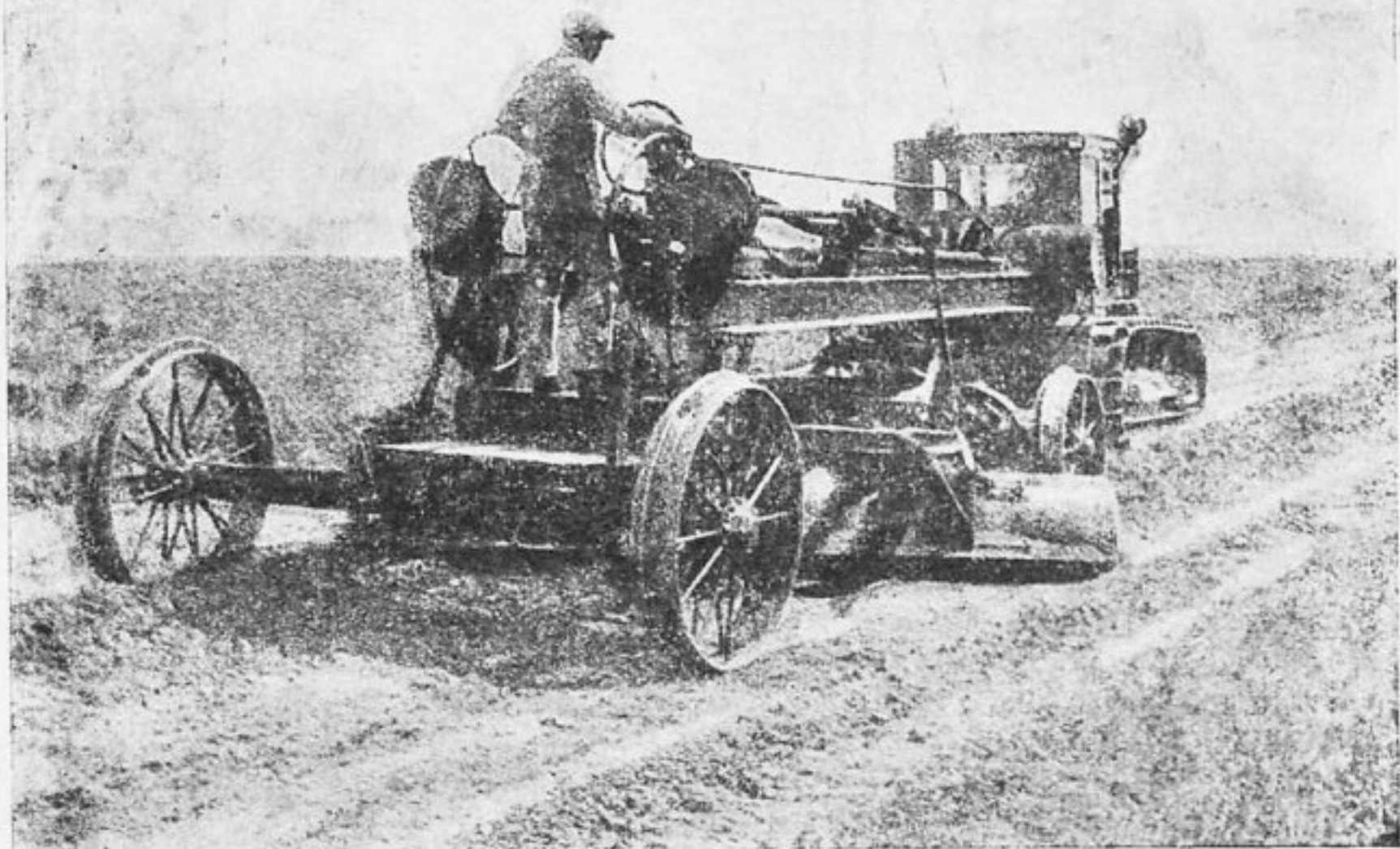


ЗА РУЛЕМ



МНОГОМ АВТОДОРОЖИЦАМ СИГНАЛИЗИРУЮТ СЪЕДУ
ТОПКОМ В НЕУДАЧЛИВОМ СОСТОЯНИИ НАШИХ ДОРОГ
В ВЪСТАВАНИИ ДАРОМИТОУ СТРЕТИТЕЛСТВО

5
1931



Трактор «Катерпиллар 60» :: дорожный струг «Сверх-Могул» ("Super-Mogul")
на постройке кавказских дорог.

БОЛЬШЕ ДОРОГ ПРИ МЕНЬШЕЙ ЗАТРАТЕ СРЕДСТВ

Применение гусеничных тракторов и дорожных машин «Катерпиллар» для постройки и ремонта дорог означает использование опыта многих стран. Во всех частях света, при постройке прочных и гладких дорог, эти выносливые машины проявляют свою способность сберегать время и расходы.

Гусеничные тракторы «Катерпиллар» обладают надежным сцеплением с почвой и, в виду отсутствия буксования, не вызывают непроизводительных потерь горючего и времени. Эти тракторы обладают большим запасом мощности и устойчивости, обеспечивающими надежную и недорогую службу в течение многих лет. Они достаточно выносливы для самой тяжелой работы, быстроходны и свободно поворачиваются на самых узких дорогах, взбираются по крутым подъемам или передвигаются по рыхлым склонам. Дорожные машины «Катерпиллар» строятся в соответствии с мощностью и выносливостью тракторов «Катерпиллар» и способны на большую производительность при малом тяговом усилии трактора.

Благодаря этим важным особенностям, тракторы и дорожностроительные машины «Катерпиллар» пользуются во всех странах света репутацией машин, способных строить большее количество километров дорог при меньшей затрате средств.

Штабквартира Технических Представителей
Тракторной Компании Катерпиллар:
Отель Савой, Москва.

Caterpillar Tractor Co.
Peoria, Illinois, U. S. A.

Тракторы. Комбайны.
Дорожно-строительные машины

КАТЕРПИЛЛАР

Товарный Знак Зарегистрирован

ТРАКТОРЫ



ЖУРНАЛ ВСЕРОССИЙСКОГО
ОБЩЕСТВА АВТОДОР
ВЫХОДИТ ДВА РАЗА В МЕСЯЦ.

Четвертый год издания

Редколлегия: А. Брагин, Н. Белая, А. Головкин, В. Дмитриев, М. Кольцов, инж. М. Кристи, инж. К. Купрянов, М. Презент, Н. Осинский, Л. Манделъяну, И. Фельдман, проф. Е. Чудаков, И. Халепский

И. ФЕЛЬДМАН. — Решающее звено ОБЕСПЕЧИМ АВТОТРАНСПОРТ ЗАПАСНЫМИ ЧАСТЯМИ	1 2
Обращение ЦС Автодора и НКПС в ЦК ВКП(б), Совнарком СССР, ЦК ВЛКСМ и в президиум ВЦСПС	3
АВТОДОР РАПОРТУЕТ СЪЕЗДАМ СОВЕТОВ	8
А. ЗАМОТИН. — Новые типы карбюратора „Зенит“	12
В. ЕФИТЧУК. — Второй Нижегородский съезд Автодора	14
МАРИЯ ВЕТЧИНИНА. — Вербуйте женщин на автотранспорт	15
А. МИЛЛЕР. — На аэросанях из Ленинграда в Москву	16
Н. ГОРДИН. — Ко второй большевистской весне в БССР еще не готовились	19
Автомобиль, трактор и дорога в соц. секторе сельского хозяйства	20
А. ЛЯСС. — На фронте дорожного строительства	22
М. ЮНПРОФ — Два года работы пожарного бюро ЦС Автодора	24
Моторизация капиталистических армий	25
М. КСЗЛОВ. — На фронте автотракторного строительства	28
Почему?	30
В номере 24 иллюстрации	

Центральный Совет Автодора Москва, Садово-Нудринская, 17. Телеф. 4-56-15
РЕДАКЦИЯ: Москва, 5, Страстная бульв. 11. Тел. 3-31-91: трамв. А, 6 15, 18, 23, 25.
Контора: Москва 6, Страстной бульв., 11. „Огонек“. Сдел рас. ростр. Тел. 5-51-61.

ПОДГИС АЯ ЦЕНА на 1931 год: „За Рулем“: на год—4 р., 6 мес.—2 руб. 15 к., 1 м.—40 к., с приложен. „Библиотеки „За Рулем“: на год—8 р., 6 м.—4 р. 50 коп., 8 м.—2 р. 40 к. За границу „За Рулем“: на год—2 долл., 6 м.—1 долл. 25 ц.

РЕШАЮЩЕЕ ЗВЕНО

„...Большевики должны овладеть техникой“.
„...Техника в период реконструкции решает все.“

Сталин

В СВОЕЙ исключительно сильной и глубокой по содержанию речи, произнесенной 4 февраля на Всесоюзной конференции работников промышленности, тов. Сталин подчеркнул что, несмотря на все наши успехи в социалистическом строительстве, вызывающие изумление и скрежет зубовный у наших врагов и восхищение наших зарубежных друзей в стане пролетариата, мы все же еще сильно отстаем от передовых капиталистических стран; они в технике на целое столетие ушли вперед, оставив далеко позади царскую Россию, в которой победоносный Октябрь утвердил в 1917 году власть рабочего класса.

«История старой России,— говоря словами тов. Сталина,— заключалась в том, что ее непрерывно били за отсталость. Били монгольские ханы, били турецкие беки, били шведские феодалы, били польско-литовские паны, били англо-французские капиталисты, били японские бароны. Били за отсталость — за отсталость военную, за отсталость государственную, за отсталость промышленную, за отсталость сельскохозяйственную...»

«...Мы отстали от передовых стран на 50—100 лет. Мы должны пробежать это расстояние в десять лет. Либо мы сделаем это, либо нас сомнут».

Пролетариату, утвердившему свою диктатуру на одной шестой земного шара, отставать никак нельзя! Вот почему мы развиваем такие боевые большевистские темпы строительства. Вот почему наша пятилетка должна превратиться и уже превращается на многих участках народного хозяйства в четырехлетку, в трехлетку. Вот почему невиданными в мире темпами мы строим совершенно исключительные по размерам и производственным возможностям заводы-гиганты, электростанции, зерносовхозы, элеваторы, колхозы. Вот почему мы решительно реконструируем наш транспорт, используя все последние новинки, последнее слово техники, воздвигаем Турксибы, Днепрострой, строим мощные радиостанции, создаем свои советские автомобильные Детройты, посылаем в технические вузы лучшую передовую рабоче-крестьянскую молодежь.

Чтобы победить, мы должны овладеть техникой во всех ее многообразных видах, перенять в области техники все то, что буржуазия имеет на сегодняшний день и, мало того, усовершенствовать эту технику, используя возможно шире порыв и энтузиазм изобретательства, которыми охвачены рабочие массы.

Если мы хотим превратить нашу страну в страну крупной индустрии, в страну автомобиля и трактора, мы обязаны, в первую голову, овладеть в совершенстве техникой, не итти вечно на поводу у иностранцев и у старых специалистов, а самим изучать каждую деталь, каждый секрет, каждый винтик машины и производства.

Трудящиеся, готовящиеся стать инженерами, механиками, шоферами, трактористами, дорожными техниками, должны твердо помнить, что без полного усвоения техники, лежащей в основе того дела, которое они избирают своей профессией, каждый из них не полноценен для дела социалистического строительства.

Нам не нужны верхоглядцы и краснобаи, скользящие по поверхности науки и техники. Нам нужны преданные делу пролетариата борцы, вооруженные крепкими техническими знаниями.

Автомобилизация страны растущего социализма, тракторизация коллективизированной деревни, приведение в порядок нашего бесконечно запущенного дорожного хозяйства — все это требует прежде всего технических знаний, умения владеть машиной, будь то заводской станок, автомобиль, трактор или паровой каток, гредер, любая дорожная машина и т. д.

Вот почему каждый автодворец, если он хочет по-серьезному участвовать в великой социалистической стройке, развертывающейся в СССР, должен не только агитировать за автомобиль, трактор, моторную лодку, аэросани, глассер, но прежде всего хорошенько изучать

машину, взяться, засучив рукава, за учебу, чтобы поставить технику «на колени», — на службу пролетариату.

Четкая генеральная линия партии в соединении с энтузиазмом масс, в союзе с первоклассной техникой обеспечит нам такие темпы, что никто в мире нас «не сомнет».

«Мы должны двигаться вперед так, чтобы рабочий класс всего мира, глядя на нас, мог сказать: вот он — мой передовой отряд, вот она — моя ударная бригада, вот она — моя рабочая власть, вот оно — мое отечество; они делают свое дело, наше дело, хорошо — поддержим их против капиталистов и раздуем дело мировой революции!» (Сталин).

Автодворцы! В поход за овладение техникой! Все за учебу! Будем в первых рядах трудящихся, завершающих построение фундамента социалистической экономики в Советском Союзе!

И. Фельдман

ОБЕСПЕЧИМ АВТОТРАНСПОРТ ЗАПАСНЫМИ ЧАСТЯМИ

В ОПРОСЫ снабжения нашего тракторного парка запасными частями получили широкое освещение в печати. Общественность была мобилизована и были выявлены недочеты, мешающие и срывающие кампанию.

Подготовка ко второй большевистской весне опять-таки в значительной мере проходила под знаком своевременного обеспечения тракторного парка запасными частями.

В худшем положении находится снабжение запасными частями автотранспорта — это является также значительной угрозой успешному проведению посевной и в особенности уборочной кампании.

Полученный нашим сельским хозяйством автопарк сильно изнашивается, отчасти вследствие напряженной работы во время уборочной кампании прошлого года, отчасти вследствие неопытности водителей.

Процент поломки автомобилей в совхозах достиг рекордной цифры (в некоторых совхозах поломки доходят до 60% наличного автопарка), а ремонту их не уделяется достаточного внимания.

Недавно организованный трест Авторемснаб — еще молодая и слабая организация, и без помощи и внимания руководящих органов не в состоянии выполнить задачу снабжения автопарка запасными частями.

Импортные запасные части прибывают с недопустимым опозданием и поступят в совхозы лишь в марте. Наши советские заводы мало занимаются изготовлением запасных частей для автомобилей. Внимание общественности к этому делу также слабо привлечено.

Необходимо в самое ближайшее время организовать перелом в снабжении автотранспорта запасными частями, необходимо наладить в широких масштабах производство за-

пасных частей для автомобилей на наших заводах, необходимо немедленно выявить соответствующие возможности.

Авторемонтные мастерские должны быть повсеместно переведены на работу в три смены и в них широко развернуто соцсоревнование и ударничество. Кроме того надо широко использовать местные возможности и ресурсы.

Каждый коллектив Автодора, каждый автодворец должен считать своей важнейшей задачей проверку положения и помощь автотранспорту на селе. Необходимо организовать бригады автодворцев не только для ремонта тракторов, но и для ремонта автомобилей.

Штаб помощи запасным частям для тракторов при Центральном совете Автодора необходимо реорганизовать в штаб помощи снабжения запасными частями тракторного и автомобильного парка.

Нужно тщательно выявить причины нынешнего безобразного положения со снабжением автотранспорта запасными частями. Цудотрансу, ВАТО, ВСНХ и другим планирующим и регулирующим организациям надо срочно сделать выводы в связи с создавшимся положением и наверстать упущенное.

Положение автотранспорта в совхозах и колхозах с особой остротой диктует необходимость широкого развертывания сети автодворских коллективов на селе. Профсоюзные, общественные и партийные организации должны помочь их организации и отдать себе отчет, что автодворские организации в колхозах и совхозах могут явиться ценными помощниками в оздоровлении автотранспорта, застельщиками использования всех местных ресурсов, могут способствовать поднятию квалификации водителей и предупреждению выхода из строя дорогих и дозарезу необходимых машин.

ОБРАЩЕНИЕ ЦС АВТОДОРА и НКПС в ЦК ВКП(б), в Совнарком СССР, в ЦК ВЛКСМ и в Президиум ВЦСПС

МИЛЛИОН организованных членов общества Автодор, в лице его Центрального совета, а также НКПС, от имени транспорта, считают необходимым на пороге решающего третьего года пятилетки обратить внимание Центрального комитета ВКП(б) и Союзного правительства на одну актуальнейшую проблему социалистического строительства, пренебрежение к которой, вернее, забвение которой, приносит всем отраслям народного хозяйства неисчислимы, все растущие потери.

ЗАБЫТАЯ НАРОДНОХОЗЯЙСТВЕННАЯ ПРОБЛЕМА

Речь идет о бездорожьи, об этом тяжелейшем наследии царского режима, равной которому можно назвать разве только безграмотность. Но если от безграмотности страна освободилась революционной самодеятельностью масс с первого дня революции, если с безграмотностью страна боролась в течение 13 лет, подойдя после колоссальных хозяйственных и культурных побед вплотную к всеобучу и разрешению проблемы кадров, то бездорожье — это второе по размерам народное бедствие — из исходного в начале революции положения углубилось, расширилось, превратив наше дорожное хозяйство в почти голое место, зияющее на всем пространстве СССР.

Дорожная проблема до сих пор не осознана и не освоена трудовыми массами как одна из основных народнохозяйственных и культурных проблем, которая должна и может быть разрешена в непрерывной борьбе с бездорожьем десятков миллионов людей на всем пространстве СССР. Вековая привычка к бездорожью, по которой еще не прошла борозда революции, размеры бездорожья, трудности охвата и реконструкции миллионов и миллионов километров — все это давило и давит на наши хозяйственные органы сверху донизу, давит на всю нашу общественность и даже на печать. Все отмахивались и отмахиваются по сей день от этой проблемы, как от задачи, которая «может подождать».

Эта глубочайшая хозяйственная ошибка, что «дорога может подождать», ошибка, которую как будто никто не замечает, становится сейчас, в решающем третьем году пятилетки ошибкой чреватой чрезвычайными осложнениями и миллиардными потерями для всего народного хозяйства.

ТРИЕДИНЫЙ ТРАНСПОРТ И ЕГО СООТНОШЕНИЕ

Исполнительский рост народного хозяйства вызывает, как это подчеркнуто III сессией ЦИК, «бурное возрастание размеров грузооборота и вытекающее отсюда значительное напряжение транспортных ресурсов Союза». Поэтому III сессия ЦИК СССР предложила Госплану, НКПС и соответствующим ведомствам «обра-

тить особое внимание на максимальную рационализацию перевозок всех основных массовых грузов, уменьшение неравномерности и сезонности перевозок и сокращение встречных потоков».

Подавляющий процент этих грузов не минует безрельсового транспорта, гужевого или автомобильного как при передаче грузов из глубинных сельскохозяйственных пунктов или из предприятий на железную дорогу или на воду, так и после конечной станции, по пути к потребителю сырья, полуфабрикатов или готового продукта. Сюда надо прибавить и те, идущие по коротким радиусам массовые грузы, которые пользуются исключительно безрельсовым транспортом.

В этих условиях реконструкция железнодорожного и водного транспорта без одновременного подтягивания к ним безрельсовых звеньев — под'ездных путей к станциям и пристаням и окружающей сети дорог, откуда грузы идут, будет только частью реконструкции всего транспорта, который по существу является триединым и неразрывно связанным.

Тесная связь железнодорожного транспорта с водным и вытекающие отсюда при росте грузооборота выводы подчеркнуты в том же постановлении секции ЦИК:

«Констатируя, что намечаемое в 1931 г. соотношение грузооборота на железных дорогах и внутренних водных путях сообщения является лишь начальной стадией в выполнении директивы правительства о передаче грузов на воду, поручить НКПС и соответствующим ведомствам принять дальнейшие решительные меры к укреплению этой передачи, а ВСНХ — обеспечить безусловное исполнение задания по речному судостроению и оборудованию перегрузочных пунктов».

Остается подтянуть третье ПЕРВИЧНОЕ звено — безрельсовый транспорт и его основную базу — ДОРОГУ. Вряд ли нужно доказывать, что при бурнорастущем грузообороте именно безрельсовому транспорту, главным образом автомобилью, придется на коротких, но все растущих радиусах РАЗГРУЖАТЬ И ЖЕЛЕЗНУЮ ДОРОГУ И ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ. Путь автомобиля — и самый короткий и самый рациональный, ибо он знает только две точки и не знает лишних нагрузок и выгрузок.

Индустриальный путь развития триединого транспорта должен быть особенно рельефно и выпукло выдвинут в стране с необозримыми дорожными пространствами, в стране, строящей высший тип индустрии — социалистической.

А сплошная коллективизация сельского хозяйства, где уничтожаются вековые межи? Там благоустроенная культурная дорога — один из главных нервов хозяйственного развития, роста экономических и культурных связей и внутри нового разветвленного хозяйственного организма и вовне — с индустрией.

МИЛЛИАРДНЫЕ ПОТЕРИ. РАЗРЫВЫ В ХОЗЯЙСТВЕННЫХ ЗВЕНЬЯХ

Если еще ноябрьский пленум ЦК ВКП(б) в 1929 г. сигнализировал, что «все больше, как одно из узких мест народного хозяйства, выдвигается **ТРАНСПОРТНО-ДОРОЖНАЯ** проблема», то сейчас, на третьем году пятилетки с его кратнорастущим грузооборотом дорога становится буквально самым узким из всех узких мест народного хозяйства. Потери наши на бездорожьях гигантски растут, достигая, по некоторым исчислениям, 5 млрд. руб. и выше, т. е. перерастая по мере роста и напряжения наших пространственных артерий в экономическое бедствие.

Иллюстрировать это положение примерами заняло бы слишком много места. Но необходимо в интересах перспективы отметить, что осень 1930 г. уже побила рекорд в сравнении с прошлыми годами. В многочисленных пунктах СССР между производителем и потребителем, при новых темпах и небывалом напряжении, выростала стеной осенняя блокада бездорожья, разрывая звенья и производства и снабжения.

На Урале, в Донбассе кокс затоплял склады, пути, а рядом — за десяток-другой километров — домны останавливались, ибо перебрасывать этот кокс нельзя было. Такая же картина была и с рудой и особенно с лесом. Лесозаготовки, пользующиеся почти исключительно гужем, страдают от бездорожья больше всего. Десятки тысяч тонн овощей, которые гнили на коротких радиусах от кооперативных пунктов, а местами недалеко от уже построенных овощехранилищ, обязаны той же осенней блокаде. И замедленный товарооборот кооперации с ее разветвленной сетью складов, баз, магазинов в немалой степени имеет те же корни.

А новые строительства? Каждое из них на всем пространстве СССР барахтается в путах окружающего бездорожья. Американского типа и масштаба стройки облепляются, точно вековой паутиной, тысячами подвод. Подводки тонут в непролазной грязи, они берут вместо 2—3 по 10—20 руб. в день. Эта накидка на бездорожье — повсеместное на строительствах явление.

Мы могли бы, наконец, привести многочисленные факты, где срывы и трещины в выполнении хозяйственных планов обязаны этим коротким пространственным разрывам от одного до ста километров, где безрельсовый транспорт служит главным связующим звеном. Эти разрывы на пространстве СССР надо исчислять многими десятками тысяч. И мы не можем не сигнализировать, что разрывы эти растут стихийно вместе с ростом грузооборота.

АВТОМОБИЛИЗАЦИЯ СТРАНЫ НЕМЫСЛИМА БЕЗ РЕВОЛЮЦИИ В ДОРОЖНОМ СТРОИТЕЛЬСТВЕ

Третий год пятилетки знаменует собой начало революции в безрельсовом транспорте. В этом году страна вместе с пуском Нижегородского автогиганта и реконструкцией АМО

и Ярославского завода вступает в первую полосу автомобилизации. Но эта революция в орудиях транспорта без революции в области дорожной проблемы будет поставлена под жесточайший удар.

Если во втором году пятилетки на тысячах точек СССР заживо закапывались в бездорожьях новенькие автомобили, если по бесконечным ухабам, ямам, рытвинам ломались не только автомобили, но и тракторы, то не ясно ли, что в третьем, четвертом и пятом годах пятилетки, если дорожная революция не придет навстречу и не поспеет за революцией в транспорте и тяге, эти мертвые точки будут расти соразмерно росту грузооборота и числу автомобилей.

Если на бесконечно запущенный дорожный фронт, который даже фронтом еще не стал, не будут брошены нужные силы, если не будет поднята вся общественность и не будет обеспечено содействие печати, если не будет развернута энергичная работа, то все рычаги, все рули нашего пятилетнего плана, связанные с автомобилем, с трактором, с гужевым транспортом, с движением в целом, не могут не дать опаснейшего отбоя: их будет все больше и глубже засасывать трясина бездорожья.

ПРОЙДЕННЫЙ ЭТАП

В последние годы, несмотря на крохоборчество в области дорожного строительства, накопился немалый опыт. Накопление этого опыта, изучение его больших неудач и первых небольших успехов происходило в недрах общества Автодор, разбросившего свои ячейки по всему Союзу. И поражения и победы показали, что дорожное строительство — дело такое же большое, трудное и сложное, как и всякое иное крупное первостепенное строительство.

Вопрос идет об обновлении всей одежды земли. Вопрос идет и о грунтовых дорогах и о шоссейных дорогах, одежда которых совершенно изнасилась и превратилась в лохмотья. И вопрос идет о том, что естественная запущенная грунтовка, с ее жалкой одеждой, если таковая местами и есть, уже не способна выдержать растущую грузонапряженность и индустриализации и коллективизации. Оборона Союза с ее растущей техникой повелительно требует и в центре, и на окраинах, и в молодых республиках, и на границах усовершенствованных дорог, ибо обороноспособность каждого района, области, республики и всей страны в целом сейчас, при новой технике, прямо пропорциональна способности ее дорожной сети выдержать грузонапряженность, способности ее дорожного полотна к скорости, к маневренности, ибо дорога — это темп.

Итоги строительства 1929/30 г. дают самую безотрадную картину. План строительства дорог общесоюзного значения невыполнен примерно на 30—33%. Еще ниже выполнение плана строительства дорог республиканского и местного значения. Использование трудовых вложений населения в дорожное строительство колеблется по отдельным республикам от 15 до 40%. Этот прорыв усугубляется низким качеством работ и перерасходом денежных средств на 10—18%. Если к этим прорывам

прибавить факты безобразного строительства в Москве, то станет очевидным, что эти факты позорнейших прорывов могли иметь место только в условиях изоляции этого важнейшего участка хозяйственного строительства от контроля партийных и советских органов, отсутствия помощи со стороны профсоюзов и широкой общественности и при почти абсолютном умалчивании об этих прорывах в печати. Между тем надо прямо сказать, что мы обновим лицо наших дорог, вольем в их артерии кровь и силы, дадим им соответствующее новым экономическим и культурным сдвигам географическое направление, только при условии, если мы сумеем в это дело вовлечь все трудоспособное население страны, и особенно колхозное, больше всех заинтересованное в новых дорогах. А это возможно при содействии партийных и профессиональных организаций и в особенности печати.

Что тут возможности необычайны и что здесь правый оппортунизм расцвел махровым цветом, как нигде, видно из резкого разнobia степени трудового участия населения в дорожном строительстве 1930 г. в разных районах. Если в Чувашии, где показательный опыт был координирован всеми вышеназванными силами, трудоповинность была выполнена на 364%, а в Западной области на 100%, то в Крыму процент трудового участия снизился до 17%, в ЦЧО — до 10%, а в некоторых местах и до 1%. А есть целый ряд районов, колхозов, сел, где трудоповинность дала круглый ноль, где ее попросту проспали.

И, конечно, первостепенную роль здесь, как на всяком строительстве, играет механизация и кадры. Но несмотря на размеры строительства, которое должно охватить весь Союз, производство дорожных машин все еще не вышло из стадии очень скромных наметок, а кадров, как таковых, можно насчитать ОДИН-ДВА процента потребности. В области же укрепления дорожного фронта ответственными работниками наблюдается совершенно нетерпимое положение.

ПРЕДСТОЯЩИЙ ЭТАП

Пятилетний план, утвержденный правительством, запроектировал постройку 360 тыс. километров усовершенствованных дорог и приведение в проезжее состояние 1 300 тыс. километров грунтовых дорог с затратами в сумме 5 268 млн. руб., из которых 1 239 млн. руб., или около 25% всех вложений, падает на трудовое участие населения.

Эта программа может быть осуществлена лишь при условии механизации работ. Между тем промышленность не выполняет задания правительства о выпуске механических снарядов, не разворачивая в необходимых размерах их производства. Строительство дорог в 1931 г. в сравнении с наметками, утвержденными пятилеткой, сокращается больше чем на 50%. Вместо 283 млн. руб., утверждены лимиты в размере 690 млн. руб., при чем ассигнования из всесоюзного бюджета сокращены на 36%, из республиканского на 83% и без изменений остались лишь вложения за счет трудового участия населения в сумме 292 млн. руб.

Несмотря на то, что удельный вес трудучастия в выполнении плана строительства на 1931 г. значительно возрос, превращая трудучастие в решающий фактор успешного выполнения программы, оно не обеспечено организационной подготовкой, денежными ассигнованиями и кадрами.

Успешное выполнение этого мероприятия, предусматривающего привлечение нескольких десятков миллионов крестьянского населения к дорожным работам, немыслимо без надлежащего внимания к нему партийных, советских и профсоюзных органов, без мобилизации инициативы и помощи всей советской общественности, как к важнейшей хозяйственно-политической кампании.

В этой обстановке громадных трудностей в осуществлении дорожной пятилетки необходима напряженнейшая борьба советской общественности, необходима широчайшая поддержка обществу Автодор, призванному мобилизовать и возглавить помощь общественности для разрешения дорожной проблемы и организовать жесткий общественный контроль над деятельностью дорожных органов.

Дорожная пятилетка должна быть полностью осуществлена, дорожная проблема должна быть разрешена, этого властно требует растущее социалистическое хозяйство страны, задачи культурного роста и укрепления обороноспособности Советского Союза.

Нужен самый резкий поворот, поворот всей страны лицом к дорожной проблеме, к дорожному строительству. Нужно создать такие условия, которые дали бы возможность в кратчайший срок обеспечить перелом. Конкретно необходимо сделать следующее:

1. Дать решительную и исчерпывающую директиву Центрального комитета партии и Союзного правительства по вопросам дорожного хозяйства в духе обращения ЦК и СНК по вопросам железнодорожного транспорта.

2. Учитывая возрастающую роль общества Автодор в реконструкции дорожного хозяйства и успешном осуществлении дорожной пятилетки, особенно в части подготовки и проведения трудового участия населения в дорожных работах, обеспечить реальную помощь местных партийных и советских органов в деле укрепления и поднятия авторитета общества, в развертывании его работы, особенно на селе, создании сети автодорожских организаций во всех районах, селах, колхозах, МТС и т. д.

3. Принять меры к тому, чтобы ассигнования на дорожное строительство соответствовали потребностям реализации пятилетнего плана.

4. Обязать ВСНХ пересмотреть вместе с дорожными органами и Центральным советом Автодора план строительства дорожных машин в сторону его увеличения соответственно заданиям правительства и нуждам дорожного строительства.

5. В целях приближения всей структуры дорожного хозяйства и аппарата дорожных органов к районной советской системе пересмотреть решения комиссии по районированию, обеспечив наличие в каждом рике специального кадра дорожных работников, которые мог-

ли бы охватить всю сумму работ по эксплуатации дорог и проведению трудучастия по району.

6. Трудовое участие населения в дорожных работах по своему политическо-хозяйственному значению должно быть приравнено к важнейшим мероприятиям советского правительства и общественности такого примерно порядка, как посевкампания, лесозаготовки и т. д. В связи с этим проведению трудучастия населения должна предшествовать массовая подготовительная работа — насыщение села агитационно-технической литературой, использование периодической печати, радио и всех культурных сил села, а ход работы должен получить широкое освещение в местной и центральной прессе.

7. Добиться полного использования трудовых ресурсов, тяговой силы, транспортных средств и инвентаря, установленных законом правительства об обязательном трудовом участии населения в дорожных работах.

8. Не допускать замены трудучастия денежными взносами, применяя последние лишь в исключительных случаях.

9. Включить трудовое участие колхозника в дорожных работах в производственные планы колхозов.

10. Обеспечить работы, проводимые с трудовым участием населения, производственными планами, составленными на основе полного использования труда населения с учетом местных ресурсов, тяговой силы, инвентаря и снарядов, с неременным согласованием этих планов с общественными организациями и доведением их до каждого села и колхоза.

11. Установить в законодательном порядке обязательное участие на определенные сроки тяговой силы и машинного инвентаря совхозов и МТС по специальным заданиям дорожных органов в дорожных работах, выполняемых в порядке трудового участия населения.

12. Выделить в каждом сельсовете доруполномоченного и из состава президиума рика лицо, ответственное за проведение трудучастия населения по районам.

13. Организовать при сельсоветах и риках дорожные секции, которые проводили бы свою работу в тесном контакте с местными организациями Автодора.

14. Развернуть при помощи профсоюзных и общественных организаций соцсоревнование и ударничество на дорстроительствах, проводимые в порядке трудучастия населения, и создать при сельсоветах, риках, край- и обл-

дортрансах специальные фонды для премирования за лучшее количественное и качественное выполнение работы.

15. Обеспечить подготовку низшего техперсонала, исходя из минимума подготовки в этом году одного десятника на район, и пропуск через специальные курсы сельдоруполномоченных.

16. Обеспечить трудучастие своевременно и не менее 25% от общей суммы трудовых вложений ассигнованиями местного бюджета на подготовку и содержание техперсонала, приобретение строительных материалов, инструмента и изготовление простейших дорожных снарядов.

17. Предусмотреть при составлении годового плана работ посезонное распределение сил населения, подлежащего обязательному привлечению на дорожные работы.

18. Проводить ежегодно по всем районам СССР «декаду борьбы с бездорожьем» как массовую хозяйственно-политическую кампанию, мобилизующую широкие массы советской общественности на конкретное участие в борьбе за хорошую дорогу.

19. Обязать центральную и местную печать уделять максимум внимания дорожному строительству и обеспечить в каждой газете регулярное освещение специальными сводками хода подготовки и выполнения плана работ по дорожному строительству и трудового участия населения в нем.

20. Укрепить дорожные органы и автодорожные организации свежими силами из лучшей части партийного, советского и комсомольского актива и приравнять эту работу к работе на других важнейших фронтах выполнения пятилетнего плана.

21. Упорядочить управление автодорожным хозяйством в смысле создания для него большей самостоятельности в общей системе транспорта.

Только твердое и полное проведение в законодательном и общественном порядке всех вышеназванных мероприятий, только наполнение дорожной проблемы большим действенным общественно-политическим содержанием, только снятие прессой «заговора молчания» о дороге и мобилизация ее полного внимания к дорожной проблеме, подтянет и это величайшее по своему значению и размерам хозяйственное звено ко всему социалистическому строительству.

НКПС СССР
ЦЕНТРАЛЬНЫЙ СОВЕТ АВТОДОРА
Серебряков, Лежава, Фельдман.

„МЫ ОТСТАЛИ ОТ ПЕРЕДОВЫХ СТРАН НА 50 — 100 ЛЕТ. МЫ ДОЛЖНЫ ПРОБЕЖАТЬ ЭТО РАССТОЯНИЕ В 10 ЛЕТ. ЛИБО МЫ СДЕЛАЕМ ЭТО, ЛИБО НАС СОМНУТ... ЗАДЕРЖАТЬ ТЕМПЫ — ЭТО ЗНАЧИТ ОТСТАТЬ, А ОТСТАЛЫХ БЬЮТ, НО МЫ НЕ ХОТИМ ОКАЗАТЬСЯ БИТЫМИ, НЕТ, НЕ ХОТИМ!“

Сталин

(Речь на Всесоюзной конференции работников промышленных предприятий).

КОМАНДАРМУ ОКДВА ТОВ. Б Л Ю Х Е Р У

Уважаемый Василий Константинович!

Три месяца тому назад Центральный совет Автодора начал кампанию по сбору средств на сооружение шестиколесных автомобилей для укрепления технической мощи Особой краснознаменной дальневосточной армии.

Эта кампания, встретившая живой отклик у всей автодоровской общественности, дала уже значительный материальный эффект. НА ТЕКУЩЕМ СЧЕТУ ЦЕНТРАЛЬНОГО СОВЕТА ОБЩЕСТВА ЧИСЛИТСЯ НА 1 ФЕВРАЛЯ СВЫШЕ 60 ТЫС. РУБ., которые в ближайшее время поступят в кассу Центрального совета. СБОР СРЕДСТВ ПРОДОЛЖАЕТСЯ.

Считая однако необходимым сберечь валюту и, что особенно важно, ПЕРЕДАТЬ ОКДВА АВТОМАШИНЫ СОБСТВЕННОГО СОВЕТСКОГО ПРОИЗВОДСТВА, Центральный совет общества и Комитет по сбору средств решили изменить ранее намеченный срок передачи первой колонны, отдалив несколько время передачи соответственно с производственными возможностями наших автозаводов, для которых шестиколесные автомобили являются совершенно новым объектом, включенным в производство под напором автодорожной общественности, поднявшей специальную кампанию за необходимость внедрения шестиколесных автомобилей в наше производство.

Передача первой колонны шестиколесных автомобилей будет приурочена к одной из очередных дат, связанных с каким-либо празднеством всесоюзного значения, о чем реввоенсовет ОКДВА будет заблаговременно поставлен в известность.

Центральный совет Автодора и Комитет по сбору средств на шестиколесные автомобили для ОКДВА просят Вас довести до сведения широкой армейской общественности, что АВТОДОРОВЦЫ СВОЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВО ВЫПОЛНЯТ, и первую колонну советских шестиколесных машин, построенных руками советских рабочих на советских заводах, передадут сейчас же после выпуска доблестным бойцам ОКДВА.

Председатель Комитета по сбору средств
на шестиколесные автомашины для ОКДВА
и ответственный секретарь общества ФЕЛЬДМАН

Члены Комитета ГОРЯЧКО, МЕДНИКОВ.

1 февраля 1931 г.

Шестиколесные машины - Красной Армии!



Коллектив Автодора при МТС № 59 из Кантемировки вносит 37 р. 25 к.

Канский Автодор вносит 100 р. 76 к.

Средне-Волжское отделение Автодора вносит 2200 руб.

Ленинградское отделение Автодора вносит 8 тыс. руб.

Хамовническое районное отделение Автодора (Москва) вносит 618 руб. 08 к.

Замоскворецкое районное отделение Автодора (Москва) вносит 6.200 руб.

Серпуховское районное отделение Автодора вносит 53 р. 51 к

Союз печатников вносит 500 руб.

Нижне-Волжское отделение Автодора вносит 991 руб. 84 коп.

Западное областное отделение Автодора вносит 91 руб. 39 коп.

Иваново-Вознесенское отделение Автодора вносит 100 руб.

Издательство газеты „Труд“ вносит 133 руб.

Москопищепромтрест вносит 58 руб. 52 коп.

Якутское отделение Автодора вносит 30 руб. 50 коп.

Днепропетровское отделение Автодора вносит 61 руб. 30 коп.

Коллектив Автодора при госкурсах БОНО вносит 131 руб. 90 коп.

ЦК железнодорожников вносит 3.000 руб.

Стерлитамакское отделение Автодора вносит 65 руб.

Северное краевое отделение Автодора (Архангельск) вносит 248 руб.

Владивостокское отделение Автодора вносит 160 руб. 73 коп.

Бауманское районное отделение Автодора (Москва) вносит 160 руб.

Сокольническое районное отделение Автодора (Москва) вносит 450 руб.

Карельское отделение Автодора (Петрозаводск) вносит 79 руб. 70 коп.

ЦК союза нарпит вносит 500 руб.

Московское областное отделение Автодора вносит 2.177 руб. 38 коп.

Восточно-сибирское отделение Автодора (Иркутск) вносит 73 руб. 85 коп.

Ударники второго кружка по изучению автодела при коллективе Автодора паровозо-вагонно-ремонтного завода в г. Красноярске, заслушав информацию о значении автомобиля в Красной армии, постановили внести 40 руб. и вызывают все кружки по изучению автодела при Автодоре, автотракторные курсы и курсы мотористов Красноярска.

Проф. Ветчинкин Н. вносит 62 руб. гонорара за статью „Гусеничные приспособления для шестиколесных автомобилей“, напечатанную в № 3 „За Рулем“.

Тов. Кофман вносит 20 руб. гонорара за статью „Подготовка кадров в опасности“, напечатанную в № 23 „За Рулем“ за 1930 г.

Проф. Лавровский Б. вносит причитающуюся ему оплату за техническую консультацию от Бриз ВАТО.

ВСЕГО С НАЧАЛА КАМПАНИИ ПОСТУПИЛО 68.431 РУБ. 15 КОП. И 17 ЦЕНТОВ

АВТОДОР РАПОРТУЕТ XV ВСЕРОССИЙСКОМУ и VI ВСЕСОЮЗНОМУ С'ЕЗДАМ СОВЕТОВ

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ совет Автодора от имени миллиона членов общества считает сейчас исторически назревшей необходимостью обратиться с рапортом к верховным органам Союза советских социалистических республик — XV Всероссийскому и VI Всесоюзному с'ездам советов.

Общество рапортует о своей деятельности как миллионной массовой организации, и особенно о тех задачах и целях, которые выросли перед ним в период осуществления пятилетнего плана народного хозяйства. Этот рапорт и связанные с ним выводы особенно необходимы и важны сейчас, в третьем году пятилетки, когда в основном завершается построение фундамента социалистической экономики в СССР, ибо сейчас разрешение основных задач общества требует втягивания в его ряды уже не одного, а многих миллионов трудящихся. Разрешение этих задач уже сейчас нуждается в энергичной поддержке работы общества советами рабочих, крестьянских и красноармейских депутатов.

РОЛЬ И ЗНАЧЕНИЕ АВТОДОРОВСКОГО ДВИЖЕНИЯ

Общество Автодор, родившееся в 1927 г., когда автомобилизация страны рисовалась еще в сравнительно далекой перспективе, успело за три с половиной года развернуть миллионное общественное движение.

В чем существо этих проблем, нашедших такой мощный отклик в широчайших массах, в чем влекущая и все растущая сила автодоровского движения? В том, что общество олицетворяет собою волю масс, волю всей страны к моторизации транспорта и тяги. Эта моторизация — одна из основных проблем нашего продвижения к социализму. Моторизация ускорит движение, она поднимет темп нашей хо-

зяйственной жизни. Моторизация одолеет, победит вековую разобщенность огромных пространств Союза, его центров и окраин. Моторизация по-настоящему наладит сближение, хозяйственное и культурное взаимопитание советских республик, областей, районов.

В автодоровском движении таким образом заключена насущная идея нашей эпохи — и хозяйственно-экономическая и культурно-бытовая. Одна сторона этой идеи — ликвидация бездорожья и «грязевой блокады» путем создания культурного дорожного хозяйства СССР. Вторая сторона — ускорение кровообращения между сырьевыми и производственными базами путем автомобилизации, тракторизации и вообще моторизации движения в промышленности и сельском хозяйстве.

«Мы отстаем от передовых стран на 50—100 лет. Мы должны пробежать это расстояние в 10 лет. Либо мы это сделаем, либо нас сомнут» (Сталин).

А пробежим мы это расстояние в десять лет тогда, когда вся страна будет опоясана культурными дорогами, когда трактор, автомобиль, мотоцикл, глассер, аэросани завоюют все глубинные и отдаленные углы нашего Союза, когда они станут такими же обычными массовыми средствами передвижения и тяги, какими были в старой России лошадь, вол, верблюд, олень, собака.

ЭТАПЫ, ПРОЙДЕННЫЕ АВТОДОРОМ, И ДАЛЬНЕЙШИЕ ЗАДАЧИ

Общество Автодор начало свою деятельность с широкой агитации и пропаганды автомобилизации страны и создания базы движения — дороги — на месте хаоса векового бездорожья. Идеи общества были подхвачены широчайшими массами, число членов и актив общества росли с каждым днем. Сейчас



... Глубочайшая хозяйственная ошибка думать, что «дорога может подождать»
(Из обращения ЦС Автодора и НКПС к правительству)

Фото А. Шайхета

нет республики, области, района, где Автодор не раскинул бы своих отделений, коллективов. Почти нет фабрики, завода, учреждения, где не было бы автодорской ячейки.

Эта первая полоса автодорского движения, кроме агитации и пропаганды, характеризуется второй не менее важной чертой: огромной, все растущей тягой масс к овладению рулем, к умению управлять автомобилем. Фактически каждая ячейка Автодора представляла собой школу автомобильной учебы. Эта тяга была и остается такой большой, что автодорцы там, где нельзя было достать „живого автомобиля“ (а это имеет место в огромном большинстве ячеек), — раскапывали „автомобильные трупы“, коллективно оживляли их, ездили на них и научились владеть рулем.

Вторая полоса автодорского движения — это борьба за подлинную автомобилизацию страны, за создание новой у нас автомобильной промышленности. Эта полоса характеризуется тем, что в недрах автодорской общественности родились идея и план первого автомобильного завода-гиганта (Нижегородского); там обсуждались проблемы реконструкции заводов АМО и Ярославского в заводы американских масштабов, там выдвигался ряд других крупных проблем автомобилизации страны.

Одновременно с этим разворачивается более трудная и затяжная борьба: борьба за базу для движения, за базу для автомобилизации — за дорогу.

Борьба за хорошую проезжую дорогу успела пройти через ряд начальных труднейших этапов. Здесь общество Автодор встретилось со сплошной стеной — стеной равнодушия, сопротивления, вредительства и, что всего печальнее, полного непонимания всеми органами и даже печатью всего отрицательного значения бездорожья, этого огромного народного бедствия для страны, поражающего все отрасли народного хозяйства.

Автодорская общественность, углубившаяся в эту народнохозяйственную проблему, вы-



Бездорожье — тяжелое наследие царского режима, равное безграмотности
Фото Д. Хуторянского (Киев)

явила, что бездорожье стоит советскому государству около пяти миллиардов рублей в год. Общество обнаружило, что бездорожье суживает возможности развития любой отрасли промышленности, любой отрасли сельского хозяйства, кооперации и что гигантский рост грузооборота страны превращает бездорожье в величайший тупик, из которого необходимо выбраться как можно скорее.

А между тем вековая привычка к бездорожью, по которому еще не прошла борозда революции, размеры бездорожья, трудности охвата и реконструкции миллионов и миллионов километров, — все это давило и давит на наши хозяйственные органы. Все они отмахивались и отмахиваются по сей день от этой проблемы, как от задачи, которая «может подождать». И если кой-какие незначительные сдвиги здесь имеются, то это — результат толчка, данного миллионным автодорским движением.

Сдвиги есть, но эти сдвиги нуждаются сейчас в энергичнейшем содействии и помощи всех исполкомов — от сельских до районных, областных и краевых и до самого ЦИКа СССР. Именно исполкомам, как местным органам советской власти, должно быть ясно, какой страшный бич представляет для области, для района, для села бездорожье, какие тормозы оно создает развитию и росту хозяйства и культуры.

Опыты, проделанные Автодором в борьбе с бездорожьем, имеют особо показательное значение.

В Острогжском районе, куда были брошены десятки американских доржных машин, куда Автодор направил своих испытанных активистов, строительство новых дорог, предпринятое в широких размерах, было сорвано именно потому, что Острогжский исполком, а за ним и краевой, в борьбе с бездорожьем, объявленной в районе, — не положили на чашку весов своего авторитета, своего содействия, не влили в это дело общественной волны своих секций.

Второй опыт — опыт Чувашской республики — показателен с другой стороны. Там не было американских дорожных машин, туда были брошены из Москвы только два трактора и пара гредеров да несколько членов президиума Автодора и бригада автодорского актива.



Американского типа постройки переплачивают миллионы рублей на азиатском варварском транспорте. Фото С. расинского

Но там местный Автодор, целиком и полностью поддержанный местными партийными органами, нашел в лице исполкомов соратников в деле борьбы с бездорожьем. Чувашское правительство, его ЦИК и вся его периферия, до сельских исполкомов включительно, впряглись в эту борьбу. Они по-большевистски решили исправить избитое лицо своих дорог, на котором лежат тяжелые морщины веков, веков рабства и бескультурия. И они взялись строить новые молодые дороги для молодой советской республики. Они подняли на эту стройку широкие трудовые массы чувашей.

Как же прошла «Неделя дороги» в Чувашии, что она дала?

Обычная ежегодная трудовая дорожная повинность, проходящая во многих местах с нулевым эффектом, была поднята в Чувашии на уровень большого республиканского дела, которое положило начало дорожной революции.

Разве иначе можно назвать эту «неделю», в которой приняло участие поголовно все трудящееся население республики? Разве иначе можно назвать эту работу, баланс которой покрыл почти весь пятилетний план дорожного строительства в Чувашии? В трудовой энергии этот баланс выразился в 138 тыс. человеко-дней и в 112 тыс. коне-дней. По масштабу «неделя» охватила 18 районов со всеми их глубинными пунктами. Районных дорог построено 374 км, колхозных — 600 км, а дорог проселочных, сельских, в порядке улучшения и ремонта сдано около 6 тыс. км. Из первых групп 165 км проложены по новым кратчайшим линиям с учетом осваивания новых хозяйственных районов. Прорублены чащи, выкорчевано 20 гектаров леса. Построено новых 47 мостов, отремонтировано 54 старых. Заготовлено дополнительно материалов на 197 км, камня — на 1020 км и песку — на 3 тыс. км.

Эта колоссальная и разбросанная на огромном протяжении работа потребовала большого



Медленное движение волов, перевозящих ничтожное количество груза, находится в коичащем противоречии с новыми большевистскими темпами
Фото А. Рововского

количества дорожных инструментов. Инструменты и оборудование к ним (410 комплектов) были изготовлены добровольно рабочими бригадами.

Здесь ряд важнейших организационных моментов содействовал успеху. Планы не были выдуманы в кабинетах, а были выработаны совместно с трудовым населением городов и особенно сельских местностей на основе его заинтересованности в данной дороге. Эта большая коллективная зарядка была дана активным участием партийных, комсомольских и пионерских организаций Чувашии.

Опыт Чувашии не должен пройти бесследно для всего Союза республик. «Неделя дороги», организованная по образцу Чувашии во всех республиках, областях, районах Союза, должна стать началом подлинной дорожной революции.

**

Кроме центральных объектов — дороги и автомобиля — в процессе реконструкции народного хозяйства в орбиту автодорожного движения включились мало-по-малу и другие виды транспорта и тяги, входящие в круг моторизации безрельсового движения.

Прежде всего включился трактор — эта техническая основа коллективизации деревни. К сети автомобильных курсов Автодора, разбросанных по стране, прибавились тракторные курсы. Если автомобильные курсы Автодора выпустили много тысяч шоферов, если сейчас на курсах Автодора обучается 28 тыс. человек, а в кружках в несколько раз больше, — то не меньшая сейчас тяга на открытые Автодором в отдельных пунктах тракторные курсы и кружки, где уже обучается несколько тысяч человек, среди которых несколько сот женщин, будущих трактористок.

Включив трактор в сферу своего движения, Автодор силами своего актива стал распутывать основные узлы тракторной проблемы, используя накопленный в недрах общества опыт по смежной проблеме — автомобильной.

Тракторостроение, как и автостроение, переживает первые трудные фазы



... Во втором году пятилетки на тысячах точек СССР живо за-напывались в бездорожья новенькие автомобили... (Из обращения ЦС Автодора и НКПС в правительство)

Фото Д. Горячева (Киев)

своего мощного развития. Содействие быстрейшему осваиванию американского технического и организационного опыта в законченное советское авто- и тракторостроение— вот одна из новых задач автодорожного движения. Отсюда выросли и вырастают новые планы развития автотракторной техники в нашей стране.

Автодором объявлен всесоюзный конкурс на газогенератор для гусеничных и колесных тракторов. Газогенератор должен разрешить одну из важнейших проблем: использование в моторе трактора твердого топлива. Целый ряд других проблем находится в разработке.

Тревога о недостатке тракторных частей для весеннего сева 1931 г. родила в Автодоре волну содействия вооружению тракторов запасными частями. При Центральном совете и в отделениях созданы штабы по запасным частям, развившие большую работу. Автодорожская общественность сейчас становится во главе всех ударных кампаний, связанных с автомобилем и трактором.

**
*

Необходимо к этому добавить, что моторизация тяговой силы не ограничивается автомобилем и трактором. Наши необозримые речные и морские пространства еще далеко не завоеваны мотором. Западные страны, с гораздо меньшими водными пространствами, сейчас уже обзавелись большим грузовым и пассажирским лодочным тоннажем, легким, быстрым и удобным для ряда хозяйственных операций, а в военное время— и для военных целей. Стране, строящей социализм, отставать здесь совершенно недопустимо. А между тем значение и роль моторных лодок и малых судов для наших лесных разработок, для лесосплава, для рыбной промышленности и для ряда других промыслов— еще далеко не освоены. И здесь Автодор пробивает первую брешь спячки и равнодушия.

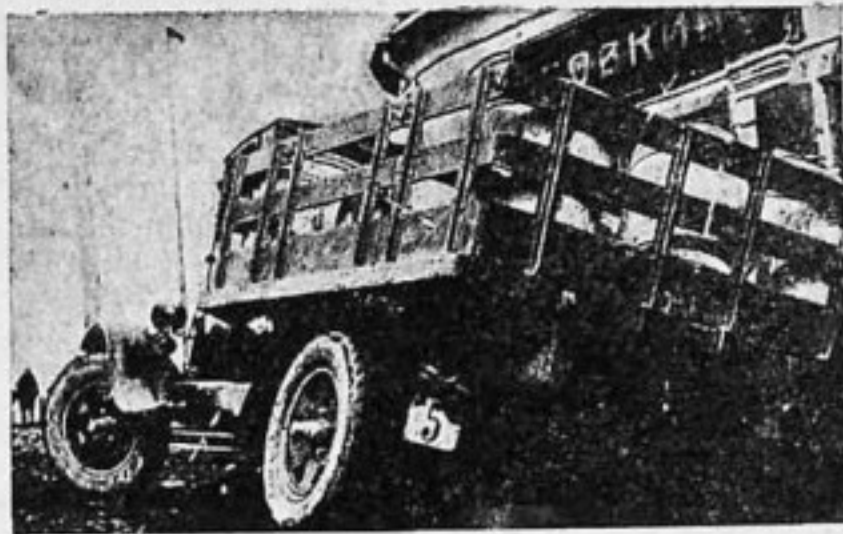
Глиссерное дело, поднятое Автодором, уже показало, что здесь мы имеем новый вид речного транспорта, который целиком в будущем.

Аэросанное дело, призванное победить огромные снежные пространства, имеет для северных наших окраин, и не только для них, огромное значение. Глиссерное сообщение летом и аэросанное— зимой сильно интересует ту же Чувашскую республику.

Чувашская республика с большим успехом поставила первые регулярные аэросанные линии: сейчас эти линии растут вширь и вглубь страны.

Не меньшее значение имеет мотоциклетное дело, находящееся на заре своего развития.

Создание больших мотоциклетных, аэросанных и глиссерных заводов и организация тран-



Даже на главных улицах Вятки автомобили попадают в волчьи ямы на мостовой

Фло С. Сретенского

спортных предприятий, занимающихся их эксплуатацией— вот путь включения малого мотора в наше хозяйство, в быт.

СОВЕТЫ И АВТОДОР

Содействие советам растущему автодорожному движению поможет обществу выполнить огромные задачи, возложенные на него партией и советской властью. Это содействие сейчас, когда Автодор проникает все шире в деревню, в колхозы и совхозы,— имеет первостепенное значение для тракторизации сельского хозяйства, для предстоящей его автомобилизации, и в первую голову для развертывания большой и упорной борьбы с бездорожьем.

Вчерашняя глубочайшая хозяйственная и культурная ошибка, что дорога «может подождать», эта ошибка становится сейчас, в решающем третьем году пятилетки, чреватой чрезмерными осложнениями и миллиардными потерями для народного хозяйства.

Борьба с бездорожьем до полного покрытия страны новой разветвленной и мощной сетью культурных дорог— вот та историческая задача, которую советы, их секции и автодорожские коллективы должны, втягивая в это дело миллионные массы, разрешить и разрешить как можно скорее.

Строго проводя в жизнь генеральную линию партии, помогая партии и советской власти осуществить автотракторную и дорожную пятилетку, неся в широчайшие массы трудящихся технические знания, Автодор, рука об руку с советами рабочих, крестьянских и красноармейских депутатов, приложит все усилия к тому, чтобы добиться моторизации страны и полной победы над бездорожьем.

ПЕРВЫЙ СОВЕТСКИЙ ГУСЕНИЧНЫЙ ТРАКТОР

16 февраля из ворот опытного завода Челябинского тракторного строительства в присутствии тысяч рабочих и десятков делегаций вышел первый советский гусеничный трактор типа „Катерпилар“, мощностью в 60 сил. Трактор собран исключительно из советских деталей, отлитых на опытном заводе по советским чертежам. Трактор— подарок Урала VI съезду советов.

В последние дни сборки ударники вместе с американскими специалистами работали 30 часов без отдыха.

По решению всех рабочих завода трактор назван „Сталинец“. Испытание трактора дало прекрасные результаты. Трактор работает безупречно.

Сборка второго гусеничного трактора будет закончена 25 февраля.

НОВЫЕ ТИПЫ КАРБЮРАТОРА „ЗЕНИТ“

ТАК КАК Форд принял для автомобилей модели «А» и «АА» карбюратор «Зенит», последний будет применен и на сотнях тысяч советских машин. В ближайшие годы он явится повидимому наиболее распространенным типом карбюратора у нас.

Выпущенный на рынок год назад карбюратор «Зенит» марки «U» показал на практике значительное улучшение работы компенсаторного карбюратора.

За последний год мы имеем дальнейшее усовершенствование его.

К современному автомобильному мотору, а следовательно и к питающему мотор карбюратору предъявляются очень большие требования. Требуют, например, чтобы мотор, развивающий полную мощность при 3—4 тыс. оборотов в минуту, мог регулярно работать также и при 150 оборотах, чтобы автомобиль с максимальной скоростью в 100—120 км в час мог на прямой передаче идти со скоростью 3—4 км в час и чтобы водитель автомобиля, действуя только акселератором, без переключения зубчаток передачи, мог получить от мотора нужную мощность на малых оборотах и быстро достигнуть после вынужденной задержки возможной скорости движения.

К карбюратору же предъявляются требования, казалось бы, совершенно невероятные и противоречивые: во-первых, карбюратор должен обеспечить надежным питанием мотор при резких изменениях его режима и, во-вторых, расход горючего должен быть возможно меньшим.

Последняя модель «Зенит «U» удовлетворяет большинству требований.

Новым органом этого карбюратора является насос для бензина, посредством которого можно направить во всасывающий трубопровод мотора определенное количество бензина, дополнительно к поступающему из жиклеров, и этим обогатить смесь в те моменты, когда от

мотора требуется надежная работа и приемистость на очень малых оборотах.

При прежнем типе карбюратора без вспомогательного насоса из-за огромной разницы в удельном весе между воздухом и бензином, при резком открытии дросселя, в цилиндры мотора устремляется почти чистый воздух, возникает прорыв в питании горючим и мотор «чихает» или глохнет.

Насос нового карбюратора «Зенит» сконструирован так, что только при резком нажиме на педаль акселератора дополнительная порция бензина поступает во всасывающий трубопровод. Если же на педаль дросселя производить постепенно увеличивающийся нажим, то насос не работает.

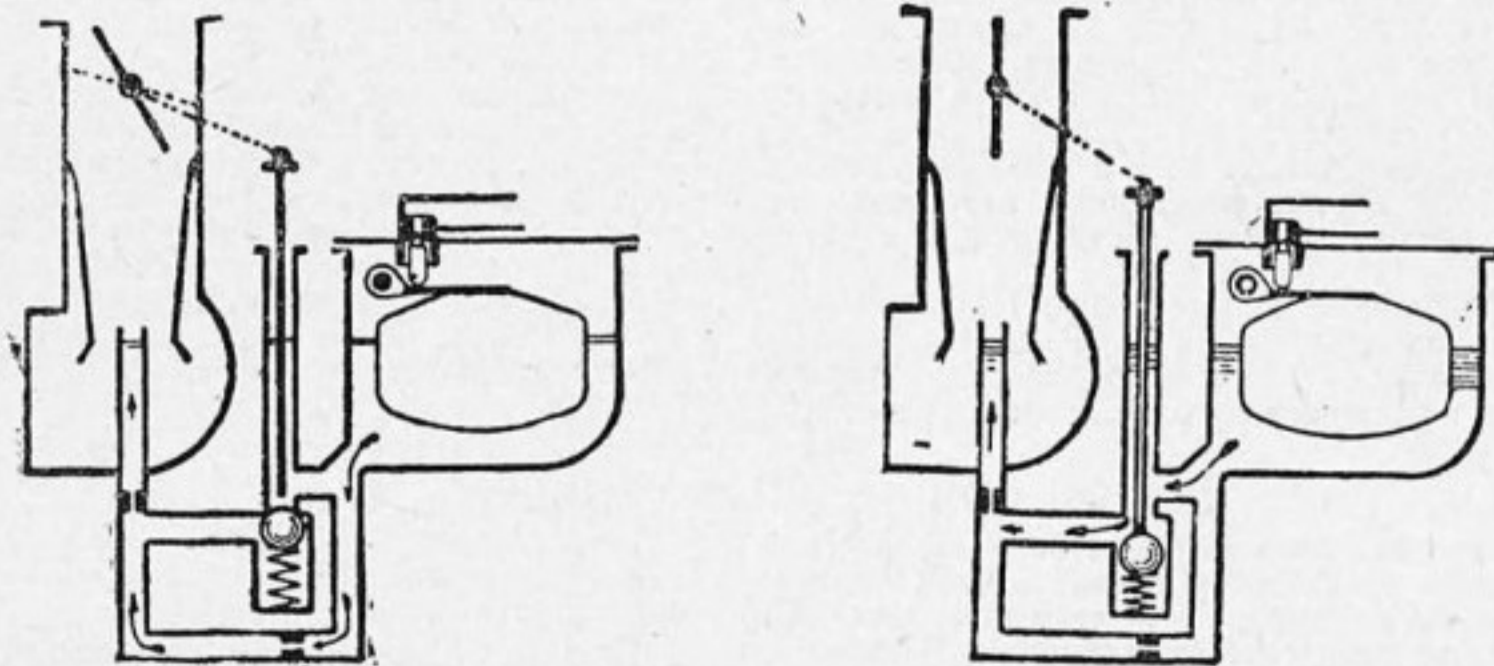
Таким образом в новейшем карбюраторе «Зенит» педаль акселератора, открывая дроссельную заслонку, одновременно действует и на поршень насоса, который при известном условии может направить в цилиндры мотора также дополнительную порцию топлива.

Эта конструктивно нелегкая задача разрешена в новейшем «Зените».

Насос карбюратора состоит из штока, соединенного шарнирно с педалью акселератора: поршня насоса, имеющего в своем теле ряд мелких отверстий; шайбы под поршнем, также имеющей ряд отверстий малого калибра. Поршень насоса вместе со штоком и шайбой находится в цилиндре насоса, всегда наполненного бензином. Движение их связано с движением педали акселератора.

Шайба, расположенная под поршнем насоса, имеет следующие особенности насоса, во-первых, отверстия, просверленные в ней, очень малого диаметра, во-вторых, шайба эта не прилегает плотно к телу поршня насоса, а имеет некоторый зазор между нижней поверхностью поршня и удерживающей гайкой.

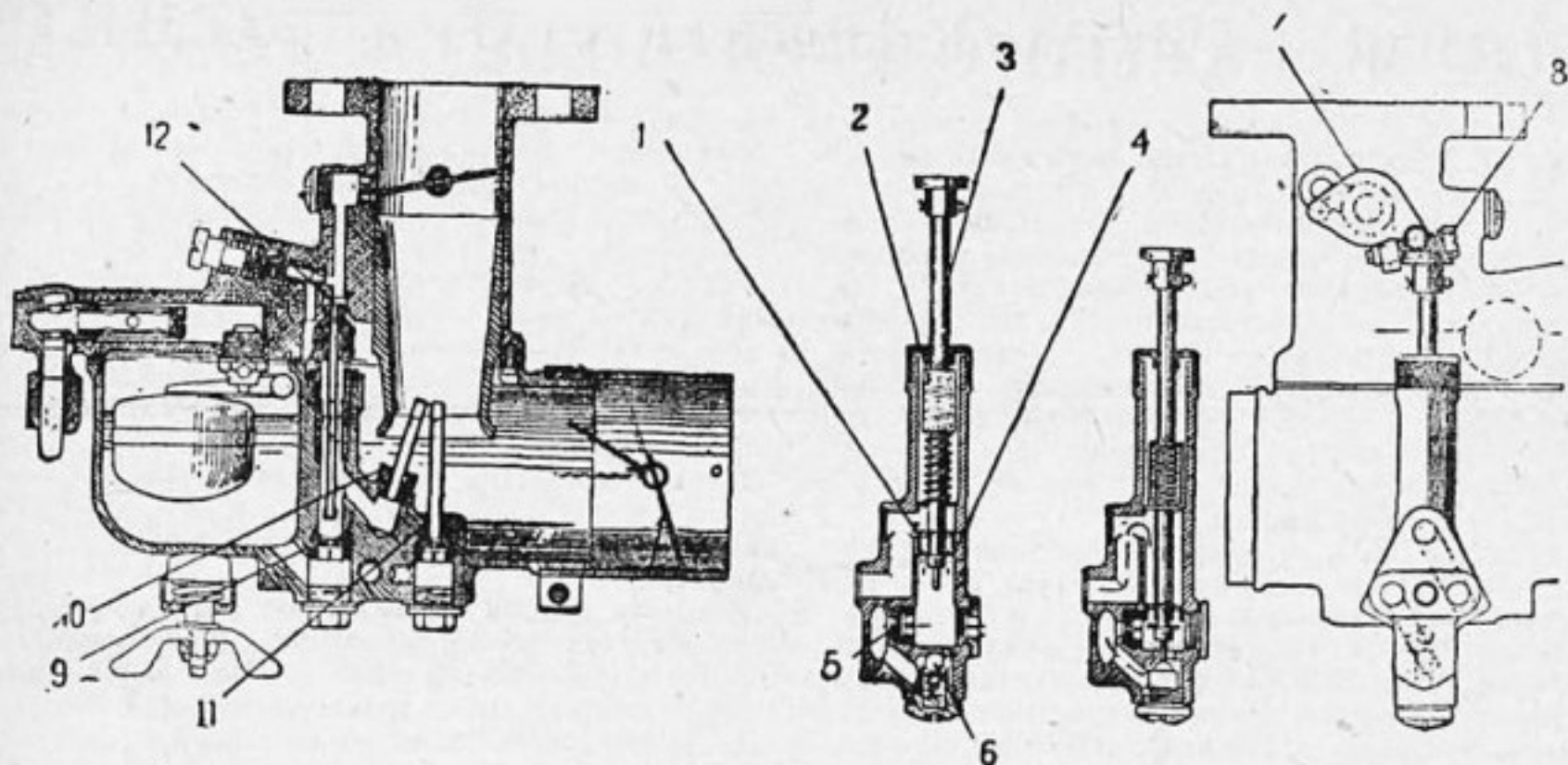
Все это обеспечивает действие насоса только при резком нажиме на педаль акселератора.



Фиг. 1 и 2. Схема двойного питания.

При малом и среднем открытии дроссельной заслонки бензин течет к главному жиклеру через промежуточный жиклер по каналу экономическому, так как шаровой клапан закрывает канал большой мощности (фиг. 1).

На фиг. 2 показано положение дроссельной заслонки на полном открытии. Шток насоса нажал шаровой клапан и открыл проход для бензина в канал большой мощности. Промежуточный жиклер (пробка, перекрывающая экономический канал), показанный на рисунке под пружиной шарового клапана, имеет отверстие меньшего калибра, чем в главном жиклере, что и создает торможение поступающего к жиклеру топлива на малом и среднем открытии дросселя.



Фиг. 3. Разрез карбюратора „Зенит“ тип „36 UP“ с указанием деталей акселераторного насоса.

1. Поршень насоса. 2. Пружина насоса. 3. Шток насоса. 4. Шайба. 5. Жиклер экономического канала. 6. Шаровой клапан. 7. Рычаг, приводящий в движение насос. 8. Винт для регулировки малых оборотов. 9. Компенсатор. 10. Жиклер компенсатора. 11. Главный жиклер. 12. Жиклер малых оборотов.

Если резко нажать на педаль акселератора,— это даст столь же резкий нажим и на шток поршня насоса,— то напор жидкости (бензина), имеющейся в цилиндре насоса, прижмет плотно к телу поршня находящуюся под ним шайбу. При резком и быстром нажиме на поршень малые отверстия, имеющиеся в теле поршня и шайбы, не смогут пропустить то количество бензина, которое находится под поршнем в цилиндре насоса. Насос таким образом вводится в действие и подает дополнительное топливо к жиклерам.

При постепенном же, медленно увеличивающемся нажиме на педаль акселератора поршень насоса также медленно перемещается в цилиндре. При этом давление жидкости на шайбу поршня незначительно, шайба не прижимается к поршню, и бензин может постепенно перейти через отверстие поршня (большого диаметра, чем в шайбе) из нижней части цилиндра насоса в верхнюю, т. е. насос при этом условии действовать не будет.

Какие усовершенствования введены в конструкцию карбюратора для повышения его экономичности? Для разрешения этой задачи принят простой способ регулирования притока топлива к жиклеру посредством автоматического торможения топлива, протекающего в каналах карбюратора при работе на малых и средних открытиях дросселя.

Для этого топливо подводится к жиклеру по двум каналам, один из которых пропускает топливо через проход малого калибра (канал экономический), а второй канал, с широким проходом для топлива, может быть введен в действие только при полном открытии дросселя (канал полной мощности).

Во время работы мотора на малом и среднем открытии дроссельной заслонки канал полной мощности закрыт шаровым клапаном; бензин поступает к главному жиклеру только через

калиброванное отверстие пробки, перекрывающей второй, экономический, канал. При нажатии же педали акселератора дооткава (резком или постепенном) одновременно опускается до крайнего нижнего положения шток насоса, который своим выступающим концом нажимает на шаровой клапан и таким образом открывает канал большой мощности. При быстром нажатии педали акселератора поршень насоса одновременно с открытием клапана этого канала подает через него к жиклеру дополнительную порцию топлива.

Модель карбюратора «Зенит» 1930 г. (марка «V») с двумя насосами дает дальнейшее развитие идеи, осуществленной в описанном карбюраторе.

Опыт показал, что не всегда достаточно дать мотору дополнительную порцию топлива,— во многих случаях необходимо не только подстегнуть мотор, дав ему в известный момент дополнительное питание, но и продлить на некоторое короткое время это усиленное питание.

В карбюраторе же марки «U» это отчасти осуществляется за счет запаса топлива в колодце компенсаторного жиклера.

В карбюраторе же марки «V» это достигается с помощью второго насоса, поршень которого подает топливо жиклером, действуя собственным весом на бензин, находящийся в цилиндре насоса.

Поэтому работа этого второго насоса существенно отличается от первого, в котором поршень приводится в движение от педали акселератора. После того как первый насос сделал свое дело, вступает в действие второй насос; при этом подачу дополнительного топлива он осуществляет уже не мгновенно, а постепенно, по мере опускания поршня в цилиндре под действием собственного веса.

К у р с к
Автодорожный техникум

А. Замотин

ВТОРОЙ НИЖЕГОРОДСКИЙ С'ЕЗД АВТОДОРА

4 и 5 февраля в Нижнем Новгороде состоялся Второй краевой с'езд Автодора.

Нижний — будущий советский Детройт, колыбель советского «Форда». Поэтому автодоровские организации Нижнего несут особую ответственность за четкость своей работы.

Между тем краевая организация Автодора находится в очень тяжелом положении, не имеет даже своего помещения. До сих пор Крайавтодор ютится в одной комнате с автоотделом Крайдортранса.

Несмотря на все трудности, организация живет, работает и, как констатировал с'езд, работает не плохо.

В течение двух дней представители партийных, профессиональных организаций, представители Красной армии, Автостроя и отделений Автодора в Сормове, Канавине, Чувашской АССР, Вотской и Марийской областях, Вятке, Арзамасе, Балахне, Муроме, Котельниче и других районах края подводили итоги проделанной работы за 15 месяцев.

Доклад ответственного секретаря Центрального совета тов. Фельдмана вызвал оживленные прения. Все выступавшие отметили сдвиги в работе Центрального совета и его секций. Вместе с тем с'езд указал на необходимость большего усиления работы общества в Красной армии, усиления военной работы в коллективах, большего внимания к работе среди юношества, подростков и женщин. С'езд поручил Совету добиться выпуска своей автодоровской газеты, издать автодоровскую литературу на языках нацменьшинств, усилить выпуск учебных пособий по автотракторному и дорожному делу. Живую связь с местами, которая заметна в последнее время, надо еще больше усилить.

С'езд заслушал доклад председателя Нижегородского краевого отдела Автодора тов. Леймана о работе организации. Несмотря на все трудности, проделана значительная работа.

Организация объединяет 42 района. Она выросла в три раза, охватывая на 1 января 1931 г. 30 тыс. членов. За этот период Крайавтодор провел три пленума, заслушал ряд докладов с мест (Муром, Арзамас, Вятка и др.) и провел 15 обследований местных организаций.

Из секций работали фактически только автомобильная, мотоциклетная, водомоторная и секция агитации и печати. Однако в них за исключением автомобильной и водомоторной секции, где сколочен хотя небольшой, но работоспособный актив, работали главным образом отдельные товарищи и отдельные группы.

Организация принимала активное участие в посевных кампаниях, организовала бригады автодоровцев, выезжавших для ремонта тракторов. В декаду обороны организованы уголки Автодора в частях Красной армии, военные кружки Автодора и новые коллективы в частях Красной армии.

Некоторые районные организации занимались обучением призывников автоделу.

Сбор на трехосные машины выполнен на 70% — 7 тыс. руб. уже собрано.

В работе Чувашии по дорожному строительству крайорганизация приняла активное участие. Туда была выслана специальная бригада Крайавтодора. Организация ведет теперь деятельную подготовку «декады дороги» в Марийской области.

На строительстве клинкерных дорог, в порядке вечерних бесплатных работ, автодоровцы своевременно перебросили 50 тыс. штук клинкера.

Вопросы кадров занимали не последнее место в работе крайорганизации. Через курсы было пропущено за 1930 г. по автотделу 1800 человек и по тракторному — 150 человек, кроме прошедших подготовку в многочисленных кружках организаций. Это сделано несмотря на отсутствие машин (автодоровские организации имеют всего 9 машин, которые «ходят» — это на 42 района края!).

В распространении билетов второй автолотереи Крайавтодор занимает одно из первых мест. Контрольное задание в 200 тыс. билетов выполнено на 100%.

Недочеты Нижегородской организации — прежде всего недостаточное внимание к сколачиванию актива вокруг секций и главным образом слабое внимание к дорожному строительству. Автостроительство находится в районе Канавина; краевая и районная организации посылали туда инструкторов и бригады для налаживания работы, но все же с работой не справились. Ответственной работой автодоровских организаций на Автозаводе не поставлена на должную высоту. С'езд постановил выделить специальный район Автодора на Автозаводе. В виду особой важности этой организации в райотделении на автогиганте будут работать два освобожденных товарища.

С'езд заслушал доклад тов. Батюка о работе Крайдортранса о дорожном строительстве в 1930 г. и перспективах на 1931 г.

С'езд констатировал прорыв на фронте дорожного строительства края (дорповинность реализована до 40%, капитальное строительство по краю выполнено только на 57%).

Подготовка дорстроительства 1931 г. чрезвычайно осложняется (особенно на тракте Москва — Нижний) из-за неподачи вагонов (в октябре — феврале подано всего 14 вагонов вместо 2 тысяч).

С'езд постановил привлечь общественное мнение к этому вопросу, мобилизовать внимание всей автодоровской общественности на ликвидацию этого прорыва в 1931 г.

Два дня с'езда, работавшего самым активным образом, дали новую зарядку всей краевой организации. В ногу с большевистскими темпами третьего решающего года пятилетки организация своей работой должна доказать, что она действительно содействует партии и правительству в автомобилизации, тракторизации страны и улучшении дорог.

В. Бритчук

К КОНЦУ ГОДА в АВТОДОРЕ ДОЛЖНО БЫТЬ НЕ МЕНЬШЕ 20 ПРОЦЕНТОВ ЖЕНЩИН

ПОСТАНОВЛЕНИЕ XVI партс'езда и решение декабрьского пленума ЦК ВКП(б) о вовлечении не менее одного миллиона женщин в производство и привлечения 600 тысяч работниц для работы в совхозах и МТС обязывают Автодор развернуть среди трудящихся женщин самую энергичную работу по вооружению их техническими знаниями, по передаче им элементарных производственных навыков, по подготовке из них шоферов, дорожников и трактористок, которые пополнят кадры промышленности и сельского хозяйства, а в случае если враги навяжут нам войну, заменят собой мужчин в автотракторном и дорожном хозяйстве.

Массовое вовлечение трудящихся женщин в ряды Автодора, привлечение их к активной работе внутри общества должны явиться одной из форм общественно-политического и производственного воспитания женщин, одной из форм подготовки их к участию в обороне СССР.

К 8 марта Центральный совет общества разослал на места письмо, в котором предлагает:

1. Шире развернуть работу по вовлечению трудящихся-женщин в члены Автодора с та-

ким расчетом, чтобы к концу 1931 г. в составе членов общества было не менее 20% женщин.

2. Принять все меры к укомплектованию женщинами-работницами, детьми рабочих, домашними работницами, батрачками, колхозницами существующих автотракторных и дорожных курсов и кружков.

3. Развернуть массовую работу среди женщин, особенно делегатов, с включением в программу делегатских собраний докладов по автотракторным и дорожным вопросам, по вопросам работы Автодора и т. п.

4. Принять участие в вовлечении женщин в автотракторные и дорожные учебные заведения (техникумы, вузы), посылкой женщин-автоторовцев на подготовительные курсы и пр.

5. Принять участие в организации для детей женщин-слушательниц автотракторных и дорожных курсов и кружков детских комнат, площадок и яслей, совместно с другими организациями.

Центральный совет подчеркивает, что международный женский день должен явиться поворотным пунктом, должен дать толчок к развертыванию всеми организациями Автодора работы среди трудящихся женщин, чтобы втянуть и эти группы трудящихся в общие ряды автоторовского движения.

ВЕРБУЙТЕ ЖЕНЩИН на АВТОТРАНСПОРТ!

В 1931 г. по плану должно быть в эксплуатации около 60 тыс. автомобилей. Для обслуживания этих машин можно было бы привлечь большое число женщин, освободив мужчин для более трудных работ.

Какой масштаб может получить дело замены мужского труда на транспорте, можно судить потому, что только один Нижегородский завод будет выпускать 140 тыс. машин в год.

К этому надо еще прибавить, что для обслуживания гаражей на такое количество машин понадобится огромная армия рабочих. Почему в гаражах должны быть обязательно мужчины? Скорей наоборот: содержание машины в чистоте и уход за ней — дело женское.

Профессия шофера на легковой машине подходит гораздо больше женщине, а более сильный мужчина должен идти и на более тяжелую работу — на грузовик или на производство.

В статье «Жен рабочих к станку» («Вечерняя Москва») указывалось о вовлечении, согласно директиве ЦК партии, 800 тыс. женщин-домохозяек на производство. Облжилсоюз выяснил, что из 33 тыс. женщин, которых должна выделить Московская область, нашлось 13 тыс. женщин, согласившихся идти учиться. Облжилсоюз сообщил о них областному отделу кадров, а последний направил их на учебу по строительной промышленности, «упустив из виду», что тяжелый труд строительных рабочих не под силу женщине. Узнав, куда их направляют, женщины отказались от

посылки. Почему бы автодору не заинтересоваться этим, не направить женщин на автоучебу, заменив случайную вербовку организованным порядком? Автодору нужно хотя бы в небольшой части, но твердо повести линию привлечения женщин в автодело на основе директивы ЦК.

**
*

Мы считаем, что ЦС Автодора должен обратиться в облжилсоюз, который вербует 33 тысячи домашних хозяек, с предложением организовать автоучебу.

Сернотрест и Трактороцентр, предъявляющие большой спрос на обученных шоферов, должны материально помочь Автодору в организации автокурсов для женщин как шоферов-водителей, так и шоферов-механиков и инструкторов, привлекая к этому и женщин, прошедших автоучебу.

ЦС Автодора должен дать директивы о кампании по вербовке и подготовке женщин, проверить исполнение ее на местах и установить ее сроки.

Всем женщинам, работающим в Автодоре и на автотранспорте, необходимо принять самое активное участие в «женской кампании» Автодора, так как женщины сами должны явиться лучшими агитаторами за дело Автодора.

Мария Ветчинкина

НА АЭРОСАНЯХ из ЛЕНИНГРАДА в МОСКВУ

Из блок-нота командора пробега



Остановка в пути

о о Р. Кармен

В ФЕВРАЛЕ этого года Центральный совет Автодора организовал аэросанный пробег по маршруту Ленинград—Новгород—Вышний-Волочек—Тверь—Москва. Пробег был организован, чтобы выяснить все качества советских аэросаней конструкции ЦАГИ и НАМИ, выпущенных к пробегу в порядке серийного производства советскими заводами.

В пробеге участвовали семь новых аэросаней конструкции ЦАГИ и одни сани НАМИ.

На аэросани были поставлены три мотора «Люцифер» — 120 лш. сил, два мотора «Сименс» — 120 лш. сил и два мотора «М11» — по 110 лш. сил.

Центральный совет провел вполне достаточную и своевременную подготовку к пробегу; это позволило по всему маршруту не встретить никаких трудностей и неполадок

(обеспечение аэросаней горючим и смазочным, подготовленность местных организаций для оказания содействия пробегу и т. д.).

Пробег был обеспечен опытными водителями и механиками, уже участвовавшими в аэросанных пробегах 1926, 1928 и 1929 годов.

В пробеге участвовало к его началу 32 человека.

Работа завода по выпуску аэросаней носила ударный характер. Рабочие и техперсонал цеха обещали закончить монтаж аэросаней к сроку. Работали день и ночь, не считаясь с рабочим временем и усталостью.

3 февраля были произведены скоростные испытания шести аэросаней на Пудковской горе близ Ленинграда на дистанцию в 1 км. Испытания показали прекрасную устойчивость саней, хорошую управляемость и блестящую работу советских моторов, давших скорость 110 км в час, превысившую скорость, показанную «Люцифером» и «Сименс». Данные этих испытаний видны из следующей таблицы:

Типы аэросаней	Водители	Скорость (в секундах)
Мотор «М11»	Кузнецов	36
«М11»	Щербаков	30
Мот. «Сименс»	Лаврентьев	39,8
«Люцифер»	Кузнецов	40
«Люцифер»	Щербаков	37,3

4 февраля в Ленинград съехались все участники пробега и на 5-е был назначен старт аэросаней. Прибывшие из Москвы аэросани НАМИ с водителем Королем и механиком Пашковым были включены в пробег.

5 февраля из Ленинграда с площади им. Урицкого в 11 ч. 30 м. стартовали 7 аэросаней. Довольно сильный холод, задержка старта не позволили организовать длительного митинга.



Густая толпа окружает аэросани на стоянке

Через 20 минут после начала митинга сани одни за другими понеслись по улицам к выходу из города на Московское шоссе.

ПЕРВЫЙ ДЕНЬ — 5 ФЕВРАЛЯ

При самом выходе из Ленинграда сани № 2 под управлением водителя Щербакова вынуждены были отстать вследствие порчи троса дроссельного клапана и воздушного насоса. Пришлось отправить их на завод для исправления. Задержки этой могло бы и не быть, если бы внимание водителя и механика было сосредоточено на проверке и контроле отдельных механизмов машины.

В результате сани № 2 могли выйти из Ленинграда лишь в 15 час. 50 мин. Эта задержка явилась для них роковой, дальнейшая судьба их в пути была не менее печальна.

Остальные шесть аэросаней, не дожидаясь отставших саней № 2, следовали по маршруту, сохраняя порядок, установленный на старте.

Последний этап дня — Чудово — Новгород. За 41 км до Новгорода выходят из строя сани № 1. Сгорел цилиндр. Нужно его менять.

На лошадях доводим эти сани до ближайшей деревни. Пять аэросаней несутся дальше. Новая задержка. В 20 км от Новгорода останавливаются сани №№ 3 и 4. Иссяк бензин. Нужно срочно доставить его из Новгорода. Прибываем, наконец, в Новгород в 10 часов вечера, уставшие, измученные.

Нас встречают с факелами.

ВТОРОЙ ДЕНЬ — 6 ФЕВРАЛЯ

Утром получена наконец телеграмма о судьбе саней № 2. На 102 км от Ленинграда сани стали. Мотор испортился. Газораспределение отказалось действовать.

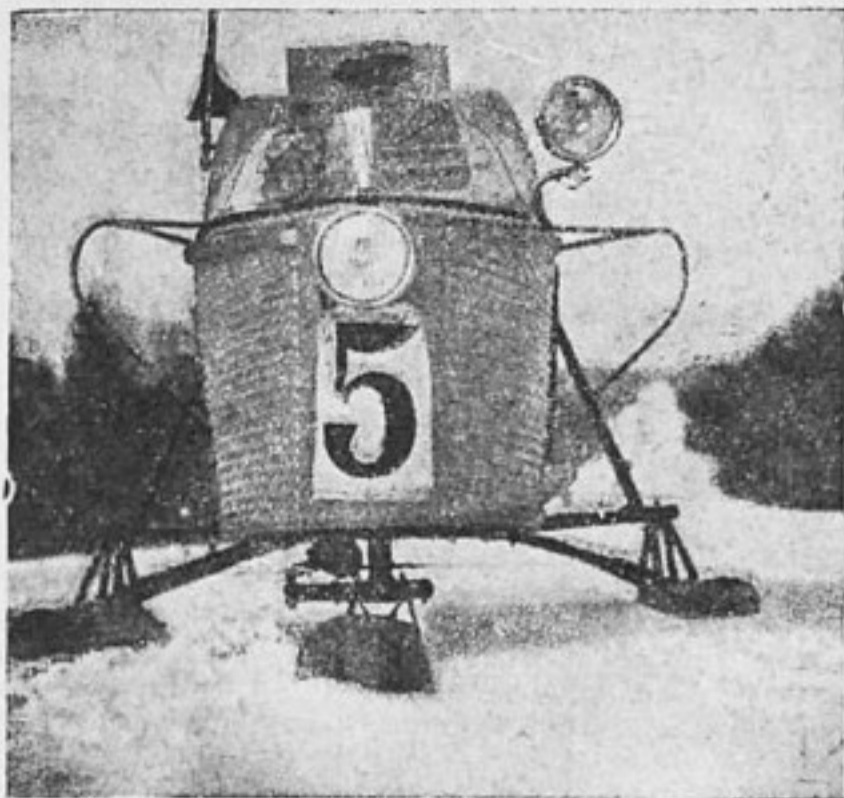
Таким образом положение пробега к утру было таково: в Новгороде трое саней №№ 5, 6, 7; в 25 км от Новгорода — сани №№ 3 и 4; в 40 км сани № 1 и на 102 км сани № 2, на которых необходимо менять мотор.

Необходимо подтянуть и собрать всю колонну аэросаней, получить необходимые запасные части, исправить различные мелкие повреждения, полученные санями за первый день. Местные организации усиленно настаивают на дневке аэросаней в Новгороде для осмотра их местным населением. Решаем остаться в Новгороде на день. Заказываем необходимые части из Ленинграда, а для ускорения получения их с железной дороги, высылаем одни сани на главную линию железной дороги Ленинград — Чудово.

В Новгороде оставшиеся участники пробега проводят среди местного населения разъяснительную работу о значении аэросанного пробега.

Сани № 5 (водитель Хавин) за день делают рейс из Новгорода до станции Бабино (102 км от Ленинграда) и привозят запасные части саням № 2 и саням № 1, снабжают их горючим, продовольствием и т. д.

К вечеру в Новгороде уже пять аэросаней. Сани №№ 1 и 2 продолжают исправлять полученные повреждения.



„Быстрым скользом“ по дороге в Москву

ТРЕТИЙ ДЕНЬ — 7 ФЕВРАЛЯ

Исключительно холодный день. Мороз до 30° С. Выходим колонной в пять аэросаней. Весь путь до Валдая (120 км) прошли почти без остановок. Машины работали безукоризненно.

Появление колонны аэросаней собирало огромные толпы местного населения. В некоторых селениях буквально все собирались вокруг остановившихся машин и слушали объяснения участников пробега о роли и значении аэросаней в народном хозяйстве.

Часовая остановка в Валдае, и колонна отправляется в В.-Волочек.

Темнеет, машины идут с зажженными фарами, прорезая темноту яркими лучами света.

В В.-Волочек приходим поздно вечером.

ЧЕТВЕРТЫЙ ДЕНЬ — 8 ФЕВРАЛЯ

День решили провести в Волочке, надеясь, что отставшие аэросани нас нагонят.

Все участники пробега разбились на группы и организовали ряд митингов в самом городе и в ближайших районах.

Устроили вечер, посвященный аэросанному пробегу и задачам Автодора. Организовали лекцию одного из корреспондентов пробега тов. Муханова об экспедиции на землю Франца-Иосифа. Лекция сопровождалась демонстрацией диапозитивов и передавалась по радио.

Так прошел день. К вечеру все более стало выясняться, что сани №№ 1 и 2 окончательно выбывают из строя.

ПЯТЫЙ ДЕНЬ — 9 ФЕВРАЛЯ

Утром выехали в Тверь. Одну машину с водителем Королем выслали в Валдай, надеясь в последний раз встретить и помочь отставшим саням.

Однако в Валдае окончательно выяснилось, что сани №№ 1 и 2 выбыли из строя (у саней № 1 сгорел мотор, а сани № 2 не могут больше двигаться вперед).

Колонна без особых происшествий прибыла в Тверь, где ее ожидала радушная встреча местной автодорожной организации.

ШЕСТОЙ ДЕНЬ — 10 ФЕВРАЛЯ

Утром получили сообщение, что Король опрокинулся на раскате и сломал винт. Делом двух часов явилось доставить сани в Тверь и быстрым темпом поставить новый винт. В 11 часов все пять аэросаней вышли из Твери и ровно в 5 часов прибыли к финишу в Москве, где была организована торжественная встреча пробега.

Таким образом пробег по маршруту Ленинград — Москва закончился. Пробег продолжался шесть дней, из которых два дня аэросани в пути не находились.

По общему количеству часов движения аэросаней в пути весь пробег — 270 км — длился 25 часов; это дает среднюю скорость почти в 30 км в час. Если же учесть многочисленные остановки для подтягивания колонны, сильное бездорожье (ухабы по шоссе), огромное движение подвод, многочисленные селения, переезды через полотно железных дорог и т. д., то среднюю скорость можно смело увеличить на 50%.



т. е. принять в 45 км в час. На отдельных участках скорость аэросаней доходила до 60 км в час.

**

Сейчас еще рано говорить о технических результатах пробега для саней различных конструкций. Но определенно можно констатировать, что аэросанное дело — этот новый вид зимнего безрельсового моторного транспорта — имеет большое будущее. Легкость и быстрота, с которыми аэросани преодолевали препятствия на пути, поражали всех.

В некоторых местах, где не только автомобили, но даже простые крестьянские сани вязли, аэросани проходили совершенно свободно. Массовое изготовление аэросаней — дело близкого будущего.

Необходимо в кратчайший срок поставить этот новый вид советского зимнего транспорта на службу социалистическому строительству. Необходимо обеспечить быстрым и удобным сообщением и связью отдаленные местности, затерянные в наших необозримых снежных равнинах.

Необходимо добиться, чтобы на всех наших зимних дорогах замелькали аэросани, эти белые быстрые легкие и в то же время сильные и мощные аппараты.

А. Миллер

В ЦЕНТРАЛЬНОМ СОВЕТЕ АВТОДОРА

КАК ИДЕТ ПОДГОТОВКА КАДРОВ

НА ЗАСЕДАНИИ президиума ЦС Автодора были приведены итоговые данные о ходе подготовки автотракторных и дорожных кадров. Подготовкой занимаются различные организации, увязки работы нет. Цудортранс готовит инженерно-технических работников, Наркомзем — трактористов, общество «Установка» — главным образом работников низкой квалификации. Широкую подготовку шоферов ведет Автодор.

С 1 января автодорожный факультет МИИТ выделен в самостоятельный институт.

Всего имеется по РСФСР 815 инженеров автодорожной специальности, а потребность выражается в 1 270 инженеров. Школы выпускают техников 1 850, а требуется 4 700.

Большинство специальных учебных заведений организовано недавно, постановка занятий в них неудовлетворительна. Они не обеспечены помещением, оборудованием, учебными пособиями и т. д.

Главдортранс начал подготовку кадров только с осени 1930 г. Им развернута сеть из 47 дорожных техникумов и 35 дорожных стройучей с 11 350 учащихся. Очень плохо обстоит дело с подготовкой учащихся для этих школ, в особенности для вузов. Предполагается организовать для этого специальные подготовительные курсы.

До сих пор нет точных данных о количестве и состоянии автодорожных курсов и кружков. По приблизительным данным по 14 областям РСФСР на курсах Автодора обучается свыше

28 тыс. человек. Курсы готовят главным образом шоферов третьей категории. Сюда относятся 7 400 учащихся, которые привлечены на курсы по договору с Наркомтрудом. Курс обучения четырехмесячный. Большей частью курсы не обеспечены машинами. На 300 человек приходится одна машина плохого качества.

Что касается трактористов, то лишь Зернотрест и «Скотовод» обеспечивают себя курсами на все 100 процентов. Трактороцентру требуется 219 тыс. трактористов. Курсы ему предоставят лишь 105 тысяч.

ВАТС не выполняет плана подготовки техников на 50% и инженеров — на 67%. У ВАТС особенно плохо обстоит дело с подготовкой кадров в 1931 г.

По предложению А. М. Лежавы президиум ЦС Автодора постановил созвать специальное совещание с участием всех заинтересованных организаций для выработки ряда конкретных мероприятий по устранению нехватки автотракторных и дорожных кадров.

360 ТЫС. РУБ. НА ЗАКРЕПЛЕНИЕ ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА В ЧУВАШИИ

Президиум настаивает перед Главдортрансом на предоставлении Чувашской республике средств в размере не менее 360 тыс. на закрепление дорожного строительства.

Президиум выразил благодарность правительству Чувашской республики и председателю ЦИК тов. Никитину за внимание, которое оказывает правительство работе Чувашской автодорожной организации.

КО ВТОРОЙ БОЛЬШЕВИСТСКОЙ ВЕСНЕ в БССР ЕЩЕ НЕ ПОДГОТОВИЛИСЬ

МАШИННО-ТРАКТОРНЫЕ станции, колхозы и совхозы заканчивают ответственный период проверки и ремонта инвентаря и тракторного парка. От успешности этой работы зависит в значительной степени и успех посевной кампании.

Чтобы с полной ясностью представить себе состояние тракторного парка Белоруссии, следует указать, что из 797 наличных тракторов, по данным Белсельхозснабжения, требовали ремонта 748, т. е. только около 8% наличных тракторов находилось в строю. Большинство тракторных хозяйств не представило дефектных ведомостей на необходимый ремонт, без чего невозможно было выяснить количества необходимых запасных частей. В результате Трактороцентр совершенно не в курсе дела, не имея данных о количестве тракторов, которые нужно отремонтировать.

Лучше всего снабжены запасными частями тракторы «Фордзон-Путиловец». Части для «фордзонов» постепенно поступают. Завоз частей к гусеничным тракторам предполагается не раньше второго квартала. Таким образом положение с завозом частей к тракторам тяжелого типа продолжает оставаться серьезным.

Для тракторов выделено 15 ремонтных мастерских, но кроме тракторной мастерской Белсовхозтреста остальные мастерские не обеспечены необходимым оборудованием и инструментом. Опыт прошлого года, когда тракторы и сложные сельскохозяйственные машины ремонтировались в железнодорожных мастерских, показал, что пользоваться этими мастерскими следует лишь при самой острой необходимости. Качество произведенного ими ремонта было ниже всякой критики, стоимость же часто превышала стоимость нового трактора. В максимальной степени эти мастерские следует использовать для ремонта инвентаря и простых машин. Трактороцентр и Белсовхозтрест взяли курс на проведение ремонтной кампании только через сеть своих мастерских. Завод «Красный возрожденец» (Могилев) выстроил автотракторный цех, но никакого оборудования для этого цеха не имеет.

Особенно остро стоит вопрос с обеспечением мастерских станками. Ощущается также острый недостаток в рабочих. Мастерские в большинстве не обеспечены механиками и ремонтниками. Между тем Трактороцентр и Белсовхозтрест уже давно могли использовать старших рулевых-трактористов для усиления ремонтных штатов мастерских. В обеспечении мастерских механиками большую роль должны сыграть автодорожские организации.

Работу в мастерских, где это необходимо, нужно производить в две, даже в три смены. При недостатке некоторых запасных частей нужно произвести тот ремонт, который не требует наличия запасных частей, а заменить их уже тогда, когда они поступят. Особенное внимание нужно обратить на самый экономный расход запасных частей. Части, которые

можно еще использовать или отремонтировать, ни в коем случае выбрасывать нельзя.

Очень важно в этой ремонтной кампании на должную высоту поставить отчетность.



Тракторный завод «Красный путиловец». Ударник центрирует коленчатые валы к тракторам

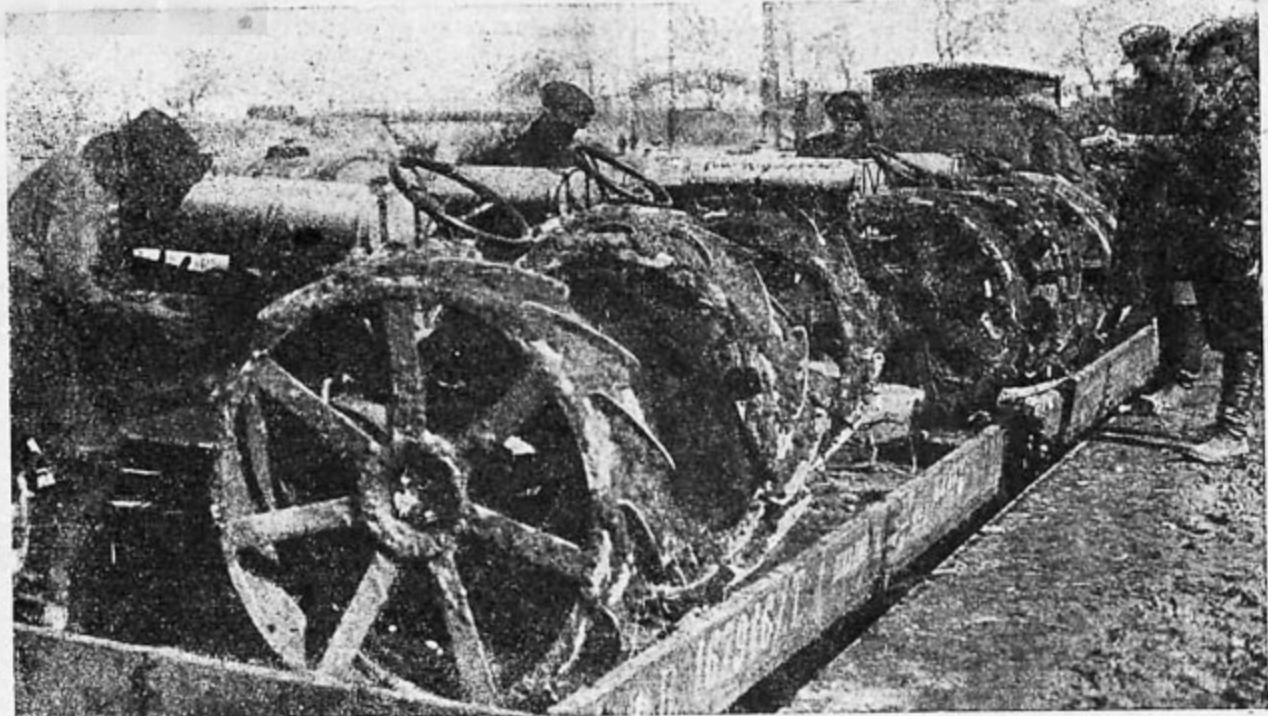
Прошлые годы показали, что в то время как в некоторых районах тракторы из-за отсутствия запасных частей простаивали значительное время, в ряде совхозов имелись запасы частей «на всякий случай».

Автодорожская организация должна связаться с местными ремонтными мастерскими и оказать им постоянную помощь в работе, организовать ударные бригады по ремонту автотракторного парка и прицепных орудий, содействуя своевременному обеспечению запасными частями и пр. Должен быть налажен постоянный общественный контроль над производством и качеством ремонта и состоянием выпускаемых из мастерских машин.

Очень недостаточно будут обеспечены в этом году мастерские железом. Автодор должен поставить на ноги всю общественность для мобилизации ресурсов железного лома на месте — в совхозах, колхозах, деревнях и местечках. Нужно также учесть те кустарные мастерские, в которых можно производить текущий ремонт машин. Должна быть выяснена возможность производства простейших запасных частей на местных заводах и мастерских.

Минск

Н. Гордун



Перебро на тракторов из Еушунгурского района в Икрашевский район Узбекистана Унионфото

АВТОМОБИЛЬ, ТРАКТОР и ДОРОГА В СОЦИАЛИСТИЧЕСКОМ СЕКТОРЕ СЕЛЬСКОГО ХОЗЯЙСТВА

Беседа с директорами зерносовхозов

ТОВ. ТАРКОВСКИЙ

Учебно-опытный совхоз, Сев. Казакстан

Содержание автотракторного парка на должной высоте — вот что, пожалуй, решает в конечном счете успех работы каждого совхоза. Посевная и уборочная кампании — время наибольшего напряжения всех производственных элементов на «фабрике зерна», и каждый трактор или автомобиль, выбывший из строя в этот момент, — большая утрата.

Перед всей общественностью совхоза была поставлена задача — поставить уход за тракторами и автомашинами на требуемую высоту. С этой задачей общественность справилась и совхоз занесен на красную доску Зернотреста за лучшую сохранность автотракторного парка.

В настоящее время в учебно-опытном совхозе имеются 72 трактора: 13 «кэтерпилларов» большой мощности и 34 — маломощных; остальные — «интернационалы» разных мощностей.

Среди 21 машины — 10 полутоннажных «фордов», 4 «форда» полутоннажных и 4 машины «Лянчия» по три с половиной тонны.

Уход и управление машинами были поручены трактористам и шоферам, получившим годовичную подготовку в Омской школе.

Чтобы укрепить практические знания водителей, все они были привлечены к сборке прибывших машин.

В совхозе было объявлено соцсоревнование на лучшее содержание тракторов и машин.

Соревновались 80% водителей, механиков и инструкторов. Параллельно с этим был объявлен конкурс на лучшего тракториста и шофера. Впоследствии конкурс был повторен.

Как правило, было введено 15-минутное обсуждение работы тракторной колонны после каждой смены. Регулярно происходили производственные совещания.

Тов. Тарковский отмечает большую работу, проделанную местным коллективом Автодора. Квалификация трактористов и шоферов, прошедших через курсы Автодора, значительно повысилась и многие из курсантов назначены инструкторами. Коллектив принимал активное участие в конкурсах и во всей остальной общественной работе.

В заключение тов. Тарковский отметил, что в данное время 45 лучших трактористов подали заявление о приеме их в партию.

ТОВ. ХАУСТОВ

Кустанайский зерносовхоз, Казакстан

Кустанайский зерносовхоз находится в равных условиях с учебно-опытным совхозом. Однако в то время как учебно-опытный зерносовхоз, благодаря мобилизации общественности, занесен на красную доску за сохранность автотракторного парка, Кустанайский зерносовхоз занесен на черную доску.

В зерносовхозе имеется 41 «кэтерпиллар» различных мощностей и 44 «интернационала».

Автопарк состоит из 4 легковых машин, 6 полутонных «Фордов», 7 трехтонных «Спа» и 2 полутонных «Форда».

Тов. Хаустов обращает внимание на конструктивные недостатки «Интернационала» мощностью 22/36. Эти машины часто подвергаются поломкам, потому что мощность мотора увеличена, а задний мост оставлен таким, как в «интернационалах» мощностью 15/30.

Опыт работы в Кустанайском зерносовхозе показал, что маломощные «кэтерпиллары» в комбинации с комбайнами работают лучше, чем мощные «кэтерпиллары».

В течение лета происходили частые поломки тракторов и автомашин. В значительной мере это объясняется слабой трудовой дисциплиной водителей, законтрактрованных в Москве и Ленинграде.

Из Москвы в зерносовхоз было направлено 18 трактористов и шоферов. Сейчас же после приезда они выставили рваческие требования и повели такую же агитацию среди отсталой части трактористов и рабочей части совхозов.

В дальнейшем администрации зерносовхоза удалось выяснить, что при контрактации этих работников московские организации проявили преступное легкомыслие, допустив наем на работу явно деклассированных элементов.

Дорожное строительство в полной мере еще не развернуто. В текущем году будет проложено 142 км профилированной дороги.

Тов. Хаустов отмечает, что стоимость перевозки грузов на автотранспорте обходится 26 коп. за тонно-километр. Такая высокая

стоимость объясняется большим холостым пробегом, частыми авариями и недогрузами¹.

ТОВ. НАЗУКИН

Нагайбакский зерносовхоз, Урал

Нагайбакский зерносовхоз существует только год. С заданной ему программой зерносовхоз справился с превышением.

Снабжение горючим осуществляется крайне неорганизованно. Союзнефть присылает на станцию Буранную сразу месячную норму, в то время как баки для хранения горючего могут хранить только двухнедельную норму.

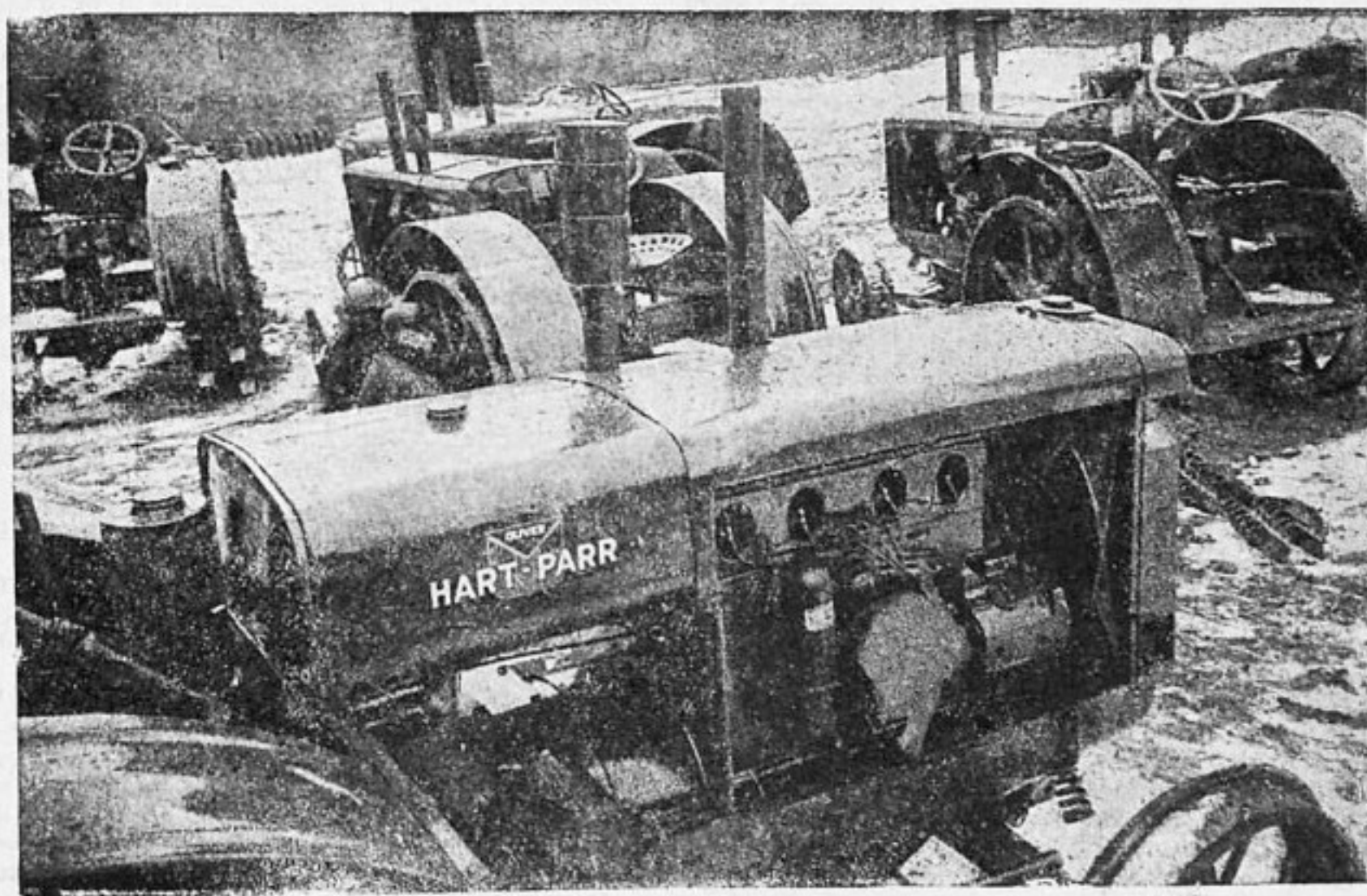
Тов. Назукин сообщил, что автохозяйство находится в критическом состоянии из-за отсутствия резины.

За прошлый сезон силами дорожного отряда зерносовхоза проложено 70 км профилированной и 20 км упрощенной дороги. В этом сезоне предстоит проложить 200 км профилированной дороги. Один дорожный отряд с незначительным оборудованием не обеспечивает выполнения программы.

Тов. Назукин отметил активную работу коллектива Автотора. Но к сожалению, говорит он, коллектив замкнулся только в рамках учебной работы

¹ Необходимо отметить попытку тов. Хаустова объяснить занесение зерносовхоза на черную доску пресловутыми «объективными» причинами. Не отвергая возможности отправки из Москвы в зерносовхоз неквалифицированных работников с антисоветскими тенденциями, мы вынуждены указать, что тов. Хаустов ни словом не обмолвился о мобилизации общественного внимания к содержанию тракторов на должной высоте, как это было сделано в учебно-опытном совхозе.

Очевидно отсутствием внимания общественности и администрации объясняется то, что Кустанайский совхоз украшает собой черную доску. Р е д.



Новые тракторы марки «Сливер», полученные совхозом Зернотраста, г. Еяск.

НА ФРОНТЕ ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

Сводка третья

«МЕСЯЧНИК ДОРОГИ» НА СРЕДНЕЙ ВОЛГЕ

НА СРЕДНЕЙ Волге объявлен «Месячник дороги». Краевое отделение Автодора сделало ставку на широкую и активную помощь общественности в подготовке к строительному сезону. Впервые такой опыт имел место в Чувашии.

Проверка подготовки к строительству на Средней Волге больше чем своевременна. К этому году по всему краю будет развернуто большое строительство. Из союзного бюджета отпущено 358 тыс. руб., из республиканского — 535 тыс. руб., а из местных средств — 3 млн. руб. Однако основные средства должно дать само население, участвуя личным трудом в строительных работах. На долю трудгужповинности падает 15 млн. руб., т. е. сумма, в десять раз превышающая прошлогоднюю.

Для руководства «Месячником дороги» выделен штаб из представителей партийных, профсоюзных и хозяйственных организаций; руководство штабом осуществляется краевым отделением Автодора.

Судя по первым данным, штаб развил очень активную работу. Начинания его были поддержаны краевым партийным комитетом и исполкомом. Правильно оценив начинание Автодора для края, исполком приурочил «Месячник дороги» к посевной кампании.

На места посланы бригады из студентов техников, слушателей курсов дорожных мастеров и активных автодорожцев. Всего было послано в районы 70 человек. Из 61 района ими пока охвачено 45 районов.

Центральный совет Автодора — его дорожная секция — поддержал инициативу Средней Волги, послав в Самару бригаду из пяти студентов-дорожников Московского института инженеров транспорта.

Сведения, полученные из Самары, дают возможность судить о ходе «Месячника дороги». Бригада ЦС Автодора сообщает, что она провела обследование Крайдортранса. Проверка показала, что Крайдортранс реальных планов работы еще не имеет. Подготовка к строительству проходит очень слабо. Многие районы не знают своих контрольных цифр.

Мобилизация внутренних ресурсов не проводится. Крайдортранс даже не попытался выяснить количество дорожных машин в зерносовхозах, машинно-тракторных станциях и колхозах, которым можно будет воспользоваться во время работ.

В настоящее время штаб сосредоточил свое внимание на выявлении объектов строительства, проработке планов и доведении их до мест, организации встречных планов, заготовке строительных материалов и укреплении автодорожских организаций.

В основных районах организованы комиссии, которые проводят решения штаба на местах. Дополнительно мобилизовано 10 техников и 20 активных автодорожцев.

Следует отметить «заговор молчания» вокруг «Месячника дороги» в областной и районной печати: за исключением двух-трех небольших заметок это начинание не нашло отражения в печати.

БУДЕТ ЛИ ВЫСТРОЕН ЗАВОД ДОРОЖНЫХ МАШИН?

Среди новых заводов дорожного машиностроения наиболее крупный должен быть сооружен в Москве. Совет труда и обороны, Московский комитет ВКП(б) и Моссовет признали это строительство сверхударным. Работа закипела. Был сколочен штат опытных проектировщиков. Судя по началу, к строительству завода можно было приступить во-время.

По предварительным наметкам стоимость завода была определена в 30 млн. руб.; ежегодная продукция завода — в 46 млн. руб.

Несмотря на большую производительность, московский завод по проекту должен иметь очень ограниченный ассортимент продукции. Основной вид его продукции — моторные катки типа «Буфалло», мощностью 6, 8 и 10 т. Ежегодный выпуск — 3 тыс. катков.

Разработан проект производства машин типа «Рекс Павер». За один строительный сезон машина типа «Рекс Павер» производства московского завода сможет проложить бетонированную дорогу в 5,5 м ширины на расстоянии 24 км.

Кроме этих машин завод будет выпускать автогудронаторы типа «Этнайер» и бетоносмеситель типа «Уорен».

В самое последнее время в проектировании завода замечен резкий перелом к худшему. Спор о марке мотора, который должен приводить в движение каток «Буфалло», грозит сильно затянуться.

Только на-днях в Цудортрансе было созвано совещание научных работников для определения типа мотора. Ни к какому определенному выводу это совещание не пришло. Между тем не установив типа мотора, нельзя закончить проектирования и определения технических данных катка «Буфалло».

Попутно с этим строительная контора Машдорстрой, которая проектирует этот завод, стала получать тревожные сведения: ассигновка на строительство завода отменена. Слухи оправдались. По решению ВСНХ СССР строительство московского дорожного завода отложено на шесть месяцев. Но отсрочка строительства на шесть месяцев означает потерю строительного сезона 1931 г. Таким образом московский дорожный завод может быть выстроен в лучшем случае к 1933 г.

Московский дорожный завод не должен задерживаться стройкой, так как дорожное строительство крайне тормозится отсутствием механизмов.

Отсрочка строительства этого завода — тяжелый удар по развернутой борьбе за хорошую дорогу.

ГОТОВЬТЕСЬ К ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНОМУ СЕЗОНУ!

ДОРОЖНЫЕ органы готовятся к строительной весне. Через месяц-полтора начнутся работы по ремонту и восстановлению старых и по строительству новых дорог; главные силы будут брошены на улучшение грунтовых путей—районных, колхозных и совхозных.

Средства, отпущенные в этом году на дорожное строительство, должны быть использованы с наибольшими результатами. Что для этого нужно? Нужно прежде всего точно наметить объекты строительства, разработать планы, правильно и своевременно провести подготовительные работы, иметь необходимые строительные материалы и инструмент.

Выполнение всех этих условий при достаточном практическом умении организовать работу на участке—залог успешного дорожного строительства в третьем году пятилетки.

Опыт прошлого года должен был многому научить наши дорожные организации. Взять хотя бы злополучный «образцовый» острогжский участок в ЦЧО. Здесь благие порывы превратились в ничто, лучшие намерения не пошли дальше бумажных протоколов. Неужели и в этом году не будут учтены печальные уроки прошлого строительного сезона?

— Недавно в Воронеже, — пишет рабкор Солодов, — состоялся областной с'езд Автодора. Одним из основных вопросов на с'езде было обсуждение доклада о дорожном строительстве в ЦЧО. В прошлом году по дорогам всех видов работа протекала неудовлетворительно. Достаточно сказать, что в районах свеклосеяния план был выполнен на 50%, а по трудгужповинности на 10%. К дорожному строительству не было приковано внимание ни партийных, ни комсомольских, ни профсоюзных организаций. Не проявили участия и заинтересованные учреждения — Колхозсоюз, Сахаротрест и др. Даже и теперь, несмотря на приглашения, они не прислали своих представителей на областной с'езд.

После с'езда состоялось специальное совещание с острогжцами по вопросу об опытном острогжском участке. Что же выяснилось? Никакой подготовки здесь пока не ведется, нет и конкретного плана работ.

В 1931 г. вложения на постройку и улучшение грунтовых дорог за счет трудового участия населения составят большую сумму—292 млн. руб. Это выдвигает особо важную задачу—обеспечить трудучастие населения в дорожных работах организационной подготовкой и кадрами.

Десятки миллионов крестьянского населения, привлекаемого к дорожному строительству, должны быть использованы с максимальной пользой, с наибольшей производительностью.

О том, как не нужно проводить дорожную трудповинность, рассказывает Автодоровец.

— Крестьяне Петровского куста Тверского района не слишком хорошего мнения о результатах труддорповинности прошлого года. Технического руководства не было. Перебросили через речку мост, а чтобы добраться до него, надо было построить еще один, поэтому пришлось всю осень ломать сруби, калечить лошадей. Качество работы также заставляло желать лучшего. Не успели сделать дорогу, как уже стали появляться на ней колени и рытвины. Камень, оставшийся после работы, был свален в канавы.

А в этом году? Автодор решил помочь тверскому районному технику в проведении подготовительной работы. Послали ребят в тот же Петровский куст на заготовку камня. За работу принялись дружно, но дело не сдвинулось с места. Камень был занесен снегом и настолько примерз, что его нельзя было отковырнуть. Крестьяне возмущались головотяпской нераспорядительностью руководителей.

Дорожно-механические базы должны подготовить весь необходимый дорожный инвентарь к началу ремонтных и строительных работ. Достаточное количество хорошо организованной людской силы без наличия простейших дорожных орудий не даст должного качества работы и зачастую просто ничего не сумеет сделать. Машинно-дорожные отряды и базы должны сейчас срочно приняться за ремонт своего инвентаря.

А что же мы наблюдаем в некоторых местах? Рабкор А. Беляков пишет нам:

— На механической базе в Туле имеются четыре паровых катка Коломенского завода и один заграничный. Все они требуют капитального ремонта. Катки принадлежат 11-му и 12-му дорожным участкам. Но участки бездействуют и ссылаются на контору начальника отдельных работ Мособлдорстроя. Контора в свою очередь, не имея гарантии на передачу ей этих катков, денег на ремонт не отпускает.

А в результате... Зимний ремонтный сезон на исходе, имеющийся при катках обслуживающий персонал (8 человек) ничего не делает, простои его обходятся ежемесячно почти в 1.000 рублей.

В связи с наступающим дорожно-строительным сезоном огромная и почетная задача падает на Автодор.

До сих пор еще во многих селах и колхозах не организованы коллективы Автодора. Их надо создать и поставить перед ними практические задачи: осуществлять общественный контроль над работой дорожных органов, помогать им в работе, организовать крестьянские массы для участия в трудповинности.

— Я, как работник низовой дорожной сети, — пишет т. Костырев, — обращаюсь с просьбой к Центральному совету Автодора оказать содействие нам — дорожникам в нашей трудной работе. Без помощи автодоровского актива нам не выполнить возложенных на нас задач по районному дорожному строительству. Необходимо в первую очередь принять меры к оживлению деятельности районных отделений. Последние должны выявить актив, бросить его на организацию коллективов в сельсоветах и колхозах. Членов организованных коллективов необходимо прикрепить для оказания практической помощи к сельским доруполномоченным. Помощь эта должна выражаться в разъяснениях на пленумах сельсоветов и на сходах закона о труддорповинности; в ведении учета работ и отчетности, в обследовании состояния дорог и мостов. Работа эта — живая и интересная, в нее при желании можно без труда вовлечь всю молодежь села.

Деревенские автодоровцы должны сами стать низовыми дорожниками, подготовив себя к самостоятельной работе по ремонту и строительству грунтовых путей.

Только дружными усилиями дорожных органов, всей советской и в первую очередь автодоровской общественности, при активном содействии партийных, комсомольских, профсоюзных организаций, а также заинтересованных учреждений планы дорожного строительства 1931 г. будут выполнены и перевыполнены.

Два года работы Пожарного бюро ЦС Автодора

ПОЖАРНОЕ бюро ЦС Автодора явилось первым общественным объединением пожарных работников. Наша страна—самая отсталая из всех европейских стран по пожарной технике.

Поэтому первые шаги нашей работы были посвящены агитации за авто-мото-механизацию пожарной обороны и пропаганде пожарного автомобилизма. Ныне деятельность в этом направлении можно считать законченной.

Пожарное бюро проделало значительную работу, содействуя развитию и укреплению советского пожарного авто-мото-строения, которое избавило нас от импорта дорогих иностранных машин.

Наши лозунги—«Пожарные в Автодор!» и «Пожарные — за руль»—стали популярными. Армия пожарных все крепче и крепче связывается с Автодором. С каждым днем растут новые коллективы пожарных-автодорцев. Но в этом направлении у нас есть и прорыв: коллективы Автодора в пожарных организациях не провели перестройки своей работы «лицом к пожарной обороне».

Узким местом механизации и моторизации пожарной обороны являются: состояние пожарного автохозяйства, почти полное отсутствие рационализаторской работы, малочисленность кадров опытных пожарных-шоферов и пожарных-мотористов и кадров механизаторов пожарной обороны, а также аварийность пожарных автомобилей. На этом участке нам предстоит усилить работу по укреплению пожарного автохозяйства, по созданию боеспособных механизированных баз пожарной обороны. Проведенный конкурс на лучшего пожарного шофера и образцовое ведение пожарного автохозяйства—только начало похода на участке механизации и моторизации советской пожарной обороны.

Совершенно очевидно, что автомобилизация пожарной обороны, так же как и общая мобилизация страны, тормозится бездорожьем. Мобилизация армии пожарных города и деревни на борьбу с бездорожьем, использование миллиона сельских добровольцев-пожарных, членов крестьянских пожарных дружин, на дорожном фронте—это должно стать нашей основной задачей.

Мы добились внесения правительственными органами в нормальный устав добровольных пожарных организаций пункта о связи добровольных пожарных обществ и дружин с автодорскими организациями, о необходимости содействия работе Автодора. Но этого мало.

«Миллион советских добровольцев-пожарных в Автодор, на борьбу с бездорожьем!»— вот боевой лозунг, проведение в жизнь которого поможет социалистическому строительству Страны советов.

Надо полагать, что «Дорожная тревога пожарных», которая будет проведена в 1931 г., поможет мобилизовать массы пожарных на фронт дорожного строительства.

Во многих местах, где еще нет водопроводов, надо улучшить дороги, ведущие к естественным и искусственным водоисточникам, исправить и устроить новые мосты и под'езды к ним и т. д. Осуществлению этой важной задачи должен способствовать «Поход пожарных-автодорцев за воду», который будет также проведен в 1931 г. В этот «поход» должны включиться все пожарные организации, и долг и обязанность каждого пожарного-автодорца—быть застрельщиком и организатором «похода за воду».

В порядок дня работы бюро включило моторизацию сельской пожарной обороны. Борьба за советскую мотопомпу для колхозов и совхозов, для деревни, которая ведется уже два года,—не увенчалась успехом.

Не налажен также выпуск мотопомп в нужном количестве для промышленности и железнодорожного транспорта. Передавая это дело для рассмотрения в НК РКИ, одновременно нужно продолжать борьбу за советскую мотопомпу, за моторизацию пожарной обороны.

На очереди также вопрос о пожарном автомобиле для совхозов и колхозов. Бюро недавно выработало тип боевого пожарного автомобиля для городов..

Необходимо завершить работу по организации в СССР производства специальных огнегасителей для ликвидации пожаров на автомобиле и тракторе. До сих пор наши «стальные кони» не защищены от гибели.

Как автодорцев, нас также, естественно, волнует вопрос о состоянии пожарной охраны на автотракторном строительстве СССР. Пожарная опасность на каждом строительстве огромна. Эта опасность еще более заставляет тревожиться в связи с вылазками контрреволюционеров, вредителей и поджигателей. Поэтому президиум Пожарного бюро ЦС Автодора принял постановление о шефстве над пожарной охраной автотракторного строительства. Туда будут посланы лучшие товарищи для правильной организации пожарной обороны.

Пожарное бюро организовалось в первый год пятилетки. Мы вступаем сейчас в третий решающий год построения фундамента социализма в нашей стране. Это накладывает на пролетарскую общественность обязательство, работать не покладая рук, работать по-ударному.

М. Юнпроф

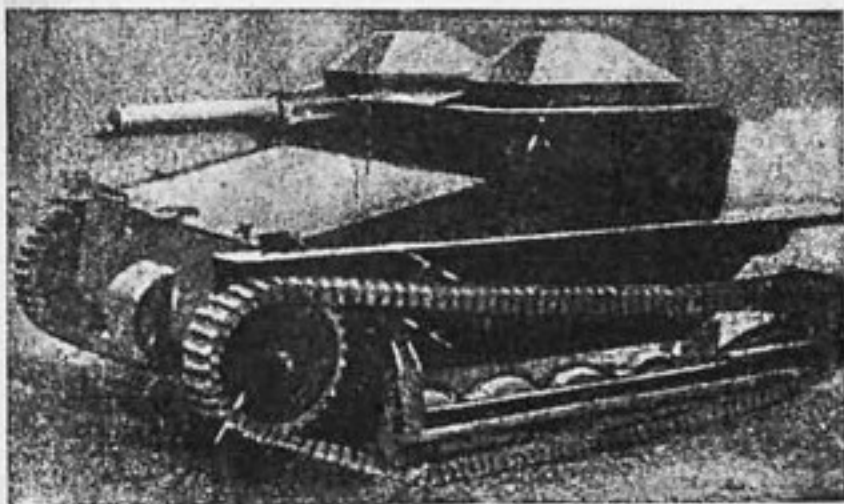
АВТОДОРОВЕЦ!

УКРЕПЛЯЙ ПОЖАРНУЮ ОХРАНУ СОВЕТСКОГО СОЮЗА!



Английский гусеничный трактор, заменяющий лошадей и обеспечивающий транспорт материальной части войск и снабжение их боеприпасами

НЕСМОТЯ на мировой экономический кризис и связанный с ним кризис сбыта, закрытие многих заводов, ужасающую безработицу и т. д., в капиталистических государствах Запада и Америки остается все же одна отрасль промышленности, дела которой повидимому находятся в цветущем состоянии. Это — военная промышленность, производство «средств производства» для подготавливаемой буржуазным миром войны.



Общий вид легкого танка «Гарден Ллойд IV», крыша которого может быть снабжена специальным блин-ажом на случай возможных сражений в городах, когда удары могут посыпаться с верхних этажей

На одном из первых мест по степени моторизации своей армии стоит старая империалистическая хищница — Англия.

«Чтобы восполнить недостаток в «человеческом материале», английские военные конструкторы стараются создать новые типы машин, могущие быстро перемещаться, наносить неожиданные удары и в то же время по возможности быть хорошо защищенными от снарядов и ловушек обороняющейся армии.

В руководящих кругах английской армии за последние годы создалось определенное мнение о необходимости достичь полной моторизации и механизации армии, и эту идею англичане стараются проводить в законченном объеме.

Среди танков, созданных в Англии за последнее время, западная печать выделяет танки типа «Гарден Ллойд

IV» (сами англичане более интимно называют его «Микроб»).

Этот гусеничный танк защищен на вертикальных поверхностях броней в 9 мм толщины, а во всех остальных местах — в 6 мм. Экипаж состоит из двух человек.

Вес «Микроба» — 1.350 кг, скорость достигает 45 км в час. Он берет рвы шириной в 1,22 м. Длина танка — 2,46 м.

Бак его содержит 38 литров горючего; в среднем «Гарден Ллойд IV» потребляет литр горючего на 4,3 км.

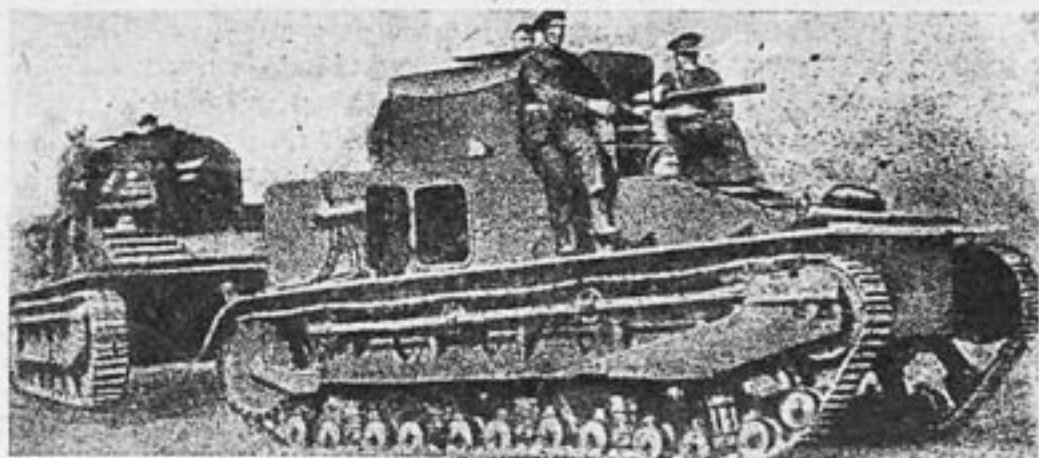
Этот танк может быть дополнен буксирной гусеничной прицепкой для перевозки до полу-тонны полезного веса.

Кроме того танк снабжен пулеметом с 3 500 патронами. Этот пулемет, транспортируемый под вьюком, потребовал бы шести человек прислуги и двух лошадей.

Результаты работы танка «Гарден Ллойд IV», достигнутые на последних маневрах английской армии, кажутся западным военным обозревателям вполне убедительными и, как они выражаются, «поощрительными».

От Англии стремится не отставать молодая «великая держава» — фашистская Италия.

Заводы «Фиат» уже изготовили для нужд итальянской армии особый легкий трактор-тягач, соединенный с двухколесной прицепкой. Особенностью этого агрегата является специальная моторная ось, благодаря которой он обладает четырьмя ведущими колесами и очень хорошо применяется к самым разнообразным поверхностям дороги.



Два из тридцати танков большой мощности, участвовавших в последних маневрах английской армии в Альдершоте. Спереди видна 37-миллиметровая пушка, сбоку — танковый пулемет



Новый военный трактор «Фиат» с прицепкой берет крутой под'ем. Эта машина очень гибко приспособляется к поверхности пути

Вес этого трактора облегчен и он работает на шинах низкого давления. Трактор берет весьма крупные под'емы и преодолевает многие из тех трудностей очень скверной дороги (например, болота), перед которыми обычно пасуют более тяжелые машины (на фото мы даем вид этого трактора с моторной прицепкой на очень крутом под'еме).

Прицепка может перевозить до полутонны полезного груза.

На тракторе помещаются два человека и двое могут быть помещены на прицепке.

Мотор трактора четырехцилиндровый 67 X X 102, коробка — четырехскоростная.

Этот небольшой и очень подвижной трактор может иметь также разнообразное применение в промышленности, на транспорте и полевых работах.

Таковы некоторые из последних «достижений» западно-европейской военной техники.

ТИПЫ ДИЗЕЛЬМОТОРА НА АВТОМОБИЛЕ



Внешний вид новой модели дизельгрузовика МАН в 100 лш. сил

ДОЛГОЕ время дизельмотор продолжал казаться слишком неповоротливым и тяжелым для самодвижущегося экипажа двигателем. Многочисленные опыты и исследования, предпринятые в течение последних пяти лет и увенчавшиеся успехом, позволили достигнуть решительных улучшений в динамике дизеля и сделать его подвижным, быстро меняющим свой режим двигателем. Практические результаты этих опытов в виде конструктивно законченных дизельных моторов на автомобилях уже имели место в целом ряде западно-европейских стран.

Во Франции применяются дизельмоторы на автомашинах фирмы «Пежо-Юнкерс», «Мортон», «Рено» и др.

За последнее время машина (шасси) «Лаф-Фли», снабженная дизельмотором «Пежо-Юнкерс» на тяжелом горючем, без дополнитель-

ного снабжения, благополучно пересекла Сахару.

В Германии заводы «Мерседес-Бенц» выпускают снабженные дизельмоторами грузовики на четырех и шести колесах, значительная часть которых уже нашла себе применение на практической работе.

На нашем фото показан внешний вид новой модели дизельгрузовика МАН в 100 лш. сил (шестицилиндрового типа). Как известно, заводы МАН являются пионерами в области дизелестроения — они выпустили в 1898 г. первый мотор нового типа, изобретенного Рудольфом Дизелем.

Дизельмоторы в последнее время широко применяются уже и в авиационном деле — на дирижаблях, и даже на самолетах начинают применять сейчас на Западе дизельмоторы «Клерже», «Котелена», «Пакарда», «Пежо-Юнкерс» и других типов.

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТОННЕЛЬ НЬЮ-ЙОРК — ДЖЕРСЕЙ

В АМЕРИКЕ между Нью-Йорком и Джерсеем под рекой

Гудзоном недавно построен автомобильный тоннель, являющийся чудом современной техники. Под Гудзоном имеется еще целый ряд тоннелей, построенных до возникновения автомобиля, которые непригодны для автомобильного движения из-за малых размеров.

Вентиляционная станция при входе в тоннель

На фото приведены для сравнения поперечные разрезы старого («Манхэтэн-тоннель») и нового тоннеля. Диаметр старого тоннеля (оба имеют форму трубы) — 6 м, нового — свыше 10 м.

Новый тоннель разделен на две части для противоположного движения машин и пешеходов и рассчитан на пропуск двух тысяч автомобилей в час.

Чрезвычайно остроумной является система вентиляции тоннеля с полной очисткой воздуха от выхлопных газов. Дорога проложена не на самой почве тоннеля, а несколько выше, и под ней во всю длину проведен канал. На высоте около 4 м устроен потолок, над которым проведен второй канал, составляющий вместе с первым вентиляционные трубопроводы, наполненные свежим и отходящим воздухом.

Два огромных здания у входа и выхода из тоннеля служат базой для вентиляционной системы, в которой воздух фильтруется, увлажняется и нагнетается мощными насосами в нижний канал под дорогой.

Через щели, тянущиеся по обе стороны дороги, чистый воздух из канала попадает в пространство, предназначенное для автомобилей и пешеходов. Эти щели (см. фото) устроены таким образом, что выход воздуха из них находится приблизительно на уровне выхлопных труб автомобилей.

Выхлопные газы автомобиля увлекаются потоком нагнетаемого воздуха и через отверстия в потолке попадают в верхний канал, откуда насосами отсасываются в специальные камеры.

Всего установлено 84 нагнетательных и всасывающих вентилятора, приводимые в действие силовой станцией мощностью в 6 тыс. лощ. сил.

Выходящий из тоннеля воздух тщательно исследуется для характеристики действия вентиляционной системы.

Главным условием нормальной работы тоннеля является ограничение количества углекислоты до 4 частей на 10 тыс. частей воздуха.

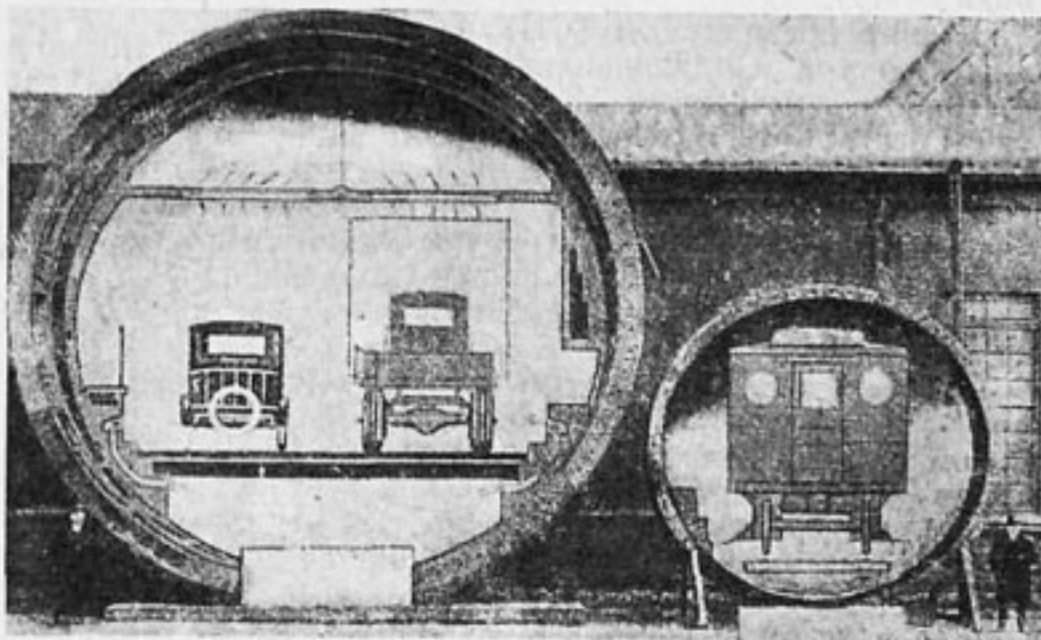
В тоннеле были произведены опыты зажигания машин и баков с бензином, при этом дым и угар сжимались течением воздуха в плотный узкий слой, быстро увлекаемый в верхний канал. Другие автомобили имели возможность в это время беспрепятственно об'езжать горящую машину.

Тоннель сделан из железобетона, стены его обложены клинкером. Длина тоннеля 2,6 км. Освещен он очень ярко.

Из интересных особенностей необходимо отметить автоматическую регистрацию проезжающих автомобилей.

В тоннеле установлен особо чувствительный фотоаппарат, включенный в цепь электрического тока. Чем ярче освещена камера, тем сильнее протекающий через нее ток. Изменение тока приводит в движение саморегистрирующий прибор, отмечающий каждое затемнение света, вызванное проездом мимо аппарата машины.

М.



Модель нового и старого тоннелей под рекой Гудзоном

ПРИКАЗОМ ПУР РККА № 29 от 5 ДЕКАБРЯ 1930 года
ЖУРНАЛ „ЗА РУЛЕМ“ ВКЛЮЧЕН в ОБЯЗАТЕЛЬНУЮ
ЧАСТЬ РЕКОМЕНДАТЕЛЬНОГО СПИСКА ПЕРИОДИ-
ЧЕСКИХ ИЗДАНИЙ для ЧАСТЕЙ РККА на 1931 год.

НА ФРОНТЕ АВТОТРАКТОРНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

Сводка тридцать восьмая

На Автострое положение без особых изменений.— На заводе АМО создаются бригады техники им. Сталина. На Сталинградском тракторном заводе неблагополучно: в январе вместо 900 тракторов выпущено 707 и вместо 1000 моторов лишь 664.— Брак растет.— Качество продукции неудовлетворительное.— Поломка дорогих станков увеличивается.— На Харьковском тракторном заводе январь закончился прорывом.— Расхлябанность и безответственность бьют по темлам.

НА АВТОСТРОЕ

В ТРИДЦАТЬ ШЕСТОЙ сводке мы подробно освещали ненормальности на Автозаводе в Нижнем-Новгороде. Прошел месяц, но положение не только не улучшилось, а ухудшилось.

Правда, сооружение цехов идет попрежнему благополучно, но, как мы сигнализировали, завод может быть построен во-время, а пустить его в ход окажется совершенно невозможным. Оборудование запаздывает; с топливом совершенно неблагополучно. Вопросы металлургии до сих пор не разрешены.

Смежные производства, кузова, кадры — также не выяснены и нет никакой уверенности, что все это будет благоприятно разрешено к моменту пуска завода. До пуска завода осталось 180 дней, а работы — непочатый край.

В цифрах положение рисуется так: механическо-сборочный цех готов на 59%, кузница — 52%, литейный цех — 10%, рессорный — 67%, прессовый — 44%, деревообделочный — 72%, ремонтно-механический — 92%, ремонтно-кузнечный — 93%, понизительная электростанция — 56%, жилищное строительство — 18%, культурно-бытовое — 50%, и санитарная техника — 11%.

На-днях президиумом ВСНХ СССР, по предложению тов. Орджоникидзе, отменен на Автострое хозяйственный способ работы, и третий Госстройтрест (Металлострой) вновь ответствен за строительство.

Автозавод сооружается при ближайшем участии американцев, поэтому не безынтересно рассказать, что они думают о ходе работ. М-р Майтер (начальник работ фирмы Остин К^о) говорит:

— На стройке было и есть плохое выполнение работ, в частности бетонные работы. Возьмите, например, главную контору. Мы своевременно предупреждали инж. Мореву (сотрудник Металлостроя), ведущего эту работу, о ряде ошибок, но он не считался с нашими указаниями. Впрочем он никогда не высказывал желания с нами сотрудничать. В общем надо отметить, что желание с нами сотрудничать имеется. Но мы никак не можем мириться с обычаем большинства русских инженеров просиживать большую часть рабочего дня в канцелярии. Прораб тоже очень мало времени проводит на строительной площадке. Видно заедает «бумажка». Очень часто нельзя найти нужного человека, отвечающего за данный участок.

Много недоразумений возникает из-за того, что русские инженеры отменяют наши указания и распоряжения и вводят новые, не предупреждая нас об этом. Никто однако не не-

сет ответственности за самоличную отмену наших решений и указаний. Мы, например, договорились с администрацией, что бетонный завод будет работать непрерывно в три смены. Этого требовал по нашим подсчетам объем работы. С нами согласились, но завод на самом деле пустили в две смены, а в конце концов сошли на одну. Нужен бетон, но его нет даже для такой срочной работы, как водоотлив.

Особенно много недоразумений было в начале зимних работ. Не был налажен достаточный контроль за бетоном и мы имели в некоторых случаях его порчу. Теперь это дело улучшилось. Для нас совершенно очевидно, что люди всеми силами стараются поднять дело на высоту и это старание мы особенно отмечаем.

Самый главный, самый жизненный вопрос — организация. Нас поражает, почему снабжение и транспорт — эти два сложных и больших участка — не находятся в ведении стройки. Если на строителей возлагается ответственность за стройку, то транспорт и снабжение должны быть им подчинены.

Чего мы хотим? Прежде всего мы требуем, чтобы нас аккуратно держали в курсе снабжения рабочей силой, бетоном и материалами.

Основное — чтобы нам была дана возможность участвовать в маневровом распределении рабочей силы по участкам. Неумение использовать как следует рабочих при их нехватке вызывает дорогие простои.

Второе — чтобы был как можно скорее и полнее разрешен вопрос завоза материалов к весне на время разлива. Кстати, об отделе снабжения. Он работал плохо все время. Когда мы сюда приехали, нам заявили, что 30 домов должны быть готовы к октябрю 1930 г. Но мы потеряли все время на ожидание корабов.

Мы настаиваем также на том, чтобы важные детали планов были продуманы и мотивированы реальными расчетами. В частности, Водоканалстрой составил план работ на 14 экскаваторов, а выяснилось, что он сам не знает даже, где их достать. Зачем же было их включать в план? Такие дефекты встречаются в планах нередко. Американские приемы работы усваиваются здесь все еще недостаточно. Но несомненно, что усвоение их идет все лучше и лучше.

Обычно в американской практике законченные проекты сдаются для прямого оперативного выполнения. Так мы делаем всегда. А здесь происходят досадные вещи. Наши работы основаны на последней технике, а их часто передают для проверки и исправления людям, привыкшим к старинке.

На заводе АМО создаются бригады техники им. тов. Сталина. Это особенно важно в связи с тем, что после реконструкции завод АМО будет работать на новом, незнакомом для рабочих, мастеров и технического персонала оборудовании.

Без предварительного, наиболее полного изучения всех технических процессов и нового оборудования, являющегося последним словом техники, мы стоим перед опасностью не только огромных неполадок производства, но и массовой порчи оборудования. Перед нами слишком яркий пример — Сталинградский тракторный завод, где порча оборудования угрожающе растет и где наиболее остро и выцукло выявляются последствия нашей технической отсталости и неграмотности.

Поэтому нужно всячески приветствовать инициативу бригады тов. Пономарева (кузнечный цех завода АМО). Кузнецы объявили себя «Бригадой техники им. Сталина» и вызывают все ударные бригады СССР на борьбу за овладение техникой, за организацию бригад техники им. Сталина.

Амовцы ставят своей задачей связать борьбу за освоение техники с борьбой за качественные показатели, за полное выполнение промфинплана. Они предлагают развернуть сеть школ и курсов по ликвидации технической неграмотности в общегосударственном порядке. На заводах не должно быть технически неграмотных рабочих. Коммунист, который не знает и не хочет знать своего производства, — плохой коммунист. Регулярно, один раз в пятидневку надо проводить день технической учебы. Перестроить печать снизу доверху, повернув ее лицом к технике. Регулярно выпускать технические листки при печатных газетах. Отвести определенное место вопросам техники в стенных газетах. Огиз по предложению амовцев должен издать серию доступных книг по техническим знаниям.

СТАЛИНГРАДСКИЙ ТРАКТОРНЫЙ ЗАВОД

Январскую программу завод не выполнил: вместо 900 тракторов выпущено лишь 707; с моторами еще хуже — вместо 1000 завод дал лишь 664. Попрежнему главным злом является плохая работа цехов-заготовителей.

Задание на февраль завод получил в 1500 тракторов плюс 300 моторов для комбайнов, кроме «задела» (запасные части). Состояние оборудования на сегодня таково, что завод безусловно может справиться с программой. Никаких объективных причин для невыполнения февральского плана нет и не может быть. Основными причинами, которые привели к прорыву в январе, являются: чрезвычайная слабость административно-технического руководства (игнорирование единоначалия, безответственность); бесплановость в работе цехов, хаотическое состояние учебы; поразительная медлительность в перестройке аппарата и, наконец, слабая работа массовых организаций.

Борьба против брака ведется лишь формально, на деле брак катастрофически растет. Брак — в литейной, в кузнице, по механической обработке и т. д. Брак по отдельным де-

талям доходит до 80%. Тракторы зачастую выпускаются с явными дефектами или с непригнанными частями. Из совхозов и колхозов поступают жалобы на то, что тракторы Сталинградского завода очень быстро выбывают из строя. Таким образом вопросы качества на Сталинградском заводе попрежнему висят в воздухе.

Угроза возникает и в другом месте: из месяца в месяц количество аварий станков растет. Самое скверное заключается в том, что выход из строя одного станка влечет за собой разрыв потока деталей.

Если три месяца назад было 400 поломок в один месяц, то в январе число их поднялось до 900. Ведь это недопустимая растрата новейшего оборудования.

Очевидно, американское оборудование приходит в прямое противоречие со старыми «рассейскими» методами работ. Но если этого сейчас не предупредить, не изменить, то в ближайшее время мы будем стоять перед опасностью вывода из строя части заводского оборудования. Ремонт этих станков производится черепашими темпами и допотопными методами.

ХАРЬКОВСКИЙ ТРАКТОРНЫЙ ЗАВОД

Осталось 130 дней до пуска Харьковского тракторного завода. Казалось бы, все работы на стройке должны носить исключительно ударный характер. Нужно взять на учет каждый день, каждый час. На деле этого не видно. Не только январские, но и февральские темпы строительства совершенно неудовлетворительны. Создавшееся положение явно угрожает срокам пуска завода, которые установили партия и правительство.

Нормальный ход строительства раз'едается ростом прогулов, падением производительности труда, ростом количества неквалифицированной рабочей силы.

В цифрах прогулов, как в зеркале, отражаются расхлябанность и безответственность: каждый день прогуливают более тысячи рабочих (10,5% всего числа работающих). Производительность труда позорна: по нормам союза строителей каждый рабочий должен давать продукции на 12 руб. в день. На Харьковском тракторном заводе в октябре рабочий давал продукции на 9 р. 70 к., в декабре — 8 р. 40 к., в январе — 7 р. 50 к., а в феврале еще меньше.

Январь закончен, но февраль тоже протекает с прорывами. Расхлябанность и безответственность бьют по темпам.

Руководители объясняют прорыв климатическими условиями (морозы), отсутствием опыта работы в зимнее время в таких больших размерах, несвоевременным поступлением чертежей, перебоями в снабжении материалами и т. д. Все это, конечно, влияло на прорыв, но главное, что упускают руководители, это падение трудовой дисциплины среди рабочих и, что важнее всего, среди инженерно-технических работников. Несколько инженеров и техников дезертировало со стройки, дезорганизуя производство, имеются и случаи преступно халатного отношения к своим обязанностям.

15 февраля 1931 г.

М. Козлов

Совсем не слышно, а может быть и не существует Автодора в Алексеевском районе Нижне-Волжского края.

В рик прислали 25 билетов лотереи Автодора, которые лежат и поныне без движения. Большинство молодежи очень интересуется работой Автодора, но за отсутствием руководства не знает с чего начать.

Алексеевский район Шамрицкий

Почти систематически является на работу пьяным шофер курсов Луганского ЦИТА Гребенюк. Обучая курсантов практической езде, он показывает им свое умение переключать скорость, не выжимая сцепления и управлять машиной, сложа руки на груди.

Курсанты говорят: не мешало бы убрать пьяного учителя.

На этих же курсах на месяц задержан выпуск курсантов из-за недостатка машин, пригодных для практической учебы.

Администрация ЦИТА погналась за количеством и забыла про качество и стала закупать дешевые машины. Сейчас курсы имеют шесть автомашин, но из них только одна «НАМИ» находится в эксплуатации и та используется администрацией для служебных поездок; остальные машины три дня работают, а три недели стоят в ремонте.

Луганск

Курсант

Не имевший права езды член правления Нарофоминского райотделения Автодора Червяков выехал на двухтонной грузовой машине; не проехав 60 км, машина от какой-то причины стала. Тов. Червяков не позаботился выпустить воду из радиатора, оставил ее на месте, и от сильного мороза разорвало блок цилиндров.

Уже три месяца эта машина стоит в 60 км от Автодора, а ученики курсов все ждут практической езды.

Нарофоминское

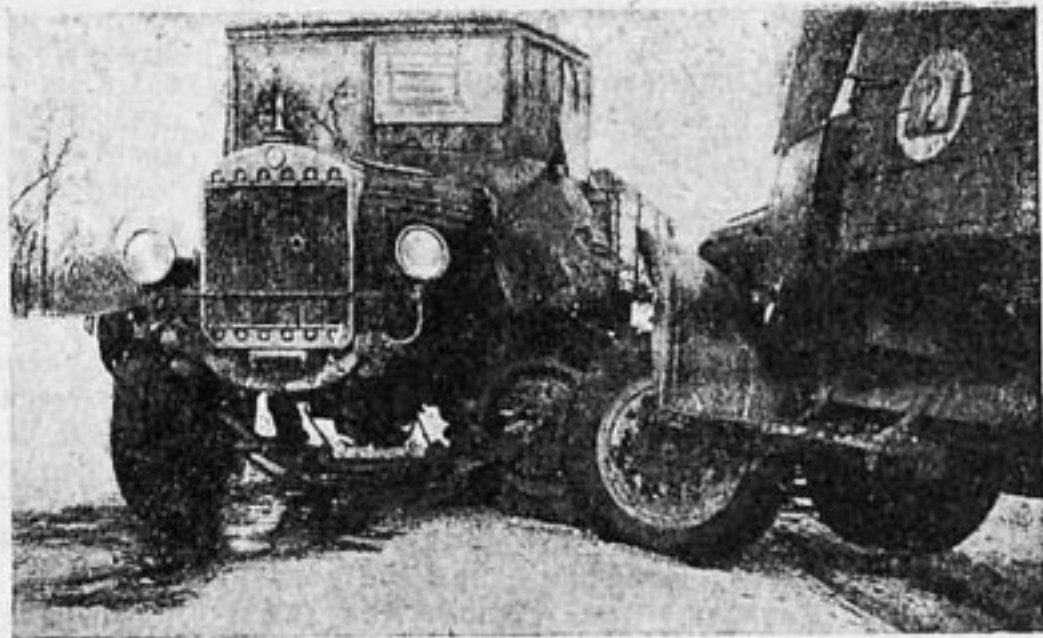
Фильтр

Коммерческими делами, а не подготовкой кадров занимается администрация индустриального техникума в Мелитополе.

При техникуме имеется хорошая авторемонтная мастерская с квалифицированными инструкторами, есть свои автомашины. Студенты своими силами оборудовали приличную автотракторную лабораторию, в которой есть разобранный автомобиль и трактор. Коллектив Автодора при техникуме открыл шоферские курсы.

Желание и инициатива — большие, но все это разбивается о нежелание администрации дать машины для учебной езды.

Недавно был куплен «гроб» марки «Металлуржик». Ребята были обрадовались, что скоро машина выйдет из ремонта, но вот уже больше года ждем, а учебной езды нет и нет. Администрация выдумывает всевозможные при-



Пьяные дисциплины на автотранспорте приведут к гибели дорогих машин
Фото В. Вертман (Алма-Ата)

чины, а техникум через месяц должен выпустить молодых техников, которые раз'едутся по всему Союзу, по колхозам и машинно-тракторным станциям, не имея практического навыка в управлении машиной.

Мелитополь

Автодор ц

По вине Бийского Автодора ликвидируется, не закончив учебы, лучший центральный кружок Автодора в 40 человек. Автодор не только не оказывает помощи, но наоборот, всячески тормозит работу. Особенно этим отличается инструктор Автодора Шолонов.

Кружок, пройдя теорию, около двух месяцев не может получить машины для практической езды, хотя Автодор имеет несколько машин. Мало того, кружок выгнали из помещения.

Бийск

Совет (5 подписей)

Безобразное отношение акционерного общества «Установка» к подготовке кадров в Николаеве.

В сентябре 1930 г. на совещании по организации курсов шоферов представитель «Установки» настаивал, чтобы Автодор не производил параллелизма в организации курсов, не открывал своих автодоровских, а помогал во всем «Установке». Автодор дал свое согласие. Началась работа. Стали закупать «автомертвцов», и на это потрачено около 25 тыс. руб. Но курсы все же не открывались и лишь по настоянию Автодора начали прием, но... получилась телеграмма: «Приостановить прием». Стали бить тревогу. Началась телеграфная переписка, в результате которой последовало распоряжение: «Открыть».

На курсы стали стекаться крестьяне из окрестных деревень и городские трудящиеся, но получилась новая грозная телеграмма из центра: «Закреть автоцех и перестроить на металлообрабатывающий».

Спрашивается: кто виноват в такой неразберихе? Кому дано такое право нерационально распоряжаться госсредствами и рабочим временем?

Николаев

Автодорец М. Неслов

ВООРУЖАЕМ КОЛХОЗЫ И СОВХОЗЫ ТРАКТОРАМИ

МАШИННО-тракторная станция в Армавире организована в конце 1930 г. Общее число тракторов — 200 штук, которые будут обслуживать все села и станции Армавирского района, для чего станция разбивается на несколько бригад, расположенных в селах. Так, в станции Прочноокопской бригада из 50 тракторов будет обслуживать все местные колхозы. Вся работа тормозится отсутствием достаточного количества кадров.

МТС подготовила трактористов только на одну смену, а на вторую нет.

При совхозе им. Сталина МТС также расширяется за счет наших «Фордзон-путиловцев»,

которые показали при испытании хорошие результаты. С кадрами здесь хорошо. Сейчас обучаются на трехмесячных курсах 275 трактористов, все колхозники, которые после окончания курсов остаются работать в совхозе до конца пятилетки.

Нужно Армавирской машинно-тракторной станции подумать над вопросом подготовки кадров сейчас, немедленно, иначе вначале весенней посевной кампании тракторы будут работать с перебоями.

Токарев

с. Ново-Кубанское

ОБЪЯВЛЯЕМ СЕБЯ УДАРНИКАМИ

УЧАЩИЕСЯ кружка по изучению автодела при коллективе Автодора Красноярского паровозо-ремонтного завода в количестве 30 человек объявили себя ударниками и взяли на себя следующие основные обязательства:

1. Закончить программу в срок путем полного уплотнения учебного дня.

2. Подписаться всем на журнал «За Рулем» до конца года.

3. Вступить на 100 процентов в члены Автодора.

4. Законтрактоваться на производстве до конца пятилетки.

5. Каждому завербовать в Автодор не менее двух членов.

6. Послать бригаду для организации коллективов в педтехникумах.

7. Участвовать в практической работе общества путем дачи конкретных заданий каждому кружковцу.

С своей стороны коллектив учащихся требует от заводского бюро коллектива: обеспечить кружок учебниками, тетрадями и наглядными пособиями, предоставить постоянную комнату для занятий, добиться от преподавателя аккуратной явки на занятия и внимательного отношения к учащимся.

Кружковцы вызывают вторую группу на социальное соревнование по пунктам этого договора.

Красноярск

30 подписей учащихся

СОВХОЗ „ДИНАМО“ ПЛОХО ГОТОВИТСЯ К ПОСЕВНОЙ КАМПАНИИ

ЛУЧШЕЕ проведение весенней посевной кампании зависит от своевременной подготовки к ней. Но не так дело обстоит в зерносовхозе «Динамо». Стройконтора не закончила оборудования ремонтной мастерской и теплого гаража. Сделан фундамент под токарные станки, но он не годится, и станки пока стоят упакованными в ящиках. Текущий ремонт тракторов организован из рук вон плохо.

75 тракторов и 13 автомашин нужно отремонтировать к весеннему севу. А ремонт еще и не начинался. Когда будет пущена электростанция — неизвестно.

Партийным, общественным организациям и Зернотресту нужно немедленно мобилизоваться на этом участке, чтобы не сорвать весеннего сева.

Зерносовхоз «Динамо»

Рабкор

ИНИЦИАТИВОЙ МАСС

ПЛОХО обстоял вопрос с продвижением руководящего органа ЦС Автодора журнала «За Рулем» в Рогачевском районе (Белоруссия) пока за эту работу не взялись сами члены Автодора и секретарь коллектива Н полка тов. Голендо.

До сего времени в нашем районе выписывалось только 5 экз. журнала «За Рулем», а сейчас на 1931 г. уже завербовано подписчиков на 55 экз. и подписка еще продолжается.

Райсовет Автодора ничего не делает, чтобы оживить работу автодоровских коллективов и поэтому многие автодоровцы не выписывают журнала.

И. Савицкий

д. Турск



Лучший ударник — токарь механического завода им. Ильича (Ташкент) тов. Тюрин, премию за лучший месячный поездкой в Ленинград и Москву.

МЕНЬШЕ БУМАЖНЫХ ЦИРКУЛЯРОВ, БОЛЬШЕ ЖИВОГО РУКОВОДСТВА!

БОЛЬШЕ трех лет как организовалось отделение Автодора в далеком уголке Сибири — в г. Минусинске. Город насчитывает всего 4—5 предприятий с небольшим количеством рабочих.

Начало существования Автодора ознаменовалось расстратой средств бывшим секретарем отделения. Никакой работы не велось и вообще Автодора не чувствовалось.

Сменилось правление, но работа не сдвинулась с мертвой точки, и только после того как в третий раз переизбрали правление, работа стала оживать.

Организовали курсы шоферов, преимущественно из крестьян окрестных деревень и рабочих. Купили старую автомашину, которую при участии самих курсантов удалось отремон-

тировать, и сейчас на ней проводятся практические занятия.

На ряду с этим есть много участков, неохваченных влиянием Автодора, например работа по военизации Автодора, по вербовке новых членов, по реализации лотерейных билетов. Совершенно отсутствует влияние Автодора на таком важном участке, как прокладка шоссейной дороги Минусинск — Хакасск.

Нельзя обойти молчанием отсутствие связи и живого руководства со стороны крайотделения. Зато циркулярами, предписаниями и прочими бумагами оно завалило места.

Сейчас, когда перед Автодором стоят задачи участия в коллективизации и весенней посевной кампании, живое руководство местами необходимо.

Минусинск

Сагай

НЕ ОТСТАВАТЬ ОТ ФОРДА!

МОСКОВСКИЙ автосборочный завод выпускает до 38—40 «фордов» в день, но машины эти, в большинстве, с недочетами. Об этих недочетах, которые нужно устранить в кратчайший срок, мы и хотим здесь рассказать.

Наиболее полную и правильную оценку качества машин, выпускаемых на нашем сборочном заводе, может дать, конечно, потребитель — учреждения и в первую очередь шоферы, которые эксплуатируют машины.

Что же они говорят?

Сборочная получает много писем от учреждений и шоферов, которые говорят о халат-

ности сборки. Из-за слабых болтов, шурупов и личных шплинтов машина после короткого периода эксплуатации расшатывается.

Заводская, профессиональная и партийная организации принимают меры, но этого недостаточно. Нужен строгий технический контроль, необходимо содействие печати. Нужна большая культурная работа среди рабочих.

С помощью автодорской и всей пролетарской общественности надо добиться того, чтобы качество сборки «фордов» на московском заводе не вызывало никаких нареканий

А. Головкин

ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ПОЛОМКУ И ПОРЧУ ТРАКТОРОВ И С.-Х. МАШИН

Постановление Центрального исполнительного комитета и Совнаркома Союза ССР

СОВЕТСКОЕ государство вкладывает огромные средства на приобретение для обобщественного сектора сельского хозяйства тракторов и сельскохозяйственных машин. Для того чтобы эти орудия сельскохозяйственного производства были полностью использованы, необходимо особо бережное отношение к ним.

Между тем вследствие преступно-небрежного обращения с тракторами и сельскохозяйственными машинами имеют место многочисленные случаи порчи и поломки их (в особенности поломка и замораживание радиаторов, поломка крыльев, осей передних колес и фар, повреждение рулевого управления, порча моторов, расплавка подшипников и т. д.).

Для того чтобы решительно искоренить эти преступления, Центральный исполнительный комитет и Совет народных комиссаров Союза ССР постановляют:

1. Предложить правительствам союзных республик предусмотреть в уголовных кодексах:

За порчу или поломку принадлежащих совхозам, машинно-тракторным станциям и колхозам тракторов и сельскохозяйственных машин, если порча или поломка вызваны преступно-небрежным отношением к этому иму-

ществу, — принудительные работы на срок до 6 месяцев.

За те же действия, совершенные неоднократно или причинившие крупный ущерб, — лишение свободы на срок до трех лет.

2. Если поломка или порча незначительные, то вместо привлечения к суду могут быть наложены взыскания согласно правилам внутреннего распорядка и денежные удержания в соответствии с действующим законом.

3. Дела о порче и поломке тракторов и сельскохозяйственных машин должны рассматриваться судами вне очереди. Разбор наиболее важных дел должен производиться судом по общему правилу в совхозах, колхозах и на машинно-тракторных станциях в присутствии широких масс рабочих и колхозников.

Председатель Центрального исполнительного комитета Союза ССР
М. Калинин

Зам. председателя Совета народных комиссаров Союза ССР
В. Куйбышев

Секретарь Центрального исполнительного комитета Союза ССР
А. Енукидзе

Москва Кремль, 13 февраля 1931 г.

Отв. редактор Н. ОСИНСКИЙ

Зав. редакцией Н. БЕЛЯЕВ

Издатель: Акционерное Издательское Общество „ОГОНЕК“