить болты и гайки и мост через несколько месяцев окончательно уносится водой или проваливается в овраг. С этим-то злом в первую очередь должны бороться местные автодоровские организации. Следует провести беседы по деревням, в хатах-читальнях о том, что дороги и мосты необходимы для крестьянства, что портить их преступно и т. д. К наиболее злостным вредителям надо применять самые строгие меры взыскания.

Каждая колхозная ячейка Автодора, каждый кустовой коллектив должны держать под неослабным наблюдением мосты и дорожные сооружения своего района. Как только настил стал гнить, необходимо немедленно заменить испорченные доски и затем смотреть за исправным состоянием болтов и гаек, перил и пр.

Надо тщательно учесть карьеры гравия, песку, залежи камней в районе, знать состояние их запасов, целесообразно расходовать их и пр.

Наконец, нужно остро ставить вопрос о механизации работ, проводимых в порядке трудовой дорожной повинности. На лопатах и граблях дальше выезжать нельзя. Ячейки Автодора должны следить, чтобы эти работы давали наилучший результат, и должны требовать от дорожных органов их механизации. Надо отвыкнуть от русского „авось“, работы должны быть строго планируемыми, хорошо сделанными.

Одним из условий, необходимых для нормальной работы автодоровских организаций в колхозах должно явиться максимальное вовлечение членов колхозов в Автодор. Нужно вести широкую и систематическую информационную работу по разъяснению задач Автодора, значения автомобильного и дорожного хозяйства, необходимости механизации сельского хозяйства и пр.

Автомобиль в колхозах должен занять почетное место и наши органи-



*Утюжка грунтовой дороги трактором машинно-дорожного отряда МКХ*

зации должны всегда быть практическими помощниками колхозов. Коллективы общества должны установить подлинную потребность в машинах, помогать переводу гужевой тяги колхоза на механическую, заботиться о правильном использовании машин, об обеспечении их ремонтом, горючими и смазочными материалами, запасными частями и пр. Наконец, наши автодоровские организации должны заняться массовым обучением членов колхозов управлению автомобилем и трактором. Это относится также и к дорожному, моторно-водному и мотоциклетному делу.

Ячейки Автодора должны также интересоваться правильным использованием тракторного хозяйства колхоза, через соответствующие организации создавать консультации по вопросам работы общества для членов колхозов и, наконец, оказывать содействие государственным органам, проводящим те или иные мероприятия, как это сделали коллективы Укравтодора при проведении экономического учета дорожной сети Украины.

Автодор в районах сплошной коллективизации должен стать действительным помощником полной автомобилизации и тракторизации сельского хозяйства. На работу в этих районах отделения и коллективы общества должны обратить самое серьезное внимание.

Минск

*Н. Гордин*

## НЕОБХОДИМЫ СВОДКИ СОЦСОРЕВНОВАНИЯ!

**О**ТРЫВОЧНЫЕ и случайные сведения с мест не дают полной картины социалистического соревнования, проводимого автодоровскими организациями.

Надо признать, что наши организации в этом смысле сильно отстали от заводов и даже от учреждений. Чтобы точнее определить показатели соревнования и учесть накопившийся опыт, Центральный Совет просит сообщить о ходе соревнования на местах. Нас интересует несколько основных вопросов: давно ли началось соревнование; кто был инициатором — низы или аппарат; что

принято в качестве главных показателей соревнования; насколько захвачена деревня; каковы первые реальные итоги соревнования.

От Москвы и Ленинграда мы ждем особенно подробных сводок, ибо их опыт мог бы послужить материалом для остальных организаций.

Предлагаем сводки, содержащие в себе цифры, факты и выводы, прислать в самом срочном порядке.

Генеральный секретарь Автодора *Кузнецов*

Отв. секретарь секции агитации и печати  
*Потапов*

# АВТОДОРОВЦЫ—на ПОСЕВНУЮ КАМПАНИЮ!

**Н**АСТУПАЕТ горячая для всего Союза республик страда — подготовка к весенней посевной кампании. Автодор в этой страде должен быть в первых рядах.

Каковы особые задачи Автодора в этой кампании?

Мобилизация всего автотранспорта для быстрых и массовых перевозок семян и сельскохозяйственных машин — первая задача автодоровских коллективов и ячеек.

Чтобы выполнить эту задачу, автодоровцы должны зорко следить, чтобы весь автомобильный парк, имеющийся в районе, в учреждениях и предприятиях был заранее подготовлен к перевозкам. Не должно быть больных и невышедших в ударные колонны машин на помощь посевной кампании. Если существующие ремонтные мастерские загружены или не могут справиться со всеми больными машинами, необходимо мобилизовать все средства местных организаций, чтобы открыть новые мастерские или расширить существующие. Для этой цели нужно выделить кадры специалистов-автодоровцев, которые будут отвечать за правильное выполнение этой работы.

Вторая и не менее важная задача — это стопроцентная мобилизация тракторов. Эта задача встает перед всеми автодоровскими коллективами в связи с тем, что Автодор на этапе сплошной коллективизации страны включил в цели общества содействие тракторизации сельского хозяйства. Это расширение функций общества должно быть испытано на проведении настоящей посевной кампании. Лозунг нового знамени Автодора в данный момент: „Поднять тракторную подготовленность мест к проведению посевной кампании“.

Если тысячи тракторов не смогут выйти в поле, так как они нуждаются в ремонте или не имеют рулевых — разве не ясно, что тракторный фронт требует усиленного подкрепления? Это подкрепление должны дать автодоровские коллективы. Это теперь их прямая задача.

Надо немедленно выяснить через земорганы, в каком состоянии находится тракторный парк района, имеются ли необходимые части к тракторам и какие меры приняты, чтобы их получить. Надо взять каждый больной и неисправный трактор на учет и энергично мобилизовать средства местных организаций на расширение тракторно-ремонтных мастерских и на открытие новых.

Третья боевая задача автодоровских коллективов — это подготовка трактористов-рулевых, охват водителей машин инструктажем и распространение в массах правильных сведений об уходе за трактором, помня, что неправильный уход выводит трактор из строя.

Не должно быть трактора без подготовленного рулевого!

Особенно возрастает ответственность заводских и фабричных коллективов Автодора. Каждое усилие, каждая помощь в этом деле — это восстановленный трактор, новые гектары вспаханной земли, новые тонны хлеба, крепкий кирпич в фундамент нового коллективизированного сельского хозяйства.

Собирайте автодоровские коллективные силы! Мобилизуйте общественности! Расширяйте авто-тракторно-ремонтные мастерские и организуйте новые! Создавайте, с помощью шефских организаций, ударные бригады слесарей, монтеров, техников и рабочих иных квалификаций для поездки в деревню накануне и в дни посевной кампании с целью ремонта тракторов и автомашин! Организуйте курсы для подготовки трактористов! Готовьте побольше рулевых! Распространяйте в массах правильные сведения об уходе за автомобилем и трактором!

Каждый коллектив и ячейка Автодора должна самомобилизоваться.

Ни одного безработного трактора, ни одного бумажного автодоровца! Все на фронт посевной кампании 1930 года!

*Центральный Совет Общества Автодор*

---

В ближайшее время будет выпущен **специальный номер** журнала „ЗА РУЛЕМ“, посвященный работе Автодора в колхозах, совхозах и районах сплошной коллективизации.

**Товарищи автодоровцы, работающие на селе шлите материалы о работе ваших отделений и ячеек Автодора.**

Материалы к этому номеру направляйте с соответствующей пометкой.

# ВОЕННЫЕ ТРЕБОВАНИЯ к ШОССЕЙНО-ГРУНТОВЫМ ДОРОГАМ



*Советский гусеничный трактор „Большевик“ с мощным грейдером на дорожных работах*

**Д**ЛЯ ВСЕХ совершенно очевидна роль, которую будет играть сеть шоссейно-грунтовых дорог в обороне страны, особенно в пограничных областях. Однако эти дороги только тогда наилучшим образом обеспечат их оборонное значение, когда при их проектировании и постройке будут учтены помимо технико-экономических требований и требования чисто военного характера.

Запроектированные в пятилетке денежные ассигнования, целый ряд организационных мероприятий в дорожном строительстве и широко развертывающаяся деятельность Автодора позволяют с уверенностью сказать, что ближайшие же годы далеко оставят позади прежние темпы. Уже в следующем году начнутся работы на тысячах километров, и было бы преступно, с той же беспечностью, которая имела место до сих пор, обойти вопрос о необходимости всемерного учета военных требований при строительстве дорог.

Силами одних военных работников трудно гарантировать недопущение ошибок на территории нашего обширного Союза.

Основные военные требования должны быть известны широкой советской общественности и в первую очередь всему техническому персоналу, непосредственно ведущему проектирование и постройку дорог. Только тогда мы гарантированы от ошибок и обеспечим надлежащий контроль.

Каковы основные военные требования предъявляемые к шоссейно-грунтовым дорогам?

Дороги в оборонных целях служат для передвижения по ним войск, подвоза всех видов снабжения и вывоза (эвакуации) всего излишнего с фронта; передвижения могут быть к фронту, с фронта и вдоль фронта.

Непосредственная угроза во время передвижения будет, главным образом, от нападения воздушных сил противника и дальнего артиллерийского огня. В соответствии с этим и нужно определить основные требования к дорогам.

Дороги должны соответствовать условиям боя и максимального сохранения физических сил бойцов.

Для обеспечения свободного передвижения войск и обозных колонн (в том числе и автомобильных) прежде всего необходимо, чтобы ширина дороги обеспечивала встречное движение.

Учитывая, что в составе колонн может быть артиллерия, иногда танки, тяжелые автогрузовики, нужно, чтобы полотно дороги, а особенно искусственные сооружения (мосты) были достаточно прочны для пропуска таких тяжестей.

Важнейшей задачей является максимальная маскировка идущих колонн. Отсюда требование: при всякой возможности стараться проектировать дорогу через лес, а не по открытым местам; во всхолмленном районе нужно проводить дороги не прямо через вершины, а в обход по тому скату, по которому двигающаяся колонна позже будет наблюдаема и обнаружена противником.

Дороги строящиеся с придорожными канавами должны обеспечить быстрейшую возможность рассредоточения колонн, особенно обозных, при воздушных нападениях, путем устройства достаточного числа перекидных мостков, съездов и т. д.

При постройке дорог в открытом районе нужно всемерно рекомендовать обсадку их за придорожными канавами деревьями и даже двумя рядами деревьев с каждой стороны, что помимо маскировки позволит сохранять и физические силы бойцов. Деревья желательно подбирать быстро растущие и дающие достаточную тень; появившееся в печати предложение производить обсадку дорог фруктовыми деревьями с военной точки зрения не особенно желательно; естественное желание собирать фрукты будет нарушать дисциплину походного марша, а употребление недозревших фруктов может повести к массовым заболеваниям. Возражения, что обсадка дорог деревьями дает возможность самолетам противника быстро обнаружить дорогу, мало основательно, так как скрыть дорогу невозможно: она отчетливо видна с высоты 3 000—4 000 м и к обычной демаскировке обсадка мало что добавит, а содействовать маскировке идущих колонн будет в сильной степени.

При прохождении шоссейно-грунтовых дорог вдоль железнодорожных линий, которые зачастую будут объектом для бомбометания воздушных сил противника, необходимо стремиться относить их на такое расстояние, чтобы сбрасываемые авиабомбы при рассеивании не попадали на полотно шоссейно-грунтовой дороги, — т.е., примерно, на 300—500 м.

При постройках в прежние времена совершенно не считались с бесконечным пересечением железнодорожных линий обыкновенными дорогами; между тем возрастающая интенсивность движения как в мирное время, так особенно в военное, категорически выдвигает требование стремиться не допускать этих пересечений, а проводить обыкновенные дороги по одну сторону железнодорожной линии; там же где эти пересечения неизбежны — делать их в разных уровнях.

При проектировании рокадных дорог (считая рокадой по отношению к направлению госграницы), нужно стремиться, чтобы они были скрыты и прикрыты от возможного противника. Скрытность такой дороги достигается прокладыванием ее через леса и по обратным склонам возвышенностей. Прикрытие — требует прокладывать дорогу за выгодным для нас оборонным рубежом (всхолмленный район, река, группа озер и т. д.), причем удаление от переднего края этого рубежа должно по возможности гарантироватьдвигающиеся колонны от действия артиллерийского огня примерно на 8—10 км.

При выборе мест для сооружения мостов, всегда учитывают исключительно технико-экономические требования. Но если учесть, что водный рубеж может быть использован для обороны и что в таких случаях обороняющийся всегда должен стремиться сохранить переправы за собой, то совершенно естественно, что к выбору места для устройства мостов нужно подойти особо-внимательно. На тех дорогах, которые нужны будут для боевых операций, нужно предъявить чисто тактические требования: мосты нужно строить на излучинах рек,

обращенных в нашу сторону, наш берег должен быть господствующим, или, в крайнем случае, рельеф местности на обратном берегу должен обеспечивать возможность устройства выгодного предместного укрепления (тетдепона).

При прокладывании дорог через большие болотистые районы, через горные ущелья, дорога в таком случае будет тесниной, не дающей возможности развернуться в боевом порядке. Единственным выходом в данном случае будет обеспечение, по возможности, дополнительных обходных путей, которые могут быть, конечно, менее совершенны по проезжаемости чем основные дороги. К таким же теснинам нужно отнести и дороги, проходящие через населенные пункты; хотя, в смысле маскировки, казалось бы, выгоднее использовать населенные пункты, однако, целесообразнее рекомендовать прокладывать дороги мимо населенных пунктов.

Для ориентирования войск на дорогах нужна установка покิโลметровых столбов и указателей на перекрестках.

Для сохранения физических сил войск нужно прокладывать дорогу по кратчайшему направлению (прямолинейно), однако с учетом указанных выше требований маскировки. Там где будет возможно прокладывать дороги прямолинейно, чтобы предотвратить просмотр вдоль дороги на большие расстояния, необходимо рекомендовать через небольшие промежутки (3—5 км) делать слегка заметные изгибы, на величину в три-четыре раза превышающую ширину полотна, а затем снова выправлять дорогу и идти прямо до следующего изгиба.

Поскольку дорога с крутыми под'емами будет утомлять войска, необходимо стремиться не допускать крутых под'емов.

Очень желательно обеспечить возможность в соответствующее время года двигаться по обочинам хотя бы пехоте и кавалерии.

При обеспеченности движения по обочинам дороги, в жаркое время года очень положительную роль сыграла бы двойная обсадка по обе стороны, дающая много тени и тем частично спасающая от изнуряющей жары.

Наконец, прокладывая дорогу, нужно учитывать необходимость проведения ее таким образом, чтобы были обеспечены по пути следования места ночлега и больших привалов для войск. Для ночлега, видимо, придется (во всяком случае в холодное время) использовать населенные пункты, а так как с точки зрения чисто боевой мы рекомендовали обходить эти пункты, то для отдыха нужно будет к ближайшим населенным пунктам (до 5 км) обеспечить хорошие подходы. Что касается мест больших привалов, — здесь будет играть роль наличие районов обеспечивающих скрытность (маскировку), надежную оборону выдвинутыми вперед охраняющими частями и источники водоснабжения; очень возможно, что в некоторых районах необходимо будет поставить вопрос об устройстве для этой цели колодезев.

Кроме изложенных чисто-тактических требований к дорогам, естественно, что для органи-

зации бесперебойного подвоза и эвакуации необходимо обеспечить вполне оборудованные выходы к грунтовыми дорогам от ближайших железнодорожных станций и водных пристаней.

Как видно из этого краткого обзора, надлежащее устройство дорог с военной точки зрения чрезвычайно важно. Практическое применение этих требований в значительной степени усложняется тем, что тактические требования зачастую расходятся, а иногда прямо противоположны технико-экономическим требованиям; только зная всю сумму требований и

помня о ней, трезво оценивая на месте всю совокупность имеющихся данных, можно в каждом конкретном случае найти верное решение.

Мы стоим перед большими задачами в дорожном строительстве. Необходимо всеми мерами обеспечить, чтобы в нем вопросы оборонного характера не были забыты. В первую очередь, необходимо использовать остающееся зимнее время для тщательного изучения в кружках и на краткосрочных курсах Автодора при ближайшем участии начсостава Красной армии этих основных военных требований.

М. Ольшанский

## ДОРОГИ И АВТОМОБИЛИ во ВСЕМ МИРЕ

В результате повышения австралийским правительством ввозных пошлин на автомобильную продукцию, один крупный американский концерн (название его английский журнал „Мотор“ не сообщает) заключил договор на выпуск автомобилей внутри Австралии на сумму около 10 млн. рублей в течение этого года.

Эта сделка — один из образчиков того, как американский капитал умело и неуклонно преодолевает великобританские барьеры и побеждает Англию в ее же колониях.

Нью-Йоркские власти издали постановление об обязательном оборудовании таксомоторов тормозами на все колеса и небьющимся стеклом. Шоферам такси впервые предложено носить темно-серую форменную одежду по установленному полицейским департаментом покрою.

Новый принцип сочетания пешеходного и колесно-моторного движения применяется в виде опыта муниципалитет Манчестера в Англии. Пешеходы будут сами приводить в действие световой сигнал, останавливающий движение по мостовой. Красная лампочка будет автоматически включаться на 15 секунд, в течение которых пешеходы пересекают улицу, затем также автоматически будет снова загораться зеленый сигнал на 45 секунд, в течение которых остановить движение нельзя. Эта деталь имеет целью предупредить хулиганские злоупотребления правом пешехода.

Южно-американская республика Чили, занимая площадь в 758 870 кв. км, имеет дорожную сеть протяжением в 35 тысяч км. Из этого количества только 5 тысяч км пригодны для быстрого автомобильного движения. Ожидается,

что к концу этого года будет проложено 500 км новых усовершенствованных дорог.

На острове св. Елены (куда был сослан Наполеон) только сейчас разрешено автодвижение, запрещенное „из уважения к памяти великого корсиканца“. До сих пор на острове нет хороших дорог, так что до их прокладки все равно грузовое движение будет невозможно.

Фонд дорожного строительства в Англии в течение 1928 года увеличился на 949 797 ф. ст. (свыше 9 млн. рублей) и составляет 21 298 тысяч ф. ст. (около 212 млн. рублей). Дорожная сеть Англии имеет протяжение свыше 288 тыс. км. (179 095 миль), при чем за последние десять лет было проложено 2 000 км внегородских дорог.

Снабжение Германии шинами производится по соглашению, заключенному германскими и иностранными фабрикантами на следующих основаниях. Немецкие фабрики покрывают 75% всей потребности (Континенталь 45%, немецкие фабрики Денлопа—20, Феникс, Фульда 45%, немецкие фабрики Денлопа—20, Феникс, Фульда и Дека—10%); американцы ввозят 13%; остальные 12% дают Энглеберт, Мишлен и Пирелли. В связи с этим распределением фирма Мишлен решила построить в Карлсруэ специальную фабрику, чтобы наиболее благоприятно использовать выделенный ей контингент.

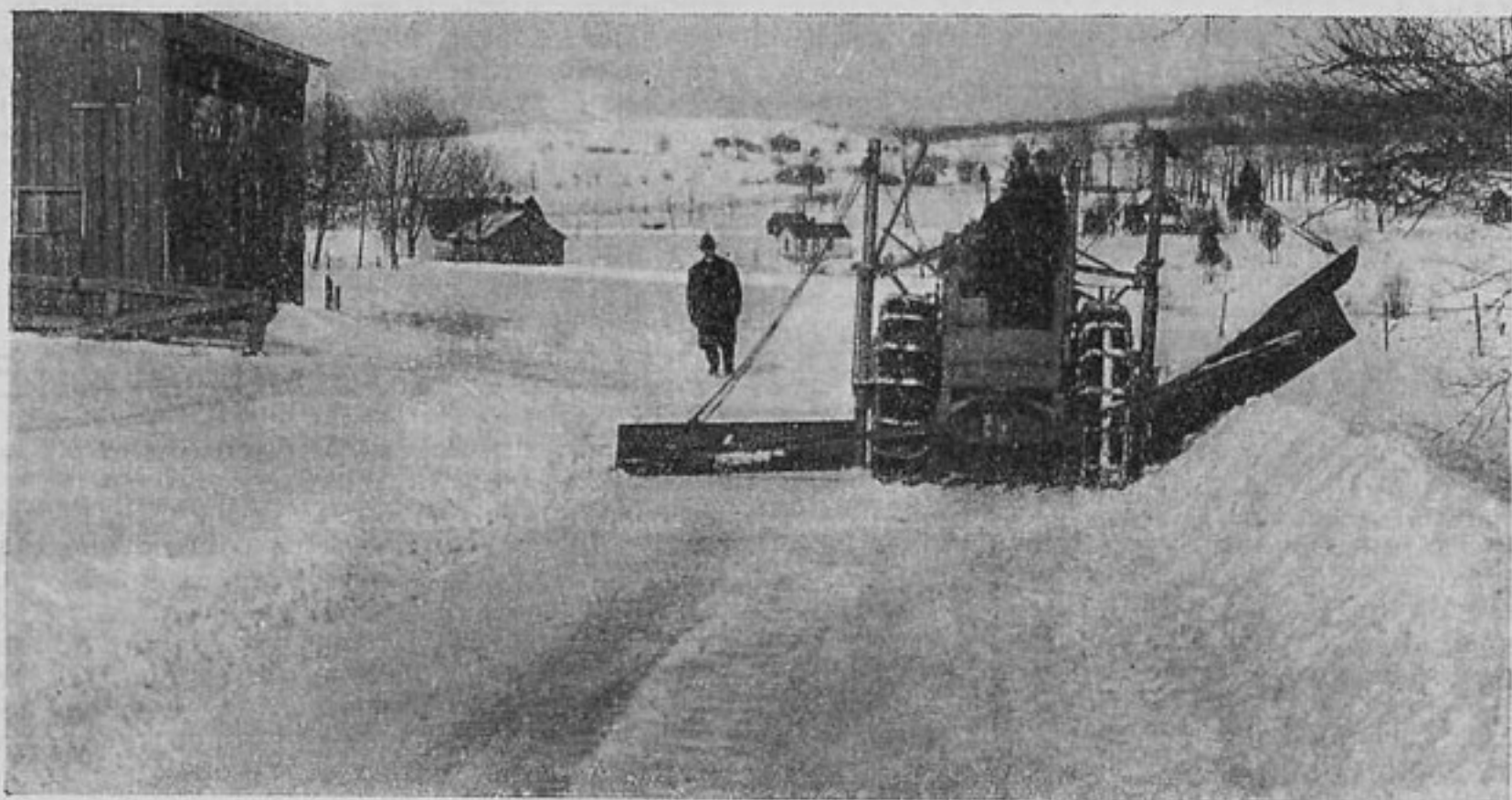
Даже в Болгарии за последние три года число автомобилей увеличилось больше чем в 2 раза, поднявшись с 1 380 в январе 1927 г. до 3 000 в данное время, несмотря на высокую пошлину (25%) и плохую дорожную сеть.

Импорт машин в страну за последние пять лет возрос с 173 до 799 автомобилей.



**Автоветеран.** Недавно жители Берлина наблюдали в центре столицы у Бранденбургских ворот оригинальное зрелище: два автомобиля „Бенц“, один построенный 30 лет тому назад, другой — в этом году, отправились из Берлина в Гамбург (расстояние между этими городами 300 км). Отправка обоих автомобилей была предпринята с целью доказать прочность германской автомобильной продукции. „Автоветераном“ правил шофер Пфанц, управлявший этой же машиной 30 лет назад

## ПРОБЛЕМА ЗИМНЕЙ ДОРОГИ



Трактор с простейшим приспособлением (скребками), установленным для очистки снега

**В**СЯКОЕ описание специальных приборов для движения по снегу (в том числе и аэро-авто-и мотосаней) начинается с утверждения, что „климатические условия Советского Союза не дают возможности применять для передвижения в зимнее время нормальный автотранспорт“. Пока мы имели ходовой автопарк в 10 000 машин—однодневную продукцию заводов Форда—это положение никем не оспаривалось. Машины в зимнее время или останавливались, или работали только в городах.

Но наступает новое время. По дорогам Союза скоро побегут сначала десятки, потом сотни тысяч машин; составлен и проводится план автомобилизации сельского хозяйства и системы низовой кооперации; наконец, густая сеть междугородных и межселенных пассажирских

и грузовых автолиний должна окончательно сблизить городское и сельское население и их производства.

Если вся эта масса машин будет останавливаться на зимнее время, какая же это автомобилизация!

Нужно иное разрешение проблемы зимнего движения автомобилей. Мы ни одной минуты не думаем умалять значения аэро-и автосаней. Но их транспортное значение все же невелико и не имеет веса в общем итоге намечающихся в связи с автомобилизацией зимних сообщений по всему Советскому Союзу. Аэросаням нужны снежные, целинные просторы, где они могут полностью проявить свои положительные свойства.

Как же разрешена задача зимнего движения в Америке, в которой зимы по суровости и снежности близко подходят к нашим? Сельское хозяйство Америки имеет около 40% всего 27-миллионного наличия автомобилей в стране, и ясно, что в этой области мы не только можем, но и должны у нее поучиться. Единственным способом поддержания непрерывности автомобильного движения Америка считает механическую расчистку всех дорог, соединяющих населенные пункты.

Вопрос о механической очистке дорог от снега еще почти не подымался ни печатью, ни хозяйствами из-за полной нерентабельности снегоочистки при слабом развитии у нас



Одно из последних приспособлений для снегоочистки американской фирмы „Вальтер“

автомобильного движения. Правда, в незначительной мере снегоочистка производилась Московским коммунальным хозяйством на подмосковных дорогах и в других местах, но она не выходила из стадии опыта и не носила характера непрерывности и серьезности. В настоящее время, в преддверии небывалых темпов автомобилизации Советского Союза, надо вплотную подойти к этому вопросу, чтобы не только иметь автотранспорт, но чтобы его эксплуатация действительно принесла бы ожидаемый экономический эффект.

По типам снегоочистителей могут быть разделены следующим образом.

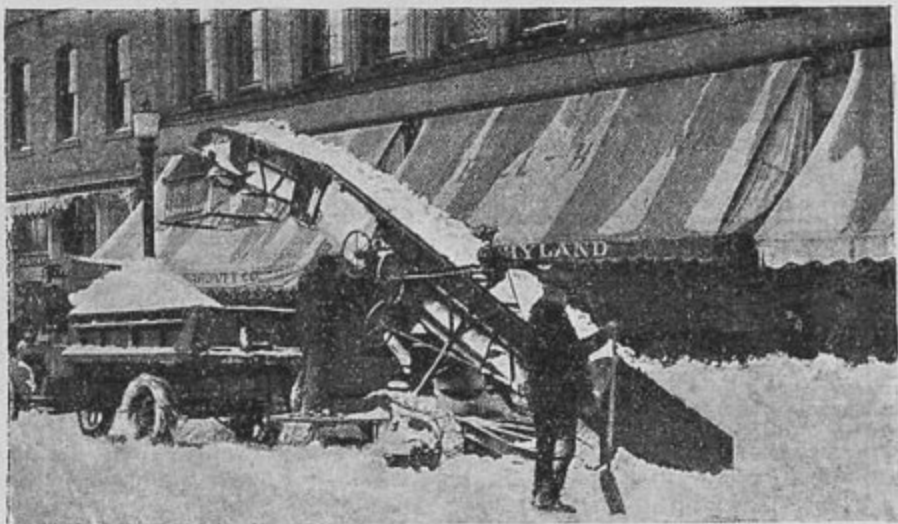
1. Легкие модели, снабженные скребками и лопатами. Обыкновенно эти приспособления устанавливаются на шасси нормального грузового автомобиля и служат для отбрасывания снега к какой-либо стороне дороги. Сущность работы состоит в том, что плоский или вогнутый скребок может при помощи специального управления изменять свой угол и наклон в зависимости от условий работы и крепости снега.

Эти же машины могут снабжаться и стальными плугами-треугольниками, действующими по принципу клина. Прибор такого типа врежется в снег и отбрасывает его уже на обе стороны. Ширина прохода при этом равняется ширине плуга. При условии достаточной рыхлости снега такие машины могут дать значительно больший результат, чем снегоочистители скребкового типа. Скорость движения таких машин достигает 20—25 км в час.

На некоторых моделях применяются разные комбинации обоих способов. Имеются машины с центральным плугом и боками, свободно управляемыми легкими скребками. В этом случае скребки работают во время прохода—один на окончательное выравнивание уже очищенной дороги, другой—на уплотнение, образующееся при очистке снежного вала на обочине. Очень оригинален тип двойного скребка, применяемый на системах снегоочистителей „Вальтер“. В нем имеются два управляемых скребка, комбинацией углов у которых можно достигнуть любых условий для очистки.

2. В тяжелых моделях приспособления совершенно одинаковы с приспособлениями легких моделей. Они отличаются от последних только прочностью и размерами прибора. Обыкновенно снегоочистители тяжелого типа устанавливаются на гусеничных тракторах. Особенно распространена установка и приспособления снегоочистительных приборов на тракторах „Катерпиллер“. В значительной меньшей степени для этой цели применяют тракторы „Клетрак“, „Хольт“, „Монарх“ и др.

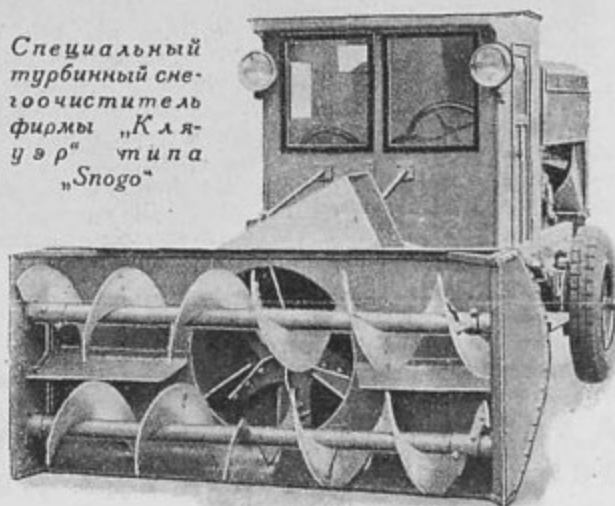
3. Снегоочистители ротационные или турбинные. Эти приборы наиболее пригодны для очистки дорог на возвышенностях, где часто выпадает снег.



Снежный экскаватор на работе в американском городе

Сущность их конструкции состоит в том, что впереди нормального плуга помещены два мощных стальных ротора, работающих от мотора автомобиля или трактора, на котором смонтирован прибор. При ровном слое снега этот прибор работает вместе с движением вперед самой машины, делая проход очистки до 3,15 м и отбрасывая снежную струю высотой до 5—6 м на 5—7 м от дороги. Если же на пути машины встречается снежное препятствие—большой сугроб или очень глубокий слежавшийся снег, пройти которое у нее не хватает силы даже на самой нижней передаче, выключением сцепления вся мощность мотора передается роторам, разбрасывающим препятствие и дающим возможность машине двинуться дальше. Перед снегоочистителями толкающего типа—турбинные имеют неоценимое преимущество; при применении их по краям дороги не образуется снежных валов, которые появляются в результате очистки при помощи снежных плугов и делают через некоторое время очистку затруднительной или прямо невозможной.

Турбинные снегоочистители строятся различных типов, веса и мощности в зависимости от условий и назначения работы



Специальный турбинный снегоочиститель фирмы „Кляуэр“ типа „Spogo“

и типа машины, на которой они устанавливаются. Так по спецификации особенно распространены в Америке приборы „Snow King“ („Снежный король“). Ширина очистки в зависимости от типа прибора находится в пределах от 3,15 м до 2,13 м, полный вес прибора с тягами и креплениями от 2680 кг до 1590 кг.

В зависимости от веса и устройства турбинные снегоочистители делятся так же, как и плуги на легкие и тяжелые. Легкие устанавливаются на грузовиках „Вальтер“, „TWD“ и др., а также на малосильных тракторах. Тяжелые модели монтируются исключительно на мощных гусеничных тракторах тех же фирм, которые мы уже упоминали, говоря о тяжелых плугах.

Из снегоочистителей турбинного типа следует особо отметить специальную машину типа „Snogo“. В отличие от машин, о которых мы говорили выше, где снегоочистительный прибор только монтируется в определенное время года на нормальный грузовик или трактор, здесь мы видим уже специально сконструированную машину.

Мощный шестицилиндровый мотор, развивающий 140 л. с. при 1200 оборотов, помещается в задней части машины и приводит в движение, во-первых, сам автомобиль, а во-вторых работающее на снегоочистку приспособление. Весь прибор заключен в коробку, в которой помещены два вала. На каждом из валов установлена пара бесконечных винтов с лезвиями, обращенными в разные стороны. Лезвия винтов размельчают снег и подают его к мощному ротору, расположенному в центре



Приспособление для зимней езды „Сноу-Берд“ (снежная птица), установленное на „Форде Т“

коробки. При помощи этого ротора снег через специальную трубу отбрасывается далеко в сторону.

4. Наконец, упомянув о снежных экскаваторах, мы закончим очерк приборов, применяющихся в американской практике для поддержания непрерывной и удобной эксплуатации автотранспорта зимой. Эти машины выбрасывают снег своими ковшами по сторонам дороги или нагружают его в автомобиль или автопоезда. Снежный экскаватор—это уже машина, служащая обычно для снегоочистки городов. Хозяйственный эффект ее применения очень значителен. Однако и снегоочистители со скребками и плугами также могут найти себе полезное применение для обслуживания благоустройства городов.

Брошюра „Автомобиль в народном хозяйстве СССР и за границей“ приводит следующие цифры: очистка Бруклинского моста от снега, требовавшая ранее работы 300 человек и 40 подвод в течение 18 часов, производится в настоящее время одним снегоочистителем за 2 часа.

В заключение следует указать, что между 10 января и 1 марта французский Турнинг-клуб организует международный конкурс механических приборов. Основные технические условия конкурса состоят:

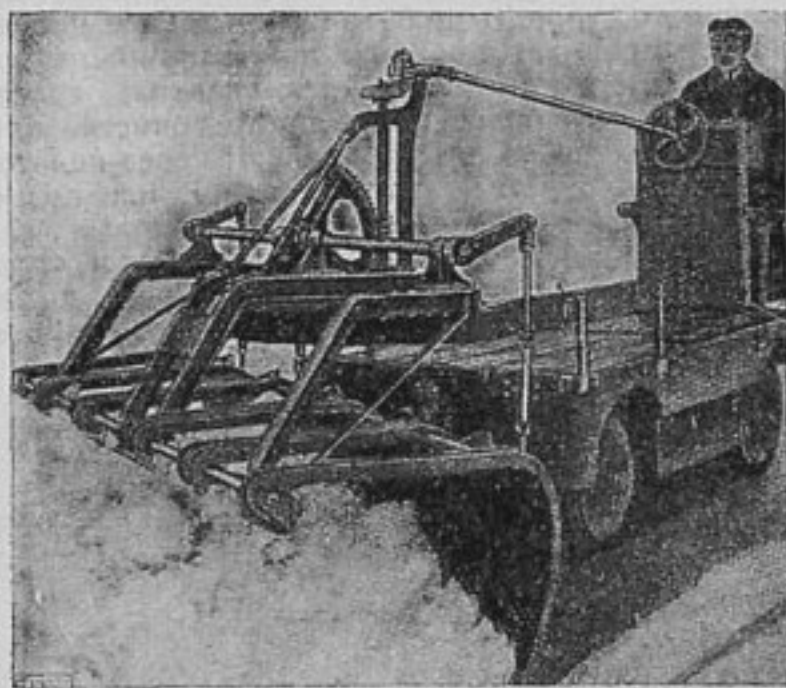
1. Для легких, быстро передвигающихся приборов: способность снимать слой свежесвыпавшего снега высотой от 0,60 до 0,80 м на уклонах, не превышающих 5—6°.

2. Для тяжелых приборов: расчищать обледенелый и слежавшийся снег высотой не менее 1 м на всяких уклонах не превышающих 12°.

После конкурсных испытаний в Гренобле будет организована выставка снегоочистителей. Премии установлены для тяжелых машин в 35 тысяч, а для легких в 30 тысяч франков.

Вопрос о с/емных снегоочистительных приборах и организации их производства внутри Союза для принятых у нас типов машин, должен быть поставлен вплотную.

М. Дьяков



Немецкий снегоочиститель, смонтированный на аккумуляторной электрической тележке

**ДА ЗДРАВСТВУЕТ XII ГОДОВЩИНА КРАСНОЙ АРМИИ  
ВООРУЖЕННОГО ОТРЯДА МИРОВОГО ПРОЛЕТАРИАТА!**



# ПРОПАГАНДИРУЕМ ТРАКТОРНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА, УЧАСТВУЕМ В СБОРЕ УТИЛЬСЫРЬЯ

**А**ВТОДОР взял на себя новую обязанность—содействовать тракторостроению, помогать внедрению трактора в колхозы и деревни. Отсюда ясно, что пропаганда трактора теперь должна стать органической частью агитационно-пропагандистской работы Автодора и его местных отделений.

Практически сейчас это означает необходимость:

1. Пропаганды тракторных обязательств,
2. Участия в кампании по сбору утильсырья.

Постановление правительства о тракторных обязательствах (см. „Известия“ от 1 янв. 1930 г.) предполагает, что предварительный сбор задатков на тракторы в колхозах и деревнях обеспечит возможность своевременного снабжения, избавит нас от вредной кустарщины, срывов заказов и т. д.

Факты с мест убеждают нас в том, что значение постановления правительства понято далеко не всеми. В ст. Старо-Мышастовской собрали на трактор... полтора рубля; в ст. Славянской вместо 31 500 р., предусмотренных заданием, собрано только 800 р.: слабо идет кампания по сбору задатков в Нижне-Волжском крае.

Слабость и безделье можно объяснить только тем, что решение Совнаркома не дошло до масс, тем, что мы не сумели создать вокруг него общественного движения.

Популяризация тракторных обязательств должна быть одной из ударных работ Автодора.

Сельским коллективам с помощью шефствующих городских заводов и фабрик необходимо провести специальные собрания и митинги, посвященные этому делу, организовав сбор заявок и задатков. Свяжитесь с земорганами и колхозными объединениями, найдите применительно к местным условиям конкретные пути помощи, дайте задания местам.

Надо взяться за подготовку трактористов. Создавайте необходимые курсы, набирайте туда людей, обеспечьте курсам материальную базу. Контрактуйте будущих трактористов за колхозами, деревнями, за соответствующими хозяйственными организациями.

Успешный сбор утильсырья, как известно, даст сельскому хозяйству новые колесные тракторы (не говоря уже об экспорте).

Предлагаем вам немедленно мобилизовать возможные силы, чтобы составить из автодоровцев бригады добровольцев по сбору утиля или присоединить их к соответствующим группам. Добейтесь того, чтобы в наших организациях и коллективах не было бумажных членов, чтобы каждый автодоровец нес определенную работу, за которую он отвечает.

Генеральный секретарь Автодора *Кузнецов*  
Отв. секретарь секции агитации и печати

*Потапов*

## КУЛАКИ СРЫВАЮТ СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГИ

Письмо из Ростова-на-Дону

**М**Ы УЖЕ сообщали в №3 нашего журнала, что коллектив Автодора штаба СКВО взял шефство над хутором Займо-Обрыв и организовал там постройку показательной культурной дороги.

К этому начинанию Автодора сельсовет, партийная организация и общественность села отнеслись очень сочувственно и оказали полное содействие. На работу в село выброшены грейдер, канавокопатель, утюги, каток, трактор и автогрузомашина с командой курсантов саперной школы и начсоставом.

Крестьяне приветствуют эти работы, подвозят нужный материал и дают рабочую силу. Полотно дороги, водоотводы и везды на дорогу укрепляются песком, гравием и камнем. По инициативе самих крестьян ширина полотна дороги увеличена против запроектированного для древонасаждений вдоль дороги. Крестьяне соседнего поселка, наблюдая постройку, обратились с просьбой привести и им в порядок один участок дороги, особенно мучающий их.

В свободное время автомашины и тракторы мы используем для помощи крестьянам в перевозках и запашке земли. Трактор уже вспахал несколько десятин колхозной земли. Пользуясь пребыванием в селе ко-

манды и начсостава мы выбросили туда кинопередвижку с картинками и вечерами даем „киносеансы“.

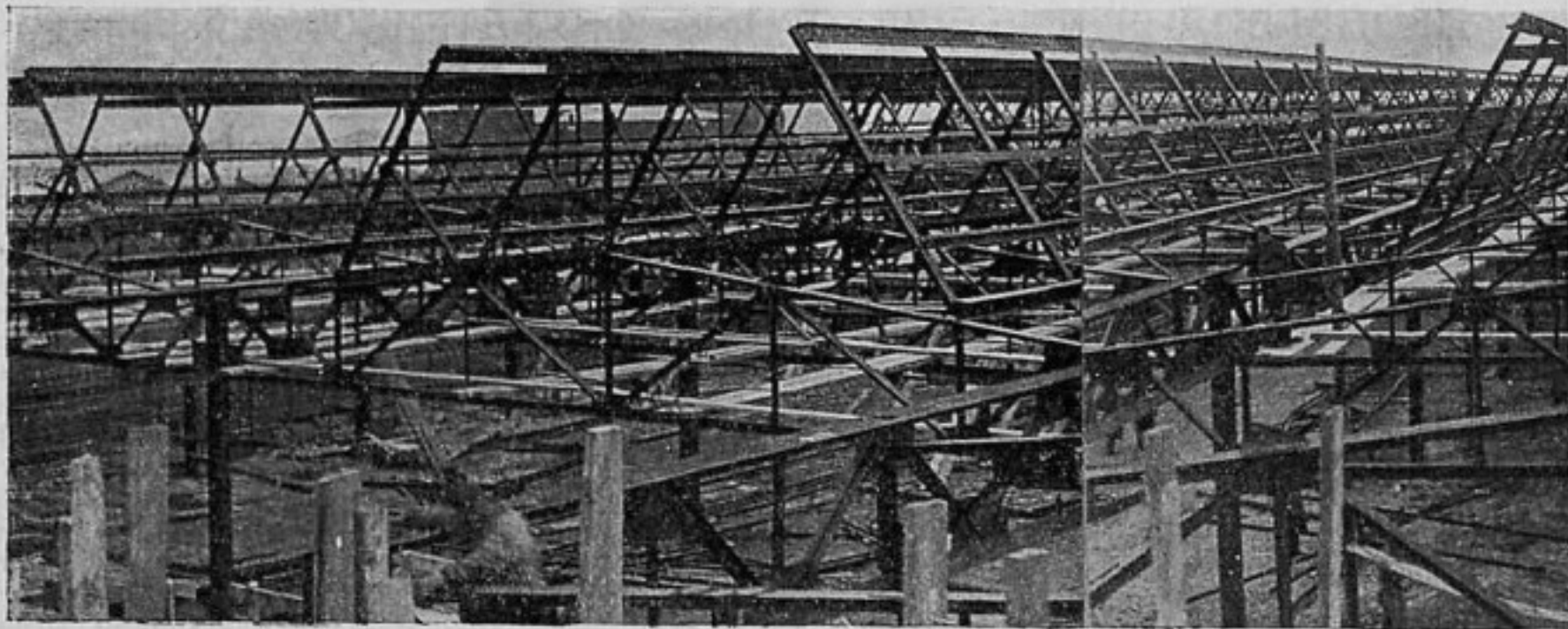
Но не обходится и здесь без отдельных схваток с классовым врагом—кулачьём. Видя наше усиливающееся влияние на село, кулаки на второй день прибытия нашего отряда облили керосином избу-читальню и подожгли ее. На другую ночь на всем участке работ кулачьё уничтожило все колышки-вехи, поставленные техниками в результате специальных измерений, из-за чего пропал целый день их работы.

Все это получает должный отпор, кулаки-поджигатели уличены и изолированы. Теперь дорога охраняется самими крестьянами.

Работа идет. Этот участок будет служить лучшим показателем преимущества хорошей дороги перед плохой, лучшим проводником идей Автодора в самую гущу крестьян. Он будет показателем тесной связи Красной армии с деревней на всех участках социалистического строительства.

*Н. Гомеров*

Ростов-на-Дону



Общий вид работ на московском районном автосборочном заводе к концу января 1930 г.

## АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПЕРВЕНЦЫ

**П**ЕРВОГО февраля, ровно в 11 час. утра, по покато му мостику, которым кончается конвейер, с'ехал автомобиль-грузовичок „Форд АА“, собранный на 1-ом советском автосборочном заводе (бывш. „Гудок Октября“) в Нижнем-Новгороде.

Через двадцать минут с мостика с'ехал второй, а еще через двадцать — третий, и через три часа на заводском дворе выстроились десять новеньких, еще пахнущих лаком и краской грузовичков новой марки „Советский Форд модель АА“.

По окончании сборки, рабочие, украсив флагами новособранные грузовики, красным обозом поехали на заводы „Красная Этна“ и „Двигатель Революции“, чтобы продемонстрировать товарищам, рабочим этих заводов, свои успехи на фронте автостроения.

Обещание выпустить первые автомобили 1 го февраля было дано еще месяц тому назад. Для того чтобы не осрамиться, рабочие и технический персонал в течение этого месяца совершенно забыли о праздниках, выходных днях и о нормированном рабочем дне. Накануне знаменательного дня на заводе работали даже до трех часов ночи. И не осрамылись!

О заводах Форда и о знаменитом фордовском конвейере у нас писали очень много. Когдаходишь на территорию завода, первое, что ищет взор, — это двигающийся конвейер. С первого взгляда охватывает легкое разочарование. Конвейер оказывается небольшим, половина его неподвижна, и только самый конец устроен на бесконечной ленте. Двигается конвейер очень медленно.

Разочарование быстро исчезает, как только начинаешь отдавать сбе отчет в том, что представляет собой этот автосборочный завод.

Огромное здание завода, его многочисленное и любопытное оборудование, — все это опытная игрушка в масштабах нашего автостроения. Первый сборочный завод при полной загрузке и бесперебойной работе сможет собрать 500 машин в месяц. Автосборочный

завод в Москве, например, один из нескольких районных, будет собирать 25 тыс. машин в год.

Конечно, до постройки основного завода в Нижнем и даже до постройки московской сборочной — эти 500 машин будут немалым подспорьем для увеличения нашего автопарка. Но не только в этом главная задача завода б. „Гудок Октября“. Этот завод является великолепной школой — усовершенствованной учебной мастерской для срочной подготовки необходимых кадров, а также для выяснения узких мест при развитии собственного автостроения.

Уже сейчас тысячи больших и малых вопросов возникают при работе завода. Если эти вопросы удастся разрешить, то этим значительно облегчится работа последовательно заканчиваемых сборочных и автостроительных заводов.

Вот, например, вопрос о том, нужны ли нам большие кадры квалифицированных рабочих для будущего автостроения.

Главный инженер Автостроя тов. Исакович, утверждает, что на автосборочном заводе смогут работать рабочие самых низших квалификаций, ибо методы фордовской работы рассчитаны именно на малоквалифицированных рабочих. Тов. Исакович считает, что демобилизованный красноармеец, например, никогда не служивший на заводе, в течение нескольких дней может усвоить нехитрую работу на конвейере.

Второе, что удивляет свежего человека, как мы уже говорили, это медленность движения конвейера.

— Конвейер медленный, видимо из-за нашего неумения работать? — спрашивали приехавшие на открытие московские гости. Оказывается — ничего подобного. Медленное движение конвейера иногда труднее для рабочих, чем быстрое. При медленном конвейере на долю каждого рабочего приходится несколько операций. При убыстренном конвейере количество рабочих правда увеличивается, но зато количество операций на каждого рабочего уменьшается и общий выпуск автомобилей возрастает. Бояться нужно скорее медленного, чем быстрого темпа конвейера.

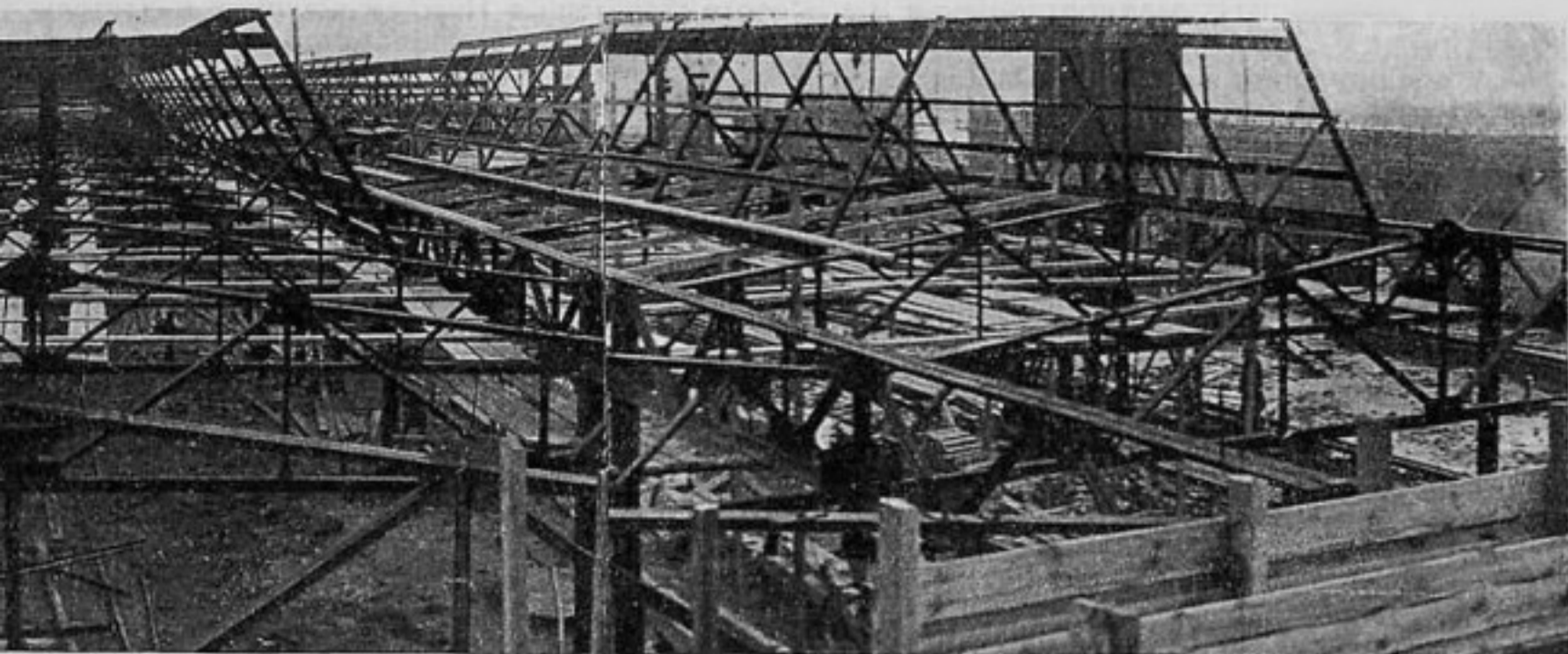


Фото М. Козлова

Рабочие и техперсонал б. „Гудка Октября“ показали себя достойными возложенной на них задачи — положить начало нашему автостроению. Они уже начали побивать даже кое-какие заграничные рекорды. Завод Форда в Константинополе, например, рассчитанный на выпуск 20 автомобилей в день, (т.е. такой же,

примерно, мощности, что и б. „Гудок Октября“) строится под руководством фордовских конструкторов 10 месяцев, и еще не закончен. Советский Союз можно смело поздравить с удачным началом собственного автостроения.

*Н. Беляев*

## НА ФРОНТЕ АВТОСТРОИТЕЛЬСТВА

Сводка пятнадцатая

**Взятые темпы работ попрежнему крайне слабы.— На стройке междуведомственные „неувязки“.— Крайне слабо снабжение рабочей силой и материалами.— Завод бетонитов построен не на месте.— Автострой должен переехать в Нижний-Новгород**

**Н**ОРМАЛЬНОМУ ходу строительства автозаводов попрежнему грозит срыв. Взятые темпы никуда не годятся и почти не принимаются меры для изменения имеющихся ненормальностей.

Укладка железнодорожных путей до ст. Доскино оттягивается на неопределенное время. Снабжение строительства лесом и кирпичом признано катастрофическим. Технического персонала не хватает. Производство бетонитов сооружено за 20 км... из-за отсутствия на месте удобного сарая...

Мы решили использовать материалы ВАТО, из которых выясняется, что с устройством временных железных дорог попрежнему положение весьма скверное; на 1-е февраля уложено всего 14 км. Даже два маленьких деревянных мостика не закончены и поэтому взятый темп не даст возможности закончить полотно до ст. Доскино.

Относительно рабочей силы следует сказать, что тревога, которую проявил технадзор Автостроя, имела твердое обоснование, — только теперь наступает некоторое улучшение с рабочей силой. Снабжение стройки материалом попрежнему из рук вон плохо. Нет водопроводных труб для временного водопровода, нет фасонных частей, нет насосов и т. п. Для временных сооружений требуется камышта 36900, а на всю постройку 100000 кв. м.

Леса же имеется лишь 2000 кв. м., а изготовление камышта крайне медленное и находится в катастрофическом положении. Даже тот лес, который поступает ничтожными партиями, весьма не высокого качества. Пиломатериала и круглого леса требуется 160 000 куб. м, а доставлено 24 000. Также слабо со снабжением кирпичом; на строительный сезон 1930 г. кирпича требуется 43 млн. штук, а заключено договоров лишь на 6 млн., при чем еще весьма сомнительна доставка даже этого количества.

В тягчайшем положении находится строительство в смысле снабжения инструментами. Не говоря уже о сложных и дорогих, ощущается полный недостаток в самых простых инструментах: не хватает лопат, ломов, шаблонов и т. д. На все вопли об этом правление Металлстроя остается глухим. С постройкой и оборудованием лесосушилки на лесопильном заводе „Новая Сосна“ положение следует признать исключительно безобразным. Ни Металлстрой, ни „Новая Сосна“ не имеют договора, в результате оборудование сушилки совсем не производится, хотя работы по сооружению здания сушилки вчерне закончены. Таким образом, ценная сушилка стоит беспризорной, а нужда в ней весьма острая. Впрочем, до сих пор на постройке в Нижнем не имеется договора между Металлстроем и Авто-

строим, регулирующего взаимоотношения между ними.

Но особенно глухо правление Металлстроя к посылке на постройку технического персонала, несмотря на неоднократные заверения председателя правления г. Немца о том, что в этом направлении уже приняты необходимые меры. Штат персонала совершенно не увеличивается, несмотря на предостережение прессы, сигнализирующей опасность автостроительства; за январь не прибавилось ни одного инженера, ни одного техника. Сейчас имеется 17 инженеров, 29 техников и 53 десятника, что на 3108 рабочих в период развертывания работ явно недостаточно. Образцом непродуманного решения может служить устройство завода бетонных камней на Сормовском заводе.

Теперь оказалось, что шлак и песок, а естественно и цемент, нужно подвозить к Сормовскому заводу, а изготовленные бетониты потом придется грузить в вагоны и отправлять по жел. дороге на стройку автозавода или гужем около 20 км. Все это делается почему-то в Сормове. Нашелся старый сарай, в котором возможно развернуть изготовление бетонитов. Не лучше было бы не теряя времени, сразу устроить сарай на самом автозаводе и тут же на месте изготовлять бетониты?...

Не следует ли здесь апеллировать к РКИ?

Те же причины служат объяснением почему окончательно не выбрано место под западный поселок строительных рабочих. Указанное сначала местоположение поселка пришлось на болото, а в дальнейшем оказалось, что бараки требуют не 50 000, а 120 000 кв. м, что захватывает часть площади, предназначенной для социалистического городка. Отодвинуться же в сторону мешает заболоченность местности. Произошла „неувязка“, которую, очевидно, следовало немедленно разрешить и найти более разумный выход. Вместо

этого строители в Нижнем вступили в длительные пререкания и спор, который до сих пор не разрешен, а поселок... повис в воздухе.

При этом недавно выяснилось, что выбранная местность для территории завода является неблагоприятной по малярии. В связи с этим возникает необходимость изучения вопроса об осушении участка заблаговременно.

В заключение необходимо отметить, что хотя по заготовкам гравия, камня, речного песка и других отмечено благополучное состояние, тем не менее ВАТО признает необходимым проверку реальности выполнения этих планов.

Правлению Металлстроя, в связи с отсутствием у него инструментов, материалов и технических сил ВАТО предложило передать все специальные работы соответствующим организациям.

ВАТО категорически предложило Автострою срочно переехать в Н.-Новгород.

\* \* \*

Состояние работ на автосборочном заводе в Москве следует признать благополучным. Сборка и установка металлических конструкций закончена на 100%. Идет окончательный монтаж деталей, которые на днях будут закончены. Приступлено к железобетонным работам. Устанавливается опалубка и арматура. Идет окончание устройства тепляка главного корпуса. Материалами строительство обеспечено. Работа идет в две смены, число рабочих в данное время достигает 1.400 чел.

\* \* \*

На совещании в ВСНХ СССР выяснилось, что в настоящее время необходимо практически поставить вопрос о проектировании второго мощного автомобильного завода с ежегодным выпуском 160—180 тысяч машин.

*М. Козлов*

5 февраля 1930 г.

## ЯРОСЛАВСКИЙ РЕЗИНОВО-ТЕКСТИЛЬНЫЙ КОМБИНАТ

АВТОПАРК 1932/33 г. будет исчисляться примерно в 503 тыс. машин (исходя из выпуска Нижегородского автозавода при работе в 3 смены — 180 тыс. машин).

При этих условиях потребность в шинах выразится в 5 450 000 шт., из которых 850 000 шт. падает на „Красный Треугольник“, а 4 600 000 шт. на строящийся в настоящее время шинный Ярославский завод.

Потребность в автотекстиле на 1932/33 г. определяется по всему Резинотресту в 18 500 т; из них Ярославский завод потребует 15 500 т. Мощность двух текстильных фабрик в Ярославле запроектирована с расчетом полного обеспечения шинного завода.

Для выполнения этой потребности Резинотрест развернул капитальное строительство по пятилетке на 193 млн. В Ярославле приступлено в этом году к строительным работам по следующим заводам: шинный завод с пуском в апреле 1931 г., регенераторный завод с пуском в октябре 1931 г., тогда же будут пущены подо-

швенный завод, сажевый, механический, центральная электрическая станция, асбестовый завод и текстильная фабрика. Начато жилищное строительство на 5 000 человек (окончено будет в декабре 1930 г.). Кроме того, строится завод резиновых автодеталей с окончанием сооружения в январе 1932 г.

Заканчивается постройка и монтируется кордная фабрика (прядельно-ткацкая). Проекты заказаны в Америке, и строительство проходит под руководством американцев, специалистов в резиновом производстве. Они дадут нам также последние рецепты Европы и Америки по резиновому делу.

Для пуска всех предприятий Ярославского комбината потребуется до 300 инженеров разных специальностей и около 800 техников. В связи с этим согласован с Главпрофобром вопрос о введении специальных циклов в Ленинградском Институте (ЛТИ) и МВТУ, которые дадут нужные силы (студенты Резинотрестом заcontractованы). *М. К.*

## Беседа с заместителем председателя ВАТО тов. Мозговым

**П**О ПЯТИЛЕТКЕ в автопромышленности заместитель председателя ВАТО т. Мозгов поделился с нами следующими соображениями. Наиболее острым в пятилетнем плане и еще неразрешенным — является вопрос о кадрах.

К сожалению, в этой области почти никто ничего не делает, а между тем, разрешение вопроса о том, кто же будет управлять огромным числом автомобилей, является настолько жгучим, насколько и обязательным для всех желающих иметь машину.

В самом деле: в следующем году мы будем иметь 40 300 машин советского производства, а по данным Наркомпроса в том же 1930/31 году шоферов у нас будет в наличности в два раза меньше.

Это недостаток весьма ощутимый. Этого разрыва ни в коем случае нельзя допустить и здесь без ячеек Автодора на местах, без их реальной помощи, мы решительно не справимся. Поэтому я считаю, — продолжает т. Мозгов, — что в ближайшее время нужно обязательно найти пути для продвижения и благоприятного разрешения этого весьма острого и существенного вопроса.

По существу автомобильной пятилетки (при взятом темпе и внимании общественности) следует отметить, что этот план является не только реальным, но и безусловно минимальным. Однако, в тех цифрах которые опубликованы в № 3 „За Рулем“ отсутствует намеченный к постройке завод легковых машин с выпуском 25 000 шт. в год и кузовной завод на 37 000 кузовов (25 000 для легковых автомобилей и 12 000 специального назначения). Если эти цифры прибавить к опубликованным, автомобильная пятилетка, таким образом, будет исчерпывающей для читателей „За Рулем“.

При этом нужно сказать, что производству машин и строящимся автозаводам уделяется у нас много сил и внимания, но на ряду с этим проходят незамеченными весьма сложные и большие вопросы эксплуатации.

Общественные гаражи, обслуживание потребителя ремонтом, обеспечение маслом, бензином и т. д., все эти элементарные удобства у нас отсутствуют, ими почти никто не занимается, а между тем, за границей они разрешены до мельчайших деталей.

Нужен решительный перелом. Нужно разработать схему эксплуатации, тщательно организовать постройку гаражей, бензинохранения и т. п. В этом вопросе ВАТО должно сыграть решительную роль, вплотную занявшись открытием ремонтных мастерских, складов запасных частей и т. д. Все эти вопросы и в особенности постройка гаражей, наиболее остро стоят для малонаселенных пунктов, где без участия местных советов, конечно, не удастся что-либо сделать.

Гаражный кризис, впрочем, будет очень чувствительным не только для мелких городов, но также и для крупных и столичных. Поэтому ВАТО озабочено его разрешением и на днях вносит проект о необходимости принять меры для смягчения кризиса.

Со сбытом вопрос стоит значительно проще. Тем не менее, для облегчения покупки автомобилей ВАТО разрабатывает проект выпуска соответствующих облигаций, которые заменят авансирование. ВАТО намерено выпустить этот целевой заем четырьмя сериями, из которых покупатель купивший облигацию первой серии сможет получить автомобиль из продукции 1931 года, второй серии — 1932 г., третьей — 1933 г. и, наконец, четвертая серия даст право на получение машины в 1934 г.

Стоимость легковых машин для держателей этого целевого займа определена в 1 800 руб., а продажная 1 950 руб. Грузовик — 2 700 р. для владельца займа и 2 800 р. для всех остальных покупателей. Эти цены, впрочем, не являются окончательными и в дальнейшем будут обязательно снижаться; держателю облигации машина будет выдаваться по цене в момент продажи.

При распределении машин ВАТО будет учитывать потребность автодорских ячеек. Надо стремиться, чтобы каждая ячейка Автодора имела машину, а пока нужно самому Автодору решить вопрос о методах распределения авто по окружным, районным и др. отделениям Автодора.

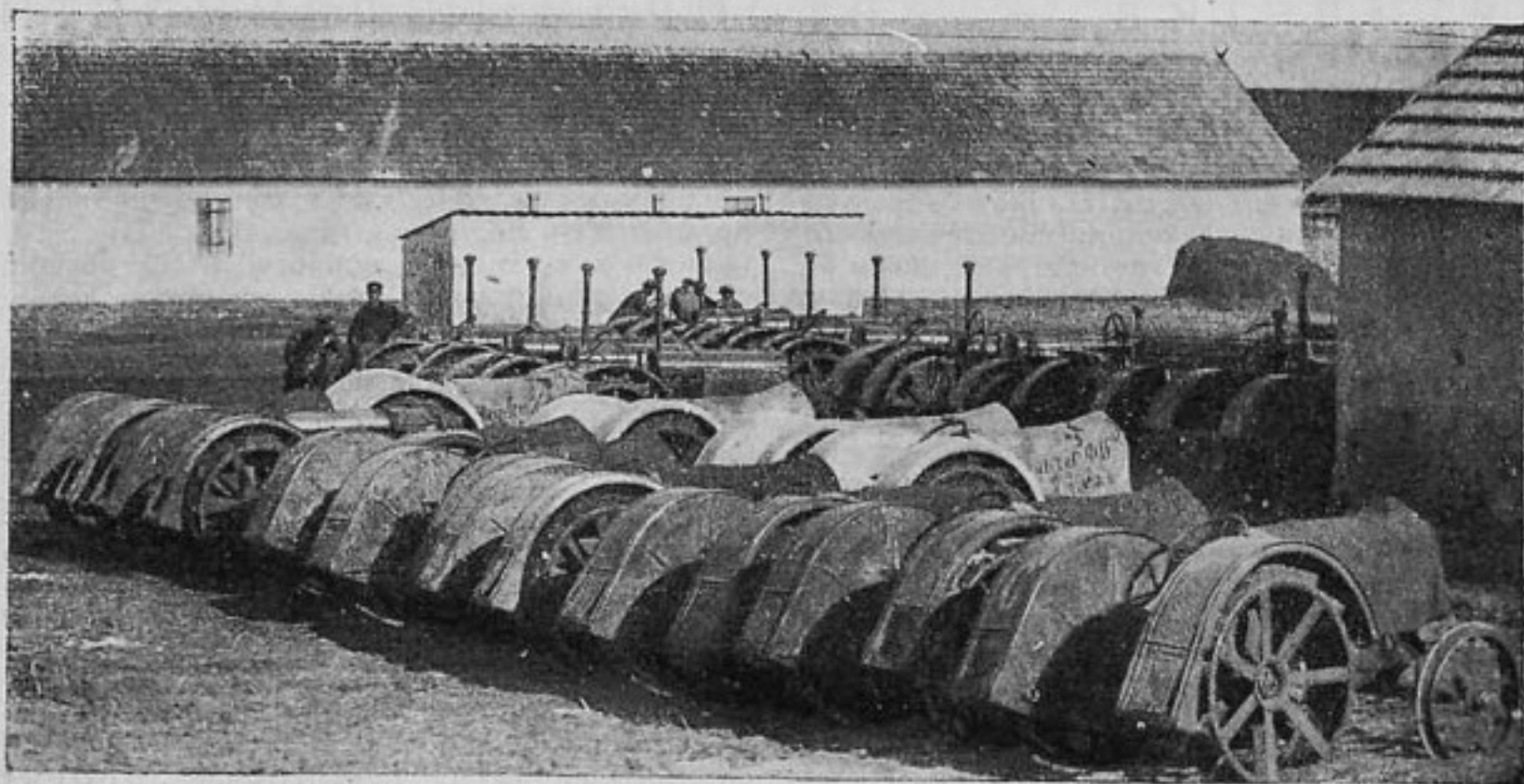
Мы считаем, что машины следовало бы в первую очередь дать сельским коллективам, и в частности, коллективам тех мест, где особенно скверное состояние дорог.

Нам кажется, что получение автомобилей этими районами будет стимулировать дорожное строительство.

М. К.

**В СВЯЗИ С ПРЕДЛОЖЕНИЕМ РЕДАКЦИИ „ЗА РУЛЕМ“ об организации общественной проверки причин, мешающих нормальному ходу советского автостроения, недопустимой грызни между Автостроем и Металлстроем и выявления возможностей окончить подготовительные работы к сроку (см. № 3 „За Рулем“) В ЦЕНТРАЛЬНОМ СОВЕТЕ АВТОДОРА СОЗДАНА СПЕЦИАЛЬНАЯ КОМИССИЯ из представителей партийных, рабочих и общественных организаций и рабкоров, которая приступила к обследованию состояния строительства.**

**О РЕЗУЛЬТАТАХ РАБОТЫ КОМИССИИ БУДЕТ СВОЕВРЕМЕННО СООБЩЕНО В ЖУРНАЛЕ.**



Резерв тракторов во дворе совхоза

Фото И. Шеккера (Одесса)

## ОБЕСПЕЧИМ ЗДОРОВУЮ РАБОТУ ТРАКТОРИСТОВ

**З**А ГРАНИЦЕЙ каждый выпуск новых серий и марок тракторов дает все большие достижения в отношении мощности, прочности, портативности конструкций, экономичности работ и снижения стоимости машины. Но при усовершенствовании конструкций тракторов западные фабриканты меньше всего обращают внимание на элементарнейшие удобства и условия работы трактористов.

Только в прошлом году представители ленинградского института экспериментальной психологии, изучавшие условия работы на тракторных станциях Сев. Кавказа, пришли к заключению, что грохот во время движения тракторов причиняет обслуживающему персоналу, и особенно трактористам, наибольший вред. Под влиянием тракторного шума восприимчивость трактористов понижается, что увеличивает опасность работы.

— Начинаешь с ненавистью слушать, когда заводятся тракторы!— жалуется трактористы.

Пыль является вторым „профбичем“ в работе трактористов. В летний знойный день радиатор в машинах открыт. Когда они идут по полю, образуется какой-то „смерч“, пыль идет столбом и тогда тракторист „похож на чорта“. В таких условиях трактористы предпочитают прозодежду трусикам. Но в результате пыль облепляет все тело и получают серьезные кожные заболевания. Пыль проходит даже сквозь защитные очки.

Конструкторы удовлетворительно разрешили вопрос только о защите внутренних частей трактора от пыли. Между тем достаточно установить у сиденья будку и специальный вентилятор для втягивания в нее чистого воздуха и трактористы были бы защищены от пыли.

Крайне медленно разрабатывается и конструкция совершенно бесшумного гусеничного

трактора. Практичность и осуществимость такого трактора—вне всякого сомнения.

В семи системах тракторов выхлопные газы неизменно направляются в лицо тракториста, в то время как устранение отравляющих газов вполне возможно,—нужно только направить газы вверх и для этого приспособить отводящую трубу.

Психо-физиологические исследования показывают, что условия работы очень вредно действуют на нервную систему трактористов.

При обычно большой тряске на тракторах, плохо приспособленные сиденья очень вредны для трактористов, особенно для страдающих зачатками гемороя. У нас вопрос ставится о женщинах-трактористках, а плохая конструкция и установка сиденья без спинки, без упора для ног, создают для женщин неприемлемые условия работы на тракторах. Ограждения у сидений большей частью отсутствуют, как отсутствуют они и при переходе на прицепные орудия и при отдельных передачах, там, где опасность очевидна.

В тракторной системе имеются такие рычаги, которые могут быть приведены в действие одним человеком лишь с большим напряжением—нет даже автоматов, облегчающих передвижение рычагов.

Дефекты в конструкции тракторов даже лучших зарубежных марок не устраняются из коммерческих соображений, чтобы не удорожить стоимость машин. Советские тракторостроительные заводы унаследовали традиции зарубежных конструкций. „Красный Путиловец“ строит „Фордзоны“ без крыльев—они легко опрокидываются и совершенно не имеют глушителей. Тракторы „Интернационал“ выпускаются с неудобными сиденьями и также без глушителей. Последняя модель трактора „Интернационал“ с гусеничным ходом уже имеет удобное сиденье со спин-

кой. Это необходимо применить и на тракторах других систем.

Наркомтруд СССР разработал законопроект, обязывающий наши тракторные заводы для устранения опасности и вредности работы трактористов вводить в конструкции тракторов все стандартные улучшения.

Нами будут предъявляться те же требования и к заграничным тракторным предприятиям. СССР — один из крупных заказчиков тракторов, и наши стандартные требования заставят заграничные заводы, при выпуске новых серий и марок тракторов, учитывать те необходимые условия, которые сохранят здоровье и силы трактористов

М. Соломонов

## АВТОБУСНОЕ ДВИЖЕНИЕ ЗА ГРАНИЦЕЙ

**А**ВТОБУСНОЕ движение приобретает все большее значение в развитии городских сообщений.

Автобусные линии в Лондоне выросли в 1929 г. на 89 млн. км и теперь равны около 1 500 км. Количество перевезенных пассажиров выросло на 111 млн. чел. и достигло в 1929 г. 1,4 млрд. В день в среднем перевозится 4 млн. чел. Количество автобусов увеличилось на 75 машин и к концу 1929 г. достигло 5 139 машин.

В общем, можно установить, что роль автобусов в городском движении тем больше, чем меньше город. По статистическим данным Америки в городах с населением 15 000—25 000 чел. имеются регулярные автобусные линии.

Характерно, что большинство городов с небольшим населением исключает трамвайное движение за счет установления движения автобусов. В нашем журнале мы указали, что городское управление Висбадена (Германия) в апреле 1929 г. полностью заменило трамвайное движение автобусным. Аналогичную картину мы наблюдаем в ряде городов Америки и Западной Европы.

Автобусное движение имеет колоссальное преимущество перед трамвайным сообщением. Скорость не является единственным преимуществом этого вида пассажирских перевозок. Устранение уличного шума стоит в порядке дня муниципалитетов. Прекращение трамвайного сообщения является одной из очередных задач в этом направлении. Кроме того, оборудование автобусов играет не малую роль в выборе средств передвижения.

Характерные для роста автобусного движения статистические сведения дает американское

автомобильное общество. Эти данные интересны еще тем, что по снабжению автомобилями Америка стоит на первом месте, имея широкую сеть городских железных дорог и великолепно оборудованные надземные и подземные электрические дороги.

Количество автобусов, находящихся в движении, в Америке возросло за последние 4 года с 53 200 до 94 400 на 1 января 1929 г., в то время как количество автобусов в Германии едва перевалило за 9 500.

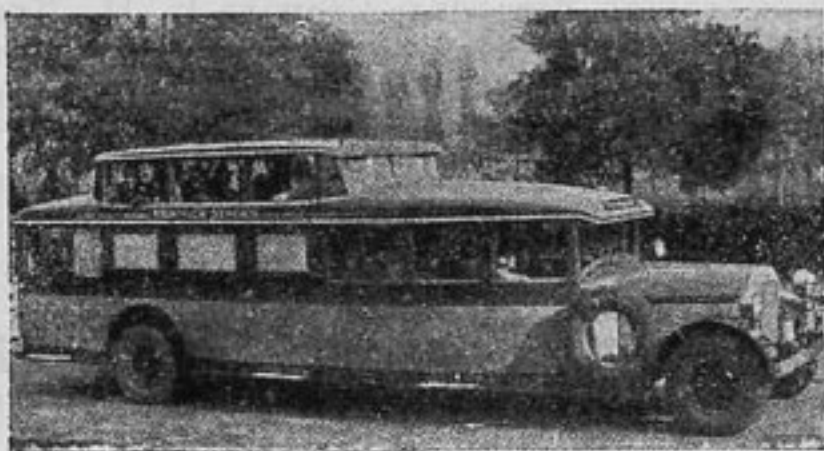
Регулярные автобусные линии за четыре года удлинились с 552 800 до 1 151 700 км (железнодорожная сеть в Германии равна 63 000 км, сеть автобусных линий около 60 000 км). В 1928 г. автобусами перевезено в Америке 1 793 млн. человек (в 1925 г. — 780 млн.), по линиям сети 2816 млн. км (в 1925 г. — 1 553 млн. км). На каждого жителя в среднем падает 15 поездок на расстояние 23,4 км.

Эти данные говорят об огромном росте автобусного движения и его значения в развитии городского транспорта как средства массовых пассажирских перевозок.

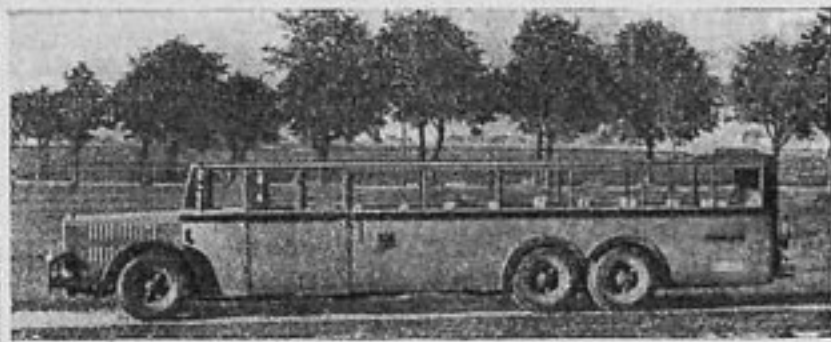
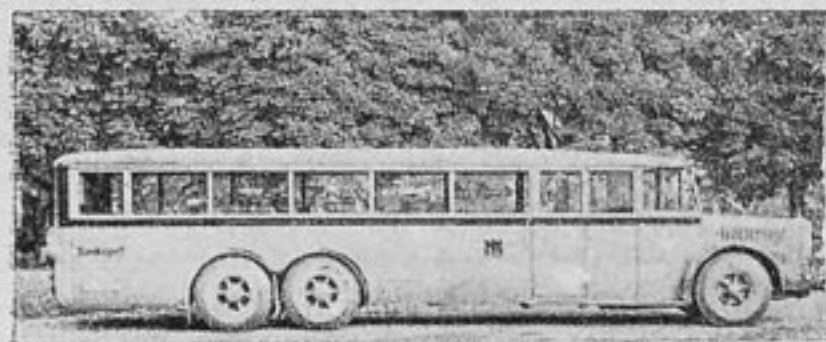
Рост этого вида массовых перевозок требует все более усовершенствованных и емких автомашин. В этом направлении сделано чрезвычайно много. В Берлине и Нью-Йорке делают двухэтажные автобусы. Сейчас в Германии выпущены в движение моторные автобусы с прицепными вагонами.

Для междугородных сообщений находятся в движении специальные, так называемые пульмановские спальные автобусы, о которых мы уже сообщали в журнале,

Г. Х.

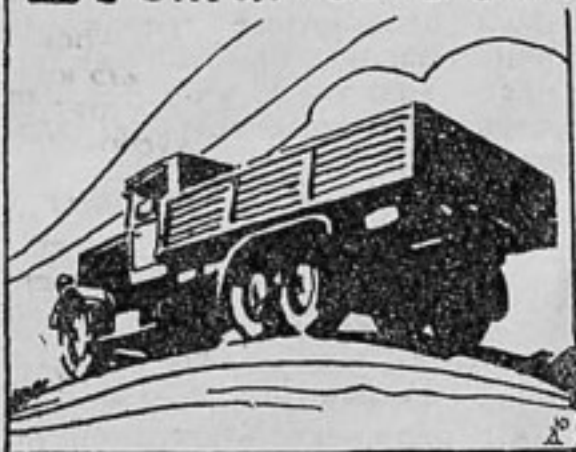


Американский автобус для междугородных сообщений



Новые трехосные автобусы, вводимые в немецкий междугородный транспорт

# Шестиколесные машины — Красной Армии!



## ВНОСЯТ В ФОНД ПОСТРОЙКИ:

**Коллектив Автодора клуба имени Ленина на станции Брянск 2** сортировоч. вносит 8 руб. 52 коп. и вызывает коллективы Автодора г. Брянска.

**Группа рабочих (20 человек)** производственных мастерских о—ва „Друзья детей“ г. Витебска вносит 29 руб. 15 коп. и вызывает остальных рабочих и служащих о—ва „Друзья детей“, все ячейки Автодора и рабочих всех предприятий Витебска.

**Армавирское окружное отделение Автодора** вносит 86 руб.

**Серпуховское окружное отделение Автодора** вносит 176 руб.

**Коллектив Автодора советских учреждений г. Гамбурга (Германия)** вносит 228,9 герм. марок (105 руб. 34 коп.)

**Тов. Семенченко С. С.** (г. Торжок) вносит облигацию крестьянского займа в 2 р. 50 к. и вызывает гг. Сельвестрова, Захарова, Гонцова С. И., Кондратьева, Королева и Орлова Б. Н. (членов правления Новоторжокского Автодора).

**Безработный шофер тов. Солнцев** вносит 50 коп. и вызывает всех безработных шоферов.

**Всего с начала кампании поступило 4813 руб. 19 коп. и 17 центов.**

## ТРАКТОРОЦЕНТР ОРГАНИЗУЕТ в 1929—30 г. 214 МАШИННО-ТРАКТОРНЫХ СТАНЦИЙ

**С**ОВЕТ Труда и Оборона утвердил производственный план Трактороцентра на 1929—30 г.

К весенней посевной кампании Трактороцентр организует 159 машинно-тракторных станций, из которых 92 — в РСФСР, 45 — на Украине, 1 — в Белоруссии, 15 — в хлопковых районах Средней Азии, 4 — в хлопковых районах ЗСФСР и 2 станции — в районах сева специальных культур Грузии.

К осенней посевной кампании 1930 года должно быть организовано дополнительно 55 машинно-тракторных станций (36 — в РСФСР, 15 — на Украине, 2 — в Белоруссии и 2 — в ЗСФСР). Наркомзем Союза ССР распределит эти станции по областям и округам, исходя из необходимости первоочередного обслуживания районов сплошной коллективизации.

Для полного охвата в районах машинно-тракторных станций всей площади, пригодной для посева, Наркомзем СССР должен организовать, наряду с тракторами

МТС, обобщественное использование всей живой тягловой силы и конного инвентаря обслуживаемых станциями колхозов. В 1930 году общий размер пахотной площади в районах, обслуживаемых станциями трактороцентра, должен быть доведен до 3 с половиной млн. гектаров, из которых 1,75 млн. га должно быть обработано тракторами и столько же лошадьми и конным инвентарем.

Должны быть приняты меры к тому, чтобы в 1930 году машинно-тракторные станции охватили не менее 200 тыс. га хлопковых посевов, не менее 10 тыс. га посевов сахарной свеклы и до 10 тыс. га посевов сои.

В уборочную кампанию 1930 года Трактороцентр должен организовать коллективный обмолот всего урожая, сдавая товарную часть государственным заготовителям непосредственно из-под молотилки.

## ЕЩЕ РАЗ ПРОВЕРЬ ЛОТЕРЕЙНЫЕ БИЛЕТЫ АВТОДОРА

**В** СВЯЗИ с тем, что до настоящего времени не пред'явлено большое количество лотерейных билетов, на которые пали выигрыши 1-й автолотереи Автодора, (среди них имеются невостребованные автомобили, мотоциклы, ве-

лосипеды и пр. крупные выигрыши), Лотерейный комитет с разрешения НКФ продлил срок оплаты выигрышей по 1 мая 1930 года.

Пропавшие счастливицы — откликнитесь!

Секция ЦС Автодора по работе с детьми и юношеством просит все детские и юношеские автодорожные кружки присылать материалы о своей работе: Москва, Пушечная, 17, Автодор.



# ПЯТИЛЕТКА ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

**Н**ЕДАВНО в Цудортрансе состоялось под председательством тов. Серебрякова совещание дорожных отделов всех областей Союза совместно с Автодором. На совещании были выработаны основные линии нового пятилетнего дорожного плана.

При определении типа дорог необходимо исходить из требований, предъявляемых количеством и характером движения. Учитывая краткость времени, почти полное отсутствие дорожных кадров и машинного оборудования для дорожных работ, совещание признало необходимым ограничить количество работ по созданию дорогостоящего дорожного полотна теми участками, на которых уже в текущем пятилетии грузонапряженность будет требовать соответствующего полотна. Строительство других дорог должно быть произведено так, чтобы их легко было перевести из низшего класса в высший.

Общий грузооборот безрельсового транспорта СССР исчислен на ближайшее пятилетие в 12 млрд. т, из которых 2 млрд. приходится на местный транспорт.

На основании этого грузооборота и его напряженности по отдельным районам и участкам совещание наметило пятилетнюю программу строительства улучшенных дорог в 360 тысяч км. Эта сумма новых дорог распределяется по классам следующим образом: 221 тыс. км придется на новые искусственные грунтовые (американские) дороги с предельной нагрузкой в 8000 т. Стоимость километра определена в 4000 рублей. Этот класс дорог должен дать 15% всего грузооборота Союза (в тонно-километрах).

80 тыс. км отводится под новые гравийные дороги с предельной нагрузкой в 20 тыс. т. Стоимость километра—10000 рублей.

Гравийные дороги должны также дать 15% всего грузооборота.

Строительство белых шоссе (грузонапряженностью в 50 тыс. т) намечено в 13 тыс. км, а гудронированного шоссе (с нагрузкой в 100 тыс. т)—42 тыс. км. Стоимость километра шоссе определена в 25 тыс. рублей.

Эти шоссе должны дать 50% всего нового грузооборота и имеют в виду усиленные потоки автогрузового и автопассажирского движения. Строительство высшего типа дорог с грузонапряженностью в 200 тыс. т намечено на пятилетие в 3-4 тыс. км на особенно напряженных участках столиц и крупных индустриальных центров.

Будет произведен ряд опытов по прокладке железобетонных, стеклянных и других дорог высшего типа с использованием последних достижений западной и американской дорожностроительной техники.

В пятилетней программе отводится особое место поднятию качественного уровня естественных грунтовых дорог, которые должны быть приведены в проезжий вид. Таких дорог намечено 1440 тыс. км и потребуется 330 рублей на каждый километр. Существующие искусственные дороги, особенно с каменной одеждой, должны быть

доведены до нормального технического уровня. В программу внесена также достройка 275 крупных мостов. Установлены категории постоянных работ по поддержанию всей сети искусственных дорог, бывших до сих пор беспризорными, в нормальном состоянии.

При осуществлении этой пятилетки выделены первоочередные работы: строительство под'ездных путей к железнодорожным станциям и пристаням, устройство под'ездных дорог к городам и промышленным центрам и под'ездных путей к колхозам и совхозам.

Развертывание работ по годам намечено применительно к финансовым, техническим и организационным возможностям: для 1929/30 г.—7%, для 1930/31 г.—20%, для 1931/32 г.—30% и для 1932/33 г.—43%.

Для подведения финансовой базы под эту программу, которая потребует около 5 млрд. рублей, совещание признало необходимым провести через высшие правительственные органы следующие меры: увеличить ассигнования на дорожное строительство по бюджету Союза на 4 года (1929/30—1932/33 гг.) до 1 млрд. рублей и определить участие местных органов в размере 3% от местных бюджетов. Это даст за четыре года около полумиллиарда рублей. Потонный сбор должен быть повышен и итти целиком на дорожное строительство. Размер этого дохода будет тогда за 4 года равен 700 тысячам руб. ВСНХ, Наркомзем, Наркомторг должны в сметах своих предприятий предусмотреть определенный процент, в зависимости от грузооборота предприятий, на новые дороги. Новое строительство (промышленное) должно выделить 1% общей стоимости на дорожное дело. Это участие хозяйства даст за 4 года около полумиллиарда рублей.

Основной упор в этом грандиозном деле должен быть взят на использование трудового участия населения, заинтересованного в прокладке новых дорог и улучшение старых. Развитие колхозного движения и кооперации дает возможность придать дорожной трудовой повинности коллективные формы. Вдохновителем новых форм коллективного строительства дорог должен стать Автодор, его коллективы и ячейки в колхозах и кооперации. Они должны организовать дорожные кооперативы и товарищества для постройки и содержания дороги, связанной с развитием их хозяйства.

Автодоровские коллективы должны разбудить соревнование между селениями, округами и районами на лучшую дорогу. Особое внимание следует обратить на постройку показательных участков во всех районах.

Такая мобилизация трудового участия населения может за 4 года дать в дорожное строительство вклад минимум полтора миллиарда рублей. Дополнительные средства должны быть добыты путем специального дорожного займа.

Для обеспечения строительства дорог работоспособными оперативными органами признаю необходимым создать при Главдортрансах и их окружных отделениях „дорстрой“, а при Цудор-

трансе — „спецдорстрой“ (по дорогам высшего типа и мостам).

Совещание подчеркнуло, что отсутствие дорожных кадров может сорвать план дорожного строительства, если не будет принят ряд решительных мер по быстрейшей их подготовке. Совещание признало необходимым открытие нескольких автодорожных вузов и организацию дорожных факультетов при всех вузах.

В области среднего образования необходимо открытие во всех районах дорожных техникумов.

В области низшего образования — открытие во всех районах сети регулярных курсов для подготовки десятников и машинистов. Заочное обучение дорожному делу должно играть роль дополнительного канала. Особое внимание следует обратить на выпуск специальной литературы, научной и популярной, трактующей вопросы дорожного дела. Только сочетание всех видов обучения и подготовки сможет покрыть растущие требования на подготовленные кадры.

## НОВЫЕ МАЛОМОЩНЫЕ АЭРОСАНИ

**В** ПРОШЛОМ году в № 22 „За Рулем“ сообщалось о результатах конкурса на маломощные аэросани и о премированных санях гг. Шишкина и Валединского.

В настоящее время аэросанной подсекцией Автотора чертежи этих премированных

стерских гор. Красноярска гг. Павленко и Рябых.

Построенный ими „агрегат“ нельзя даже назвать санями, так как он состоит всего лишь из 3 лыж, связанных тремя трубами, к которым прикреплен мотоциклетный мотор в  $2\frac{3}{4}$  силы.

Такую машину при наличии мотора можно сработать в несколько дней.

Если ячейка заводская имеет сварочный аппарат и стальные трубы, то олов может быть сделан металлический, как показано на фото.

Если же этого нет, то трубы можно заменить деревянными рейками, скрепив их металлическими угольниками и накладками. Концы труб в местах креплений с лыжами соединены стальными тросами. Такой „роскоши“, как амортизаторы и рессоры у саней не предусмотрено. Нет также и тормозов. Лыжи деревянные — простые охотничьи, либо спортивные.

Некоторые затруднения встретятся при изготовлении винта и переднего узла, к которому прикреплена передняя лыжа, управляемая поводком с места водителя. Винт склеивается из нескольких мелкослойных сосновых досок и вырезается по шаблону.

Сани Павленко и Рябых при моторе „Дуглас“ ( $2\frac{3}{4}$  силы при 1 200 оборотах в минуту) показали скорость в 25 км в час.



*Т. т. Павленко и Рябыху своих аэросаней*

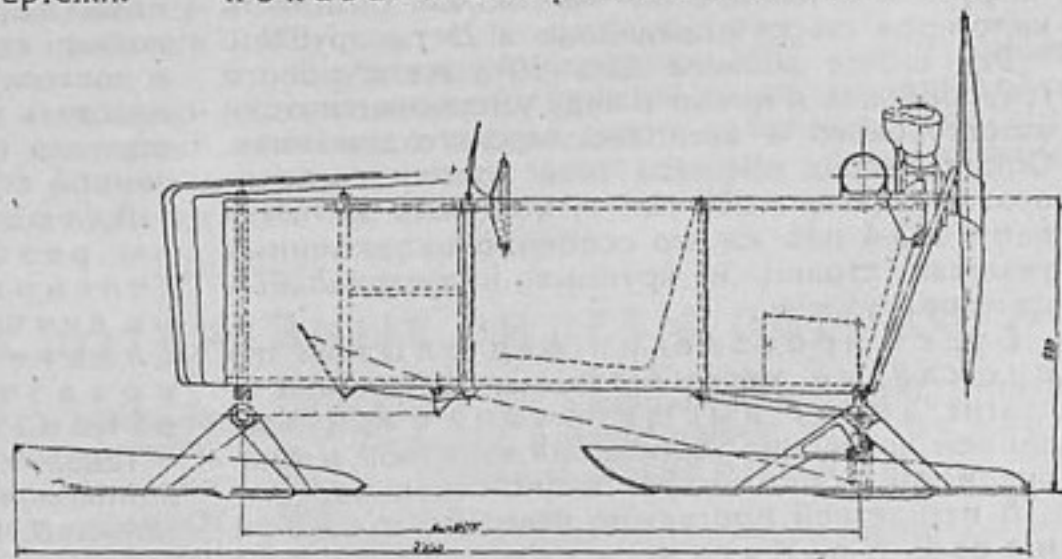
ных саней разработаны и размножены, так что интересующиеся этим делом товарищи могут получить все исчерпывающие материалы в Автоторе и выписать чертежи.

Чертежи эти особенно ценны для далеких окраин и коллективов не имеющих достаточных средств, оборудования и знаний для постройки саней с большими авиационными моторами.

В качестве движущей силы для маломощных саней может служить любой мотоциклетный мотор мощностью 8—12 сил. Всякая ячейка, имеющая мотоцикл, в зимнее время сможет эксплуатировать его мотор на санях, а летом снова ставить на колеса.

Ячейка Автотора при московской инженерной школе уже приступила к постройке аэросаней по этим чертежам и скоро сани будут готовы.

Еще более простую конструкцию саней предложили и выполнили члены кружка при Главных железнодорожных ма-



*Продольный разрез саней Шишкина и Валединского*

При более мощном моторе можно рассчитывать на получение больших скоростей.

*Инж. Б. Укше*

Помещенная под этим заголовком в № 1 нашего журнала статья тов. В. Дмитриева вызвала живейший интерес у наших читателей на местах.

Мы печатаем здесь отклики студентов двух крупнейших центров Союза — Москвы и Ленинграда, дополнительно характеризующих плачевное состояние учебного „автопарка“, на котором наши будущие автокадры специалистов проходят свою учебу.

Редакция

## НА ЧЕМ НАС ОБУЧАЮТ

**ХОРОШО**, что журнал „За Рулем“ очень метко и удачно подчеркивает неповоротливость и невнимательность транспортных и других организаций к делу автомобилизации страны, в частности по вопросу о подготовке кадров в этой отрасли.

В статье „Автомобиль и студенчество“ тов. Дмитриев своевременно поднял вопрос о головном обучении студенчества управлению автомобилем. Вопрос этот найдет широкий отклик в студенческой среде. В некоторых вузах он, хотя и робко, уже ставился (Ломоносовский институт), но тормозится из-за недостатка автомобилей. Зато встает вопрос о подготовке инженерно-технических кадров по автомобилизму и отношении некоторых организаций к этому делу.

Если посмотреть на лабораторию Ломоносовского института, где готовятся эти кадры, то увидишь печальное зрелище „сарая с хламом“ (!), как выразился один из исследователей. И верно. Лучшее подыскать трудно. Ста-

рые поломанные машины, моторы для монтажа „допотопных времен“, и больше ничего. Будущие инженеры ждут не дождутся очереди, чтобы научиться управлять машиной старого потрепанного типа такси „Фиат“. Он единственный выносит все невзгоды на своей спине...

Студенческие организации и руководители института не раз поднимали вопрос о помощи лаборатории перед хозяйственными и общественными организациями (Автотрест и Ц. С. Автодора). Результаты плачевные.

Что же сделал для этого Ц. С. Автодора? — Ничего. Имеет ли он возможность что-либо сделать? — Много. Нужно только взяться за это дело, приблизиться немного, почувствовать необходимость лучшей постановки дела. С помощью такого авторитетного органа, как Ц. С. Автодора, можно будет пробить брешь в стене невнимательности и отмахивания.

*И. Семичастнов*

*Студ. моторного факультета Ломоносовского института  
Москва*

## СПРАВЕДЛИВОЕ ТРЕБОВАНИЕ

**БЮРО** коллектива Автодора при Ленинградском политехническом институте всецело присоединяется к мнению тов. В. Дмитриева о необходимости внедрения автознаний в массу студенчества. Проводя большую работу в этом направлении (в теоретических автокружках у нас занимается до 200 человек), мы считаем необходимым обратить внимание на следующее.

Крайне недостаточный и изношенный учебный автопарк срывает всякие мероприятия по более или менее массовому обучению студентов практике автодела. Так коллектив Автодора при Л. П. И. обладает всего одной учебной машиной выпуска 1910 г., настолько изношенной и устарелой, что не только масса студенчества, но и непосредственно специализирующиеся по автоделу студенты не могут детально ознакомиться и научиться управлять автомобилем современной конструкции.

С другой стороны, уже сейчас некоторые организации, контрактирующие студентов Л. П. И. (напр., Зернотрест), ставят обязательным условием знание контрактируемыми практических основ автодела и наличия у них права езды.

Поэтому вопросу снабжения вузов учебными машинами, притом машинами современной конструкции и не требующими боль-

шого ремонта, необходимо уделить максимальное внимание. Внедрение автознаний в массы студенчества в вузов при самых скромных затратах даст громадный эффект, так как теоретические основы большинству студентов знакомы и практические знания дадутся сравнительно легко... при наличии соответствующих машин. Руководящий и инструкторский состав тоже может быть выделен без труда.

Снабжая каждого оканчивающего инженера необходимым запасом автознаний, можно в значительной степени разрешить проблему кадров для автотранспорта. Каждый инженер будет проводником элементарных автознаний на местах и сможет способствовать более рентабельному и правильному использованию автотранспорта. За эту работу надо взяться самым энергичным образом вузовским коллективам Автодора, при условии снабжения их соответствующими машинами.

Президиум Совета Автодора, а также ВАТО должны срочно поднять этот вопрос перед соответствующими организациями в наиболее категорической форме, чтобы он был разрешен в кратчайший срок.

*Бюро коллектива Автодора при  
политехническом институте*

*Ленинград*

## УСТРОЙСТВО АВТОМОБИЛЯ

## Зажигание\*)

На Фиг. 43 представлен общий вид устройства якоря магнето Бош. Здесь нижний рисунок представляет якорь в собранном виде. С двух своих концов якорь

оси, и, наконец, схема 3-я соответствует тому случаю, когда рычажок *И* снят с его оси качания и держится на пружинке, укрепленной неподвижно на опоре *А*.

На фиг. 45 представлен общий вид конденсатора *С*, исполненный фирмой Бош. Снизу на той же фигуре представлены формы металлических и изоляционных пластин: *А* — металлическая пластина, *Б* — изоляция.

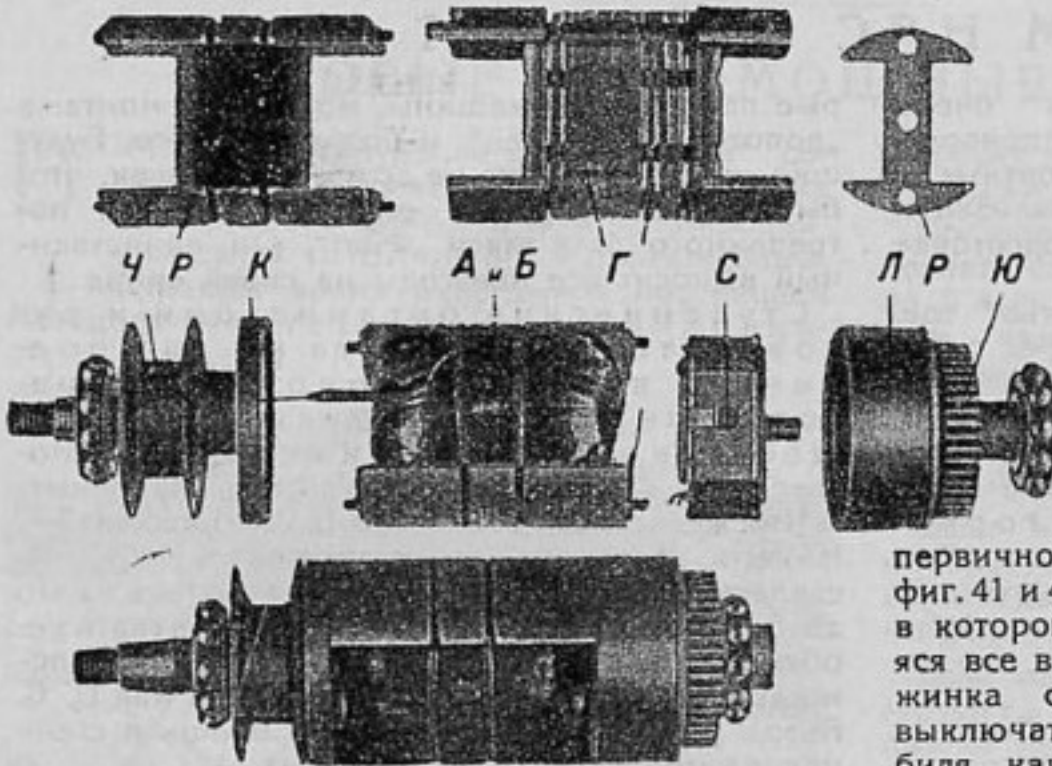
В практических условиях работы автомобильных двигателей довольно часто появляется надобность выключить зажигание, т.е. другими словами, прекратить действие магнето. Для этой цели достаточно уничтожить причину возникновения тока высокого напряжения во вторичной обмотке, т.е. уничтожить разрыв тока в первичной обмотке.

Способ уничтожения разрыва тока первичной цепи представлен схематически на фиг. 41 и 42. Здесь на кольцо *У* надета крышка, в которой укреплен пружинка, прижимающаяся все время к контактному винту *М*. Эта пружинка соединена с проводом, ведущим к выключателю, помещенному на щитке автомобиля, как это изображено на фиг. 41. Если при помощи этого выключателя соединить контактный винт с массой, то тем самым будет постоянно соединен второй конец первичной обмотки с массой, и, несмотря на раз-

единение контактов *К* и *Л*, перерыва тока не произойдет. В этом случае ток в первичной обмотке будет двигаться от точки *Ж* через контактный винт *М*, пружинку, выключатель на щитке автомобиля и на массу, откуда через точку *В* — во второй конец первичной обмотки.

Таким образом, для того чтобы магнето действовало, выключатель на щитке должен быть разомкнут; для того же чтобы прекратить действие магнето, выключатель должен соединить первичную обмотку магнето с массой.

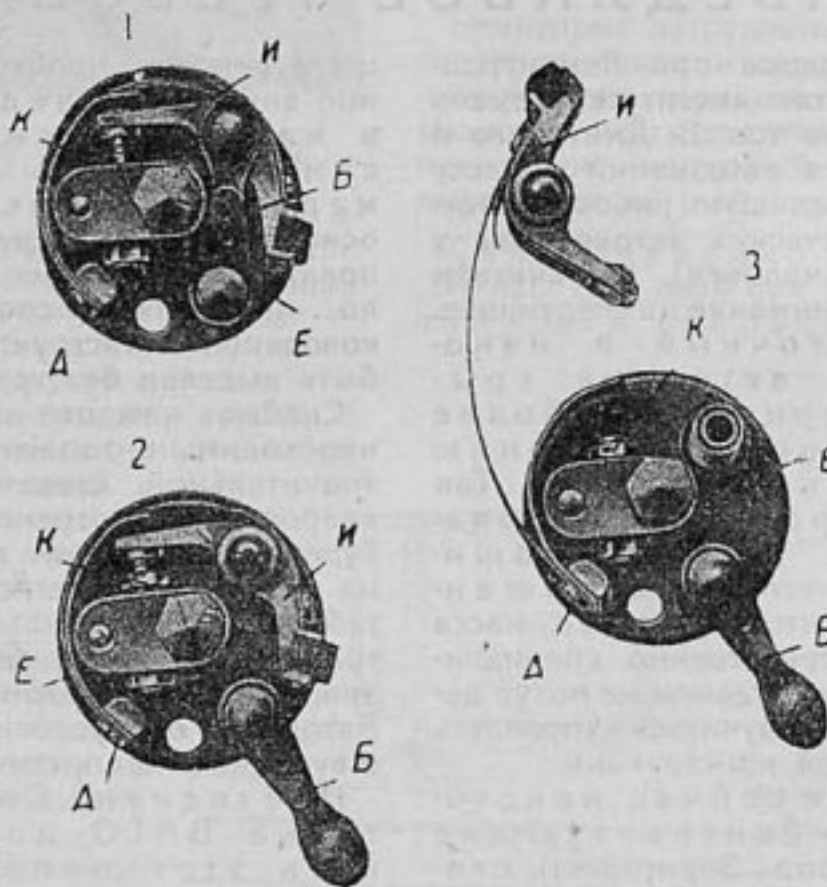
Детальный чертеж одного из типов магнето высокого напряжения фирмы Бош представлен на фиг. 46. Здесь отдельные детали магнето обозначены теми же буквами, что и на фиг. 41 и 42. От контактов 1—2 (на чертеже не помечены контакты 3 и 4) идут провода высокого напряжения к свечам двигателя. От контакта 5, помещенного



Фиг. 43

имеет по шарикоподшипнику, в которых он и вращается при работе магнето. Средние рисунки на той же фигуре представляют отдельные детали разобранного якоря. Здесь соответственно имеем: самый якорь *Р* с двумя обмотками *А* и *Б*, конденсатор *С*, две крышки *К* и *Л*, которые привертываются к телу якоря и образуют его оси, шестерню *Ю*, укрепленную на крышке *Л*, и, наконец, коллектор *Ч*. Верхние рисунки на фиг. 43 представляют общий вид центрального тела якоря *Р* и способ сборки его из отдельных листов мягкого железа *Г*.

Общий вид одного из типов прерывателей представлен на фиг. 44. Здесь дан диск *Е*, на котором укреплен качающийся рычаг прерывателя *И*. При этом схема 1-я дает прерыватель в собранном виде, схема 2-я соответствует тому случаю, когда сдвинут зажим *В*, закрепляющий рычажок *И* на его



Фиг. 44

же буквами, что и на фиг. 41 и 42. От контактов 1—2 (на чертеже не помечены контакты 3 и 4) идут провода высокого напряжения к свечам двигателя. От контакта 5, помещенного

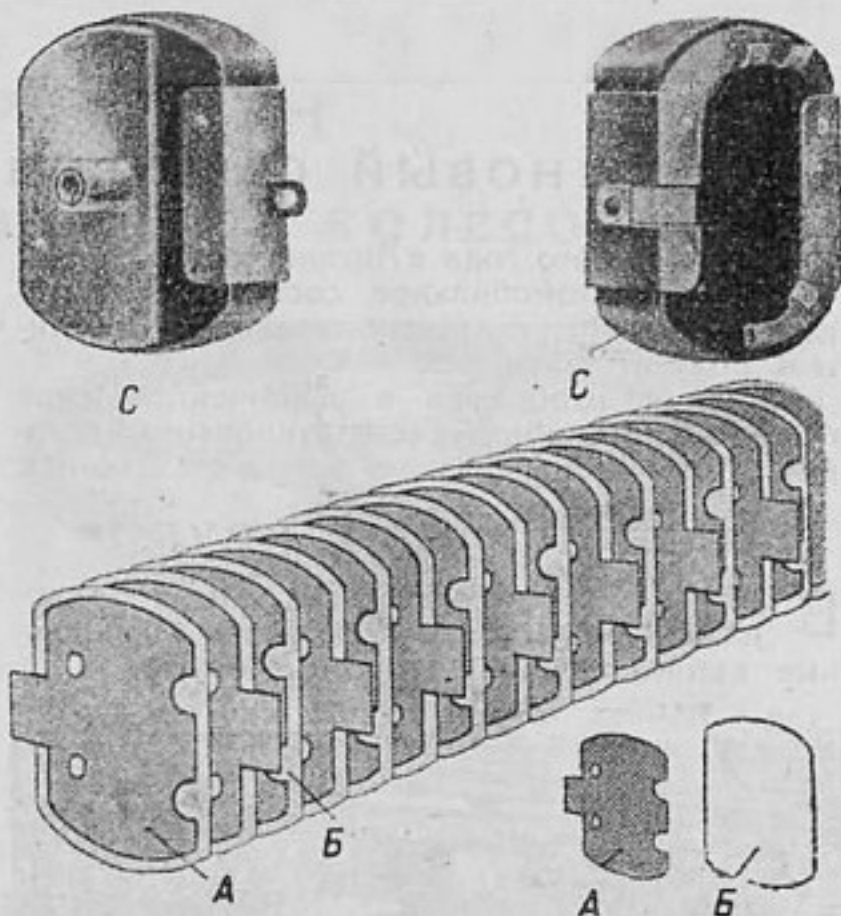
\*) Продолжение, см. № 2

на крышке прерывателя, идет провод к выключателю магнето на щитке автомобиля.

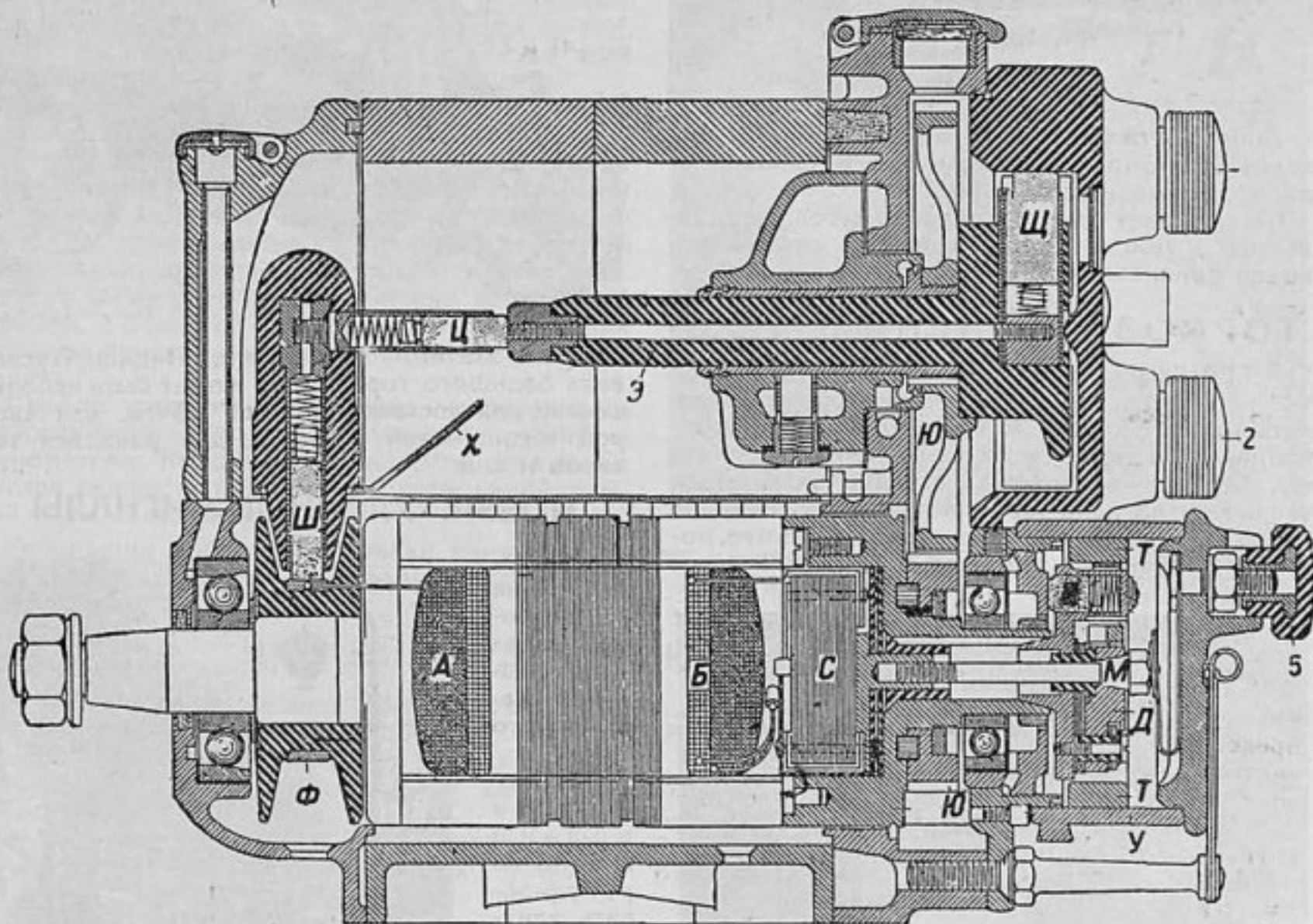
В дополнение к тем деталям, которые были схематически изображены на фиг. 41, на чертеже, представленном на фиг. 46, имеется еще дополнительная деталь—X, которая представляет собой предохранитель.

Если в виду замасливания свечи или обрыва провода, или по какой-либо другой причине замыкание тока высокого напряжения через контакты 1, 2, 3 и 4 отсутствует, то во вторичной обмотке возникает чрезмерное напряжение, которое может разрушить изоляцию этой обмотки; для избежания этого вводится предохранитель X, который представляет собой деталь различной формы, соединенную с массой магнето и отстоящую на расстоянии 5—6 мм от проводника Ц, по которому подводится ток высокого напряжения к распределителю магнето.

Таким образом, в случае очень большого сопротивления внешней цепи, искра проскочит между проводником Ц и предохранителем X, и максимальное напряжение во вторичной обмотке не превзойдет того, которое требуется для проскакивания искры через воздушный промежуток в 5—6 мм.



Фиг. 45



Фиг. 46

Продолжение в следующем номере

**ОБЪЯВЛЕНИЯ ПО ПРОДАЖЕ, ПОКУПКЕ И ОБМЕНУ АВТОМОБИЛЕЙ, МОТОЦИКЛОВ И ВЕЛОСИПЕДОВ ПЕЧАТАЮТСЯ ПО ЛЬГОТНОМУ ТАРИФУ—50 коп. строка.**  
 Рекламный отдел „ЗА РУЛЕМ“.

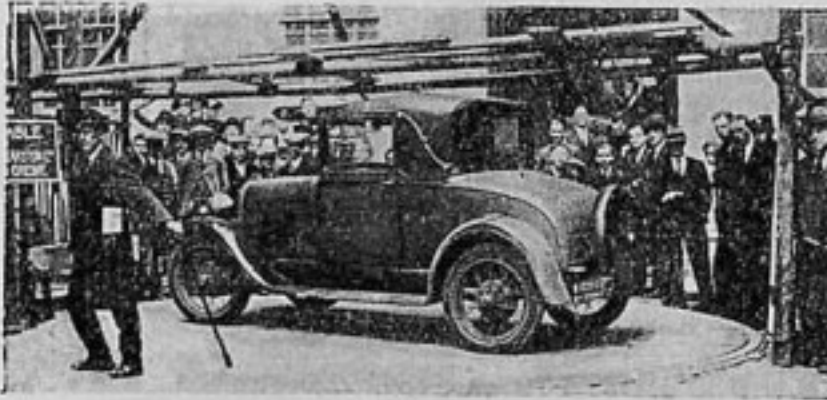
## НОВЫЙ СВЕРХГОНОЧНЫЙ „СЭНБИМ“

**В** МАРТЕ этого года в Англии состоится очередное автомобильное состязание на покрытие мирового скоростного рекорда. Победитель получит кубок Кел.

На снимке изображен в законченном виде гоночный автомобиль, сконструированный фирмой „Сэнбим“ для участия в этих состязаниях.

### ПОВОРОТНЫЙ КРУГ

**В** ТУПИКАХ и наиболее узких улицах Лондона и Парижа будут установлены специальные автомобильные поворотные круги.



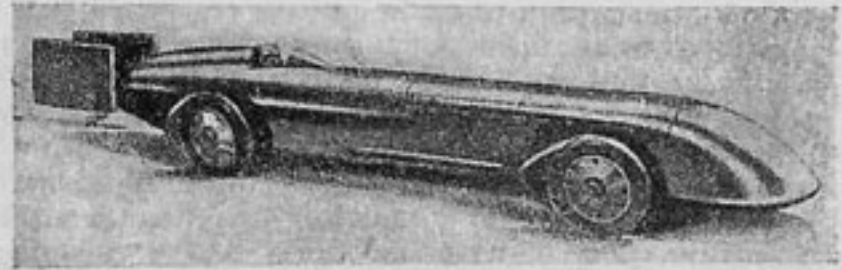
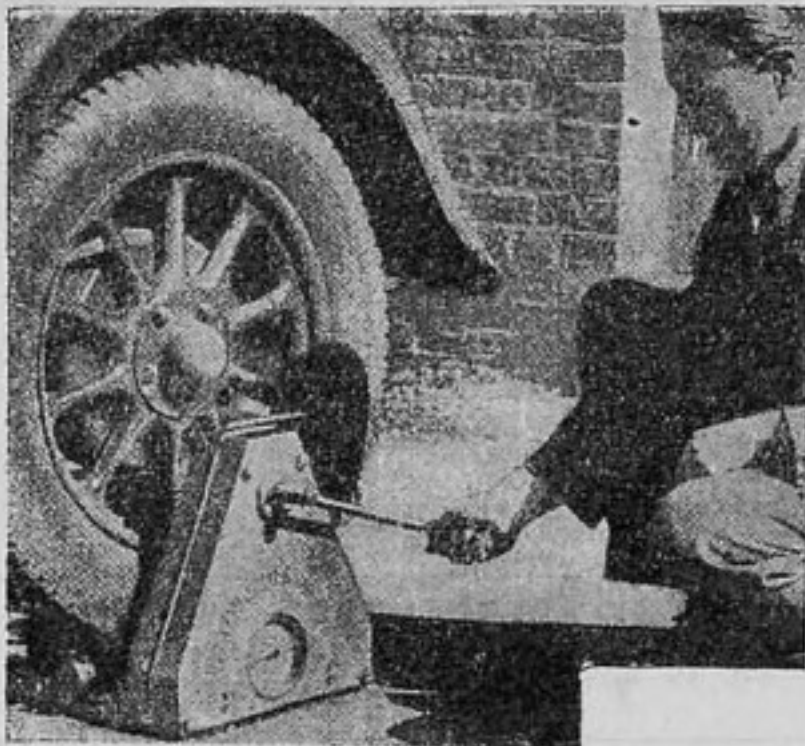
Такие круги дадут возможность на месте повернуть автомобиль, не прибегая к заднему ходу, что тормозит движение.

На снимке — один из первых кругов, установленных в Лондоне. Как видно из снимка, новинка привлекает общее внимание.

### ТОРМОЗНОЙ ИСПЫТАТЕЛЬ

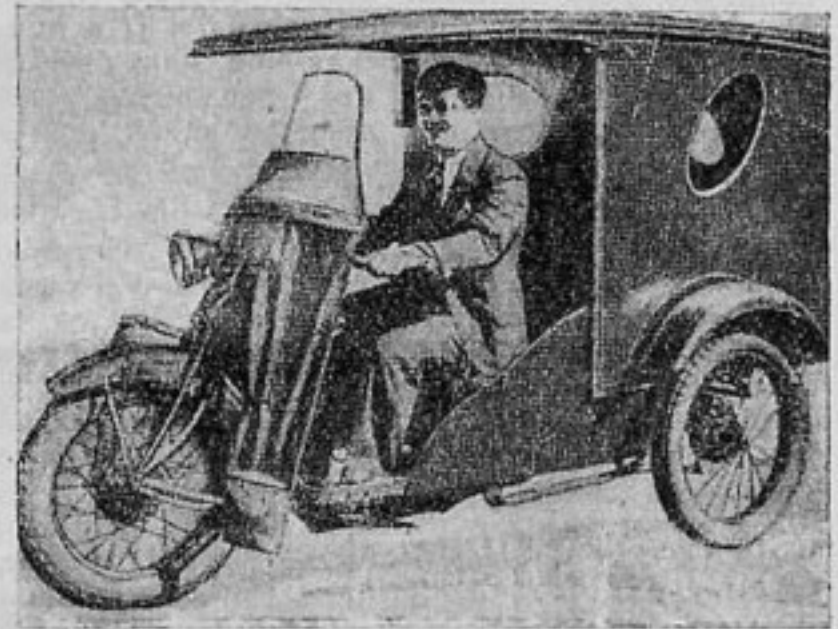
**ЗА** ГРАНИЦЕЙ изобретен прибор — тормозной испытатель, дающий возможность определить, насколько равномерно распределяется тормозная сила между всеми колесами автомашины. Степень отклонения стрелки испытателя указывает на качество торможения.

Новый прибор, изображенный на снимке, получил за границей широкое распространение.



### МОТОЦИКЛ—АВТОМОБИЛЬ

**ЭТОТ** тип машины называется „Траффик-кар“ и представляет собой соединение мотоцикла с кузовом, имеющим  $\frac{3}{4}$  тонный объем.



Машина эта выпущена фирмой Индиан. В условиях большого города она может быть использована для доставки срочной почты, для скорой медицинской помощи, для развозки товаров и т. д.

### НОВЫЕ УЛИЧНЫЕ СИГНАЛЫ

**В** ПАРИЖЕ на некоторых улицах установлены сигналы нового типа.

Приборы эти должны помочь регулировать уличное движение автоматически звонками без специальных агентов движения.

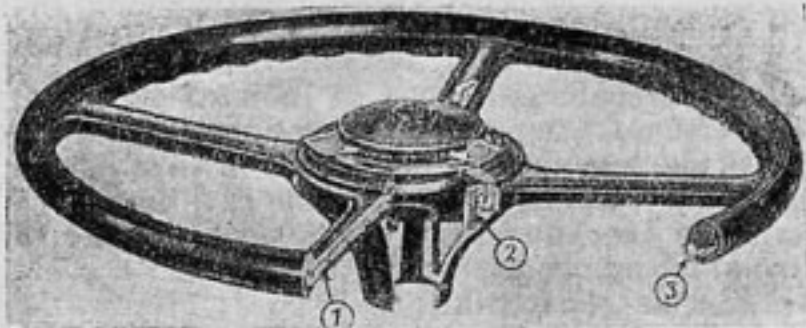


## РЕЗИНОВОЕ ШТУРВАЛЬНОЕ КОЛЕСО

ДЛЯ УМЕНЬШЕНИЯ тряски рулевого колеса на плохой дороге, и для предупреждения поломки его при авариях американские фирмы начали снабжать свои автомашины эластичным резиновым штурвальным колесом.

Металлический каркас волнистого сечения заливается резиной, при чем для лучшего укрепления по ледней служат отверстия, проделанные в каркасе.

При самых серьезных авариях автомобиля рулевое колесо не ломается, а лишь несколько изгибается. Толчки при езде по очень плохим дорогам на автомашине, снабженной этим штурвальным колесом, совершенно не передаются на руки, чем обуславливается удобство управления.



На снимке в части колеса, данной в разрезе, видны: 1. Резиновая оболочка колеса. 2. Болтики, скрепляющие рулевой штурвал с колодкой. 3. Металлический каркас штурвала.

## ИСПЫТАНИЕ ГАЗОНЕПРОНИЦАЕМОСТИ КЛАПАНА

ЧТОБЫ притирка клапанов не была совершенно бесполезной работой, необходимо производить ее особо тщательно, следя за тем, чтобы седло клапана садилось в гнездо всей поверхностью.

Это необходимо прежде всего потому, что неплотное прилегание клапана влечет за собой потерю мощности мотора из-за незначительной компрессии. У выхлопных клапанов существует опасность быстрого прогара клапанных тарелок. Обычные средства для проверки плотности прилегания клапанов не давали результатов. Теперь в Америке появился очень остроумный прибор, с большой точностью определяющий дефекты притирки клапанов (плотность их посадки).

Прибор состоит из колпака с резиновым уплотняющим кольцом, резиновой грушей и манометром. Колпак ставят на сидящий в своем гнезде клапан и прижимают одной рукой, другой рукой нажимают грушу.

Небольшое отклонение стрелки манометра укажет на неплотность прилегания клапанной тарелки к своему гнезду, заставив принять нужные меры.



## НОВЫЙ ПОДЪЕМНИК для РЕМОНТА

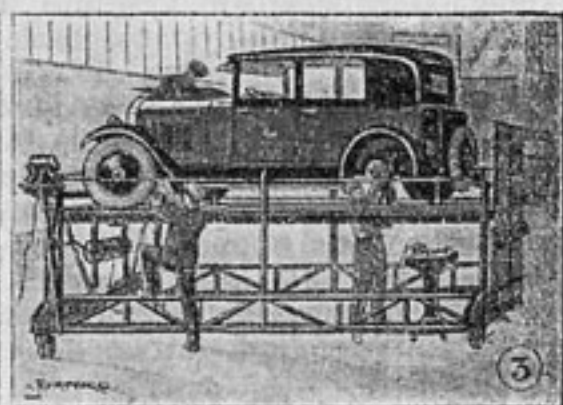
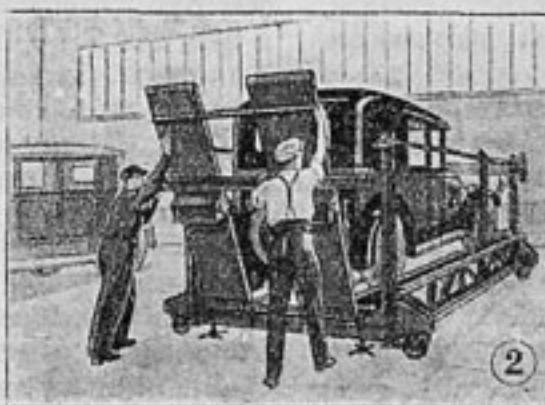
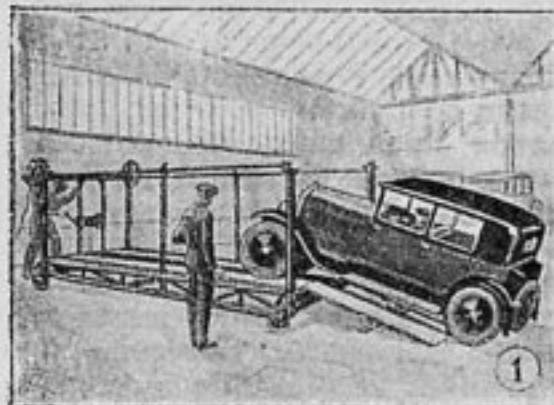
ИНЖЕНЕР Мерон сконструировал новый подъемник для ремонта автомобилей.

Этот подъемник можно легко передвигать с места на место и устанавливать его соответственно размещению окон.

Новая конструкция дает возможность отказаться от устройства „неподвижных“ углубле-

ний, каналов, над которыми устанавливались машины для ремонта.

На снимках: 1. Автомобиль при помощи электричества вводится по горизонтальной лебедке на подвижную площадку подъемника. 2. Подъем и закрепление лебедки. 3. Автомобиль установлен для ремонта.



# 1-й МОСКОВСКИЙ ОБЛАСТНОЙ С'ЕЗД АВТОДОРА

**25,** 26, 27 и 28 января в Москве в „Доме крестьянина“ состоялся 1-й Московский областной с'езд Автодора.

В работах с'езда участвовал 201 делегат с решающим голосом и 57 с совещательным.

Приветствовавший с'езд от имени МК ВКП(б) и МОСПС тов. Дрожжин остановился на задачах, встающих перед Автодором в настоящее время, в период стремительного движения бедняцко-средняцких крестьянских масс к сплошной коллективизации и к борьбе с кулачеством, как классом.

Тов. Сидоров высказал от имени Моссовета пожелание, чтобы при проведении трудовой дорожной повинности Моссовету было бы обеспечено содействие автодоровских организаций.

Представитель МК ВЛКСМ в приветствии указал, что комсомольские организации будут работать рука об руку с Автодором.

Заместитель редактора „Крестьянской газеты“ тов. Урицкий, приветствуя с'езд, внес три предложения: 1. Организовать автобригаду в 50 человек для отправки в деревню на помощь коллективизации и весенней посевной кампании. 2. Вызвать на соревнование все остальные областные организации Автодора. 3. Поставить этот вопрос на Всесоюзном с'езде Автодора.

С'езд приветствовали представители Коломенского завода, Тульского оружейного, Электрозавода ГЭТ и группы рабочих, отправляющихся в колхозы.

Зам. председателя Центрального Совета Автодора тов. Дмитриев, докладывая с'езду об очередных задачах Автодора отметил, что сейчас, когда перестраивается весь наш Союз, когда коллективизация крестьянского хозяйства идет необычайным темпом, налагаются весьма ответственные обязанности и на Автодор. Перед Автодором стоят сейчас задачи не только общественные, но и политические. Переустройство страны невозможно без разрешения дорожного вопроса, без автомобилизации. Автодор должен обратить особенное внимание на районы сплошной коллективизации, организуя там свою работу так, чтобы она не отставала от темпов переустройства этих районов. Задача Центрального Совета заключается сейчас в организации отделений и коллективов на селе и в первую очередь — в районах сплошной коллективизации.

Не менее важен и вопрос о подготовке кадров автомобилистов, чтобы не отставать от темпа автомобилизации страны.

Перед Центральным Советом встает сейчас также вопрос о тракторном деле и гаражном строительстве.

Лозунг: „Посадить СССР на автомобиль, а мужика — на трактор“ — должен быть отнесен в первую очередь к деятельности Автодора. Этот лозунг, судя по энтузиазму, с которым члены Автодора проводят свою практическую работу, будет нами осуществлен. Возложенная на нашу общественную организацию обязанность будет каждым автодором выполнена с честью.

Председатель Московского областного отдела Автодора тов. Лавров указал, что в связи с районированием Московской области должны быть коренным образом изменены методы самой автодоровской работы. Нужно взять ставку на максимальный охват деревни, особенно районов сплошной коллективизации, двинуть вперед дорожное строительство и обеспечить наилучшее проведение закона о трудовой дорожной повинности.

В строительный сезон 1929/30 г. этот закон должен быть при помощи ударных бригад и методом социалистического соревнования полностью проведен в жизнь.

Тов. Лавров далее указал на ряд болезненных явлений, имевших место в некоторых отделениях и коллективах, занимавшихся чуждыми Автодору делами. Эти явления должны быть искоренены.

Останавливаясь на работе в деревне, тов. Лавров отметил, что Автодор должен принять участие в разрешении политических вопросов, участвовать в борьбе с кулачеством как классом. Автодор должен занять место в первых рядах активных борцов с кулаками.

С'езд заслушал доклад зам. начальника облдортранса тов. Сидорова о состоянии и перспективах автодорожного дела в области.

По всем основным докладам развернулись оживленные прения. Делегаты с'езда говорили о недостаточном руководстве работой отделений и коллективов со стороны ЦС Автодора, о том, что Центральный Совет не поспевает за массовым автодоровским движением и что необходимо перестроить свою работу в соответствии с высокими темпами индустриализации страны и коллективизации крестьянского хозяйства.

В резолюциях с'езда дается наказ Центральному Совету, Московскому отделению и облдортрансу о перестройке своей работы применительно к новым задачам.

На с'езде, по предложению коллектива Автодора при Тимирязевской сельскохозяйственной академии, был организован сбор средств на постройку тракторной колонны им. Московского Автодора.

В фонд этой колонны внесены: Московским обл. отделом Автодора — 1000 руб., Красно-Пресненским отделением — 300 руб., к-вом при Госстрахе — 100 руб., при МББ ж. д. — 100 руб., тракторными курсами при ТСХА — 100 руб., к-вом при Тимирязевской с. х. академии — 50 руб., к-вом при ВТС — 50 руб., Ленинским райотделением — 100 руб., к-вом при 1-й ситценабивной ф-ке — 31 руб., к-вом при Электрозаводе — 400 руб., к-вом при заводе „Спартак“ — 20 руб., к-вом № 607 — 43 руб., отдельные делегаты из Коломны, Тулы, Бежецка, Рязани и делегаты комсомольцы внесли 63 руб.

С'езд избрал новое правление Московского областного отдела в составе 60 чел. и 15 кандидатов, ревизионную комиссию в составе 5 чел. и 104 делегатов на 1-й Всероссийский с'езд Автодора.

С'езд санкционировал вызов Ленинградского областного отделения Московскому на социалистическое соревнование.



# АВТОДОР на МЕСТАХ

КАЖДЫЙ БУДУЩИЙ КОМАНДИР ДОЛЖЕН БЫТЬ ШОФЕРОМ!

ПОД этим лозунгом проводит свою работу ячейка Автодора при Владивостокской пешеходной школе,

Ячейка организовалась в декабре 1928 г. и к настоящему времени насчитывает 320 человек. Организованными в ноябре прошлого года автокурсами охвачено 80 курсантов и 25 красноармейцев. Коллектив для изыскания средств провел три воскресника

Тормозит работу нашей ячейки отсутствие руководства со стороны окравтодора. В течение

месяца мы не могли получить в округе программу курсов. Обещали дать мотор и др. части, а когда мы приехали получать их нам заявили: возьмите картер и изучайте.

Просили у окравтодора инструктора. Тоже обещали, но до сих пор мы справляемся при помощи своих собственных кадров. О содействии окравтодора приобретению машины и думать не приходится.

Владивосток

*Пострадавший*

## ОБЕСПЕЧИМ КАДРАМИ СОВХОЗЫ И КОЛХОЗЫ

БАШСОВХОЗТРЕСТ заключил договор с Башкирским областным отделом Автодора на контрактацию 30 шоферов 3-й категории из ближайшего выпуска курсов.

В связи с контрактацией на курсах устанавливаются дополнительные часы занятий, расширена программа. Законтрактованным кур-

сантам с 1 января установлена стипендия в 40 рублей. Выпуск предполагается 15 апреля.

Разработан договор с Зернотрестом. Законтрактованные обязуются по договору проработать в данной организации два года.

Уфа

*М. Гребнева*

## ПОКАЗАТЕЛЬНЫЙ КОЛЛЕКТИВ

В ОДНОМ из уголков Армавирского округа в стан. Темиргоевской недавно организовалась маленькая автодоровская ячейка. Сперва ее не замечали и даже злые языки сулили ей скорую кончину. Но автодоровская ячейка росла. Организатор ее т. Шерекин сумел доказать широким крестьянским массам пользу автомобиля в деревенском быту.

Теперь ячейка разрослась и стала примерной в округе. Она насчитывает 620 членов, имеет 2 собственных автомобиля — легковой и грузовой, свой гараж и мастерскую. Организованы

автокурсы на 170 чел., на которых учатся преимущественно батраки и бедняки.

Весной этого года предполагается открыть автообщение между железнодорожной станцией Курганная и стан. Темиргоевская, приобрести мотоцикл и мотолодку, а также принять активное участие в постройке шоссе.

Станицы, хуторы и аулы Армавирского округа, следуйте примеру Автодора ст. Темиргоевской!

Ст. Темиргоевская

*Волков*

## ВЕЛИКОЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВО

НЕДАВНО в Серпухове делегация Автодора Богородского района, прибывшая на вызов серпуховцев, подписала договор по социалистическому соревнованию. Собрание, посвященное обсуждению этого важного вопроса, заслушало доклады обеих соревнующихся сторон.

В Богородске 2 400 членов Автодора, 8 автомашин на ходу, автокурсы охватывают 49 чел. Проведена огромная работа по дорожному строительству, проложено несколько километров показательной грунтовой дороги. Много и недочетов: профсоюзные и советские организации не хотят вступать в юридические члены, слабо растет актив, недостаточна материальная база.

Серпухов во многом ушел вперед. Здесь организовано 6 автотракторных курсов, охватывающих 300 слушателей, развертывается культурная работа, проводятся вечера Автодора, выпускаются автогазеты, привлекается к работе инженерно-технический персонал, имеется 17 автомашин.

После короткого обмена опытом в работе был обсужден и подписан договор социалистического соревнования.

Общее собрание актива Автодора постановило: считать, что Автодор должен быть одной из первых добровольных организаций по оказанию помощи партии и правительству в перестройке народного хозяйства на новой технической базе и подготовке технических кадров.

Серпуховский и Богородский Автодор на основе взаимной добровольности обязались:

Увеличить на 50% свои ряды.

Вовлечь полностью в юридические члены все заводууправления, где имеются коллективы и организации окружного и районного масштаба.

Организовать 10 коллективов в сельских местностях.

Выпустить 50 шоферов в течение года и 120 трактористов к весенней посевной кампании.

Завербовать 1000 годовых подписчиков на журнал „За Рулем“.

Собрать 1000 рублей на постройку шестиколесных машин для Красной армии.

Принимать активное участие во всех общественно-политических кампаниях: день индустриализации, оборона страны, посевная кампания, сбор утильсырья, дорожная повинность и т. д., обслуживая их и людьми и машинами.

Серпухов

*М. Глушков*

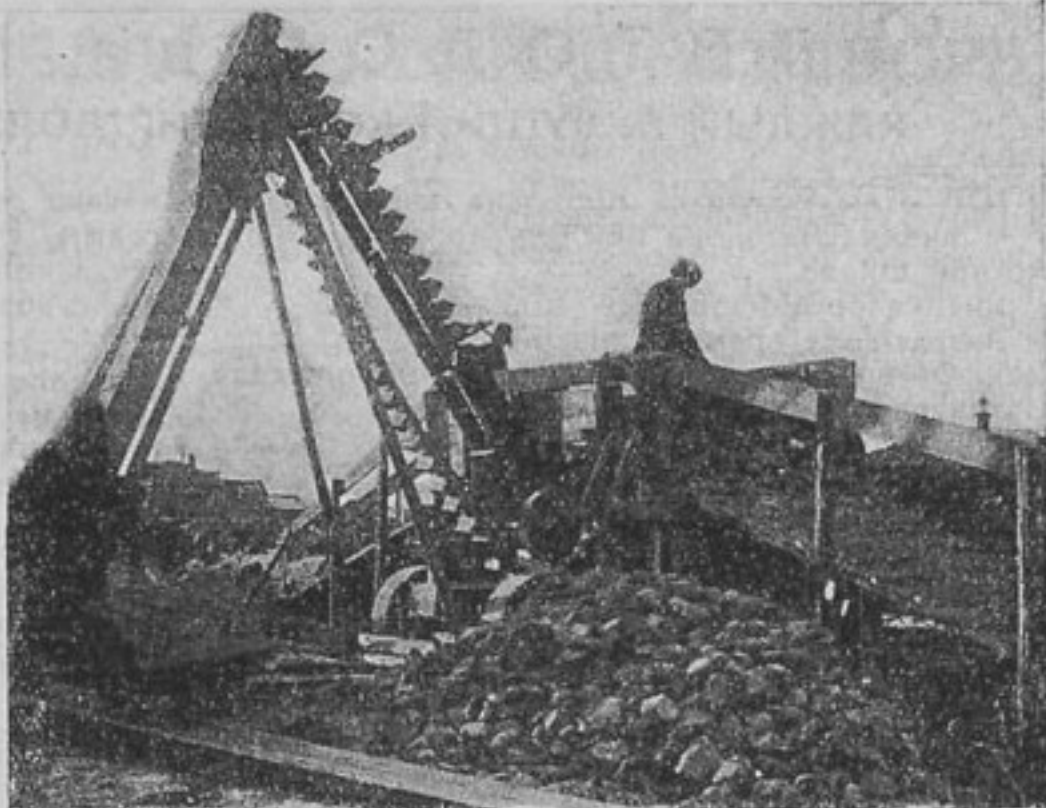
## ОСВЕТИМ ПРОСЕЛОК

В ОСЕННИЕ ночи с большой опасностью приходится пробираться по деревенским дорогам, затонувшим в грязи, по мостам с очень ветхими настилами. Полагаешься главным образом на чутье лошади.

А между тем, чтобы уберечь от поломки телеги, сани и ноги лошадей, достаточно осветить мосты и, переправы расположенные в черте селения.

Из своей практической работы в б. Скопинском и Раненбургском уездах, считаю нужным отметить следующее: при проектировании дорожных и гидротехнических сооружений мы включали и освещение проезжей части посредством 2-х фонарей, установленных на столбах включавшихся в систему перил моста или водопуска. При небольших затратах на керосин эффект был весьма удовлетворительный. Уход за фонарями лежит на обязанности ночного сторожа. Расходы на освещение производились обычно из средств самообложения.

Дорожные органы должны добиться издания постановления, обязывающего рики и сельсоветы упорядочить безотрадную ночную дорогу в селениях путем постановки фонарей с керосиновыми лампами на всех мостах, спусках и речных переправах.



Дорожные работы на Калужском шоссе под Москвой. Камнедробилка производит разбивку валунов на мелкий камень. Производительность установки—30 куб. м за 8 часов  
Фото А. Мореева

Дорожному персоналу надо вменить в обязанность при постройке мостов в селениях предусматривать постановку фонарей по сторонам проезжей части моста, включая их в систему перил  
Луховицы  
Техн. А. Титов

## АВТОДОРОВСКАЯ ПЕРЕКЛИЧКА

### Москва

На заводе „Амо“ шоферы по своей инициативе прикрепили к себе группу чернорабочих с тем, чтобы через 6 месяцев подготовить из них шоферов-водителей.

В Московском совете народного хозяйства обсуждался вопрос о строительстве велосипедного завода. Проект строительства был заказан иностранной фирме „В. С. А.“.

Завод приступит к выпуску велосипедов в марте 1931 г. и к концу года будет выпускать по 10 тысяч велосипедов в месяц.

### Харьков

Укрремасс оборудует в помещении бывш. рафинадного завода автосборочный завод.

Главмашстрой признал необходимым проектировать этот завод с расчетом выпуска из готовых частей 24 тыс. автомашин ежегодно.

Укрремассу предложено оборудовать завод таким темпом, чтобы уже с 1 июня этого года его производительность составляла 6 тыс. машин в одну смену, а затем дошла до 12 тыс. машин в смену. С ноября 1931 г. завод должен будет выпускать 24 тыс. автомашин в год.

На объединенном заседании ВСНХ, окрисполкома, горсовета, районных советов, центральных и харьковских профсоюзов, Укргипромез сделал доклад об эскизном проекте тракторного завода.

Завод будет выпускать в год 50 тыс. тракторов и 28 тыс. запасных частей. Завод будет выпускать ежедневно 140 тракторов при условии двухсменной работы.

Стоимость завода вместе с поселками и другими подсобными зданиями—114 млн. руб. Все затраты окупятся в полтора года.

Генеральный проект Тракторостроя будет готов 1 мая.

### Новгород (Сев. Зап. Обл.)

По пятилетнему плану на дорожное строительство было намечено отпустить на этот год 720 тыс. руб., фактически отпущено 291 тыс. Эта сумма не дает возможности развернуть дорожное строительство в необходимых масштабах.

По районным дорогам работы будут выполняться в порядке дорожной повинности на 600 тыс. р. Организационное проведение повинности далеко еще не обеспечено. Нет низовых дорожных работников (техники, десятники и др. старосты).

В текущем году Доротдел направляет на курсы десятников 10 чел. Кроме этого при Доротделе организуются курсы по планомерной подготовке дорожных старост в течение 3-х лет. В этом году курсы охватят 30 человек (при потребности в 300).

### Новороссийск

С весны этого года начнутся работы по постройке шоссе Крымская—Тоннельная.

Государство отпускает 300 000 рублей; местное население будет участвовать в постройке путем трудоповинности.

### Тифлис

Правительство Аджаристана ассигновало 860 тыс. руб. на строительство трех больших шоссе-ных дорог, которые будут обслуживать десятки деревень и дадут возможность эксплуатировать ценные лесные массивы площадью около 3 тыс. га.

### Хабаровск

Окрисполком утвердил план дорожного строительства в округе в этом году в сумме 530 тыс. руб. Основное внимание в плане уделяется улучшению дорог для связи с колхозами округа.

Отв. редактор Н. ОСИНСКИЙ

Зав. редакцией Н. БЕЛЯЕВ

Издатель: Акционерное Издательское Общество „ОГОНЕК“