

# **Журнал "За рулем"**

**№13-14, 1931**

УДК 656  
ББК 39.1  
Ж92

Ж92 Журнал "За рулем": №13-14, 1931 / – М.: Книга по Требованию, 2022. – 36 с.

**ISBN 978-5-458-68317-3**

"За рулем" - популярный русскоязычный журнал об автомобилях и автомобилестроении. Основан 23 февраля 1928 года, а первый номер вышел в апреле 1928 года. Издается раз в месяц. До 1989 года был единственным автомобильным периодическим изданием в СССР, рассчитанным на широкий круг читателей. К концу 1980-х тираж журнала достигал 4,5 млн экземпляров. Во времена СССР журнал представлял из себя 30-листовую тетрадку из простой матовой бумаги. В 90-х количество страниц начало прибавляться.

**ISBN 978-5-458-68317-3**

© Издание на русском языке, оформление  
«YOYO Media», 2022  
© Издание на русском языке, оцифровка,  
«Книга по Требованию», 2022

Эта книга является репринтом оригинала, который мы создали специально для Вас, используя запатентованные технологии производства репринтных книг и печати по требованию.

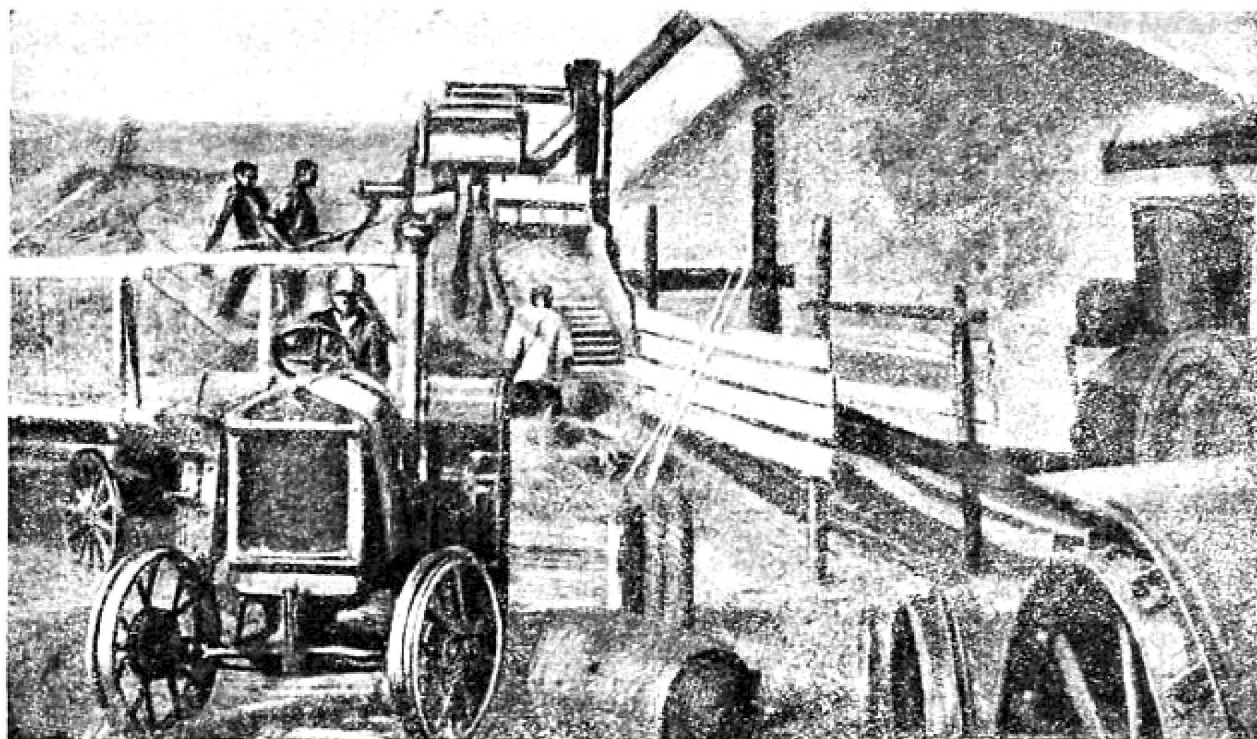
Сначала мы отсканировали каждую страницу оригинала этой редкой книги на профессиональном оборудовании. Затем с помощью специально разработанных программ мы произвели очистку изображения от пятен, клякс, перегибов и попытались отбелить и выровнять каждую страницу книги. К сожалению, некоторые страницы нельзя вернуть в изначальное состояние, и если их было трудно читать в оригинале, то даже при цифровой реставрации их невозможно улучшить.

Разумеется, автоматизированная программная обработка репринтных книг – не самое лучшее решение для восстановления текста в его первозданном виде, однако, наша цель – вернуть читателю точную копию книги, которой может быть несколько веков.

Поэтому мы предупреждаем о возможных погрешностях восстановленного репринтного издания. В издании могут отсутствовать одна или несколько страниц текста, могут встретиться невыводимые пятна и кляксы, надписи на полях или подчеркивания в тексте, нечитаемые фрагменты текста или загибы страниц. Покупать или не покупать подобные издания – решать Вам, мы же делаем все возможное, чтобы редкие и ценные книги, еще недавно утраченные и несправедливо забытые, вновь стали доступными для всех читателей.







Собирают урожай

Из кульфильма Союзкино

## ПРАВИЛЬНО ОРГАНИЗОВАННАЯ ВЫВОЗКА ЗЕРНА ИЗ ЗЕРНОСОВХОЗОВ И КОЛХОЗОВ — ВАЖНЕЙШЕЕ ЗВЕНО УБОРОЧНОЙ КАМПАНИИ

**В** ПИСЬМЕ председателю правления Зернотреста тов. Герчикову и всем зерносовхозам тов. Сталин писал: „Разворачивайте работу по подготовке к уборке — главной очередной задаче зерносовхозов“.

Важное значение для успеха уборочной кампании имеет правильно организованный вывоз продукции зерносовхозов к элеваторам и станциям железных дорог.

Постановлением ЦК ВКП(б) от 7 января Союзтранс было предложено своевременно организовать перевозку хлеба с полей зерносовхозов.

Объем этой работы огромен. В этом году зерносовхозы должны дать товарную продукцию, втрое превышающую прошлогоднюю. Часть этого количества будет вывезена транспортными средствами самих зерносовхозов, большая же часть должна быть вывезена автомобильным парком Союзтранса.

Для выполнения перевозок, возложенных на Союзтранс, потребуется 3 705 машин с общим тоннажем 8 000 т. До сих пор, однако, выделение машин Союзтранс проходит не по плану и внушает серьезные опасения. Вот цифры. Правительственное постановление от 12 марта предусматривало выделение во втором квартале 3 280 машин, затем эта цифра была сокращена до 1 795. На деле Союзтранс получил в апреле только 30 грузовых „фордов“ из намеченных Цудортрансом 235; вместо намеченных по плану 205 „Я-5“ обещают дать в июне только 40. В мае

получено всего 302 машины. Темпы сдачи машин Авторемснабом недопустимо низки.

ЦК металлистов, совершенно правильно учитывая политическое и хозяйственное значение зерноуборочной кампании, в обращении ко всем союзным организациям ВСРМ писал: „Объявить подготовку автопарка к предстоящей кампании зерноперевозок первоочередной, поручить союзным организациям, изготавливающим машины и запасные части, провести широкую разъяснительную работу о значении настоящей кампании зерноперевозок с тем, чтобы намеченные программы выпуска автомашин не только выполнить, но и перевыполнить, одновременно обеспечив их надлежащим количеством ходовых частей“. Это обращение реализовано не полностью и были случаи, когда машины, намеченные по плану для Союзтранса, поступали другим организациям.

Выполнение директивы правительства и партии должно быть обеспечено во что бы то ни стало. Невыполнение Авторемснабом плана снабжения новыми машинами заставит Союзтранс вывести на поля значительную часть своего действующего автомобильного парка. Так как уже в настоящее время в пунктах значительного грузооборота создается напряженное положение с перевозочными средствами, такое ослабление парков Союзтранса только ухудшит обслуживание железнодорожных станций и пристаней. Поэтому содействие всей общественности, в

том числе и автодорожной, стопроцентному выполнению плана снабжения машинами является необходимой задачей.

Положение со снабжением машинами действительно требует мобилизации внутренних ресурсов в действующем автопарке Союзтранса и приведения его полностью в рабочее состояние. Надо в ударном порядке развернуть ремонтные кампании, ввести в собственных ремонтных мастерских две-три смены и использовать, где это можно, мастерские и заводы других предприятий.

На ряду с важнейшим вопросом укрепления материальной базы не меньшее значение имеет вопрос о необходимых кадрах. Подготовка шоферов и ремонтных рабочих развернута, но не ведется борьбы за качество этих кадров. Сравнительно удовлетворительна подготовка начальников колонн. На эти должности выдвинуты в большинстве квалифицированные опытные шоферы, а подготовка для зерноуборочной кампании получена ими на специальных курсах.

Зерноуборочная кампания требует от Союзтранса десяти тысяч шоферов. Подавляющее большинство этой шоферской массы состоит из молодежи с очень небольшим числом часов практической езды. Совершенно необходимо укрепить шоферский состав хотя бы 30-процентной прослойкой опытных шоферов.

Опыт прошлогодней вывозки хлеба из совхозов показал, что машины вернулись из зерносовхозов в очень плохом состоянии; против этих ошибок прошлого года надо бороться теперь с самого начала кампании.

Для зерноуборочной кампании формируются колонны трех категорий—10, 20 и 40 машин. Необходимость построения колонн из однотипных по тоннажу и маркам машин бесспорна. Колонна должна иметь в своем составе одну малотоннажную машину на каждые 10 тяжелых для обслуживания колонны скорой технической помощью; в то же время малотоннажная машина должна иметь и свою рабочую нагрузку.

В прикреплении шоферов к машинам взята установка на бригаду—5 шоферов к двум машинам. Обезличке нет места в автоколонне.

Особо надо выделить вопрос о состоянии дорог. Технические измерители, поставленные перед автоколоннами, таковы: скорость в сред-

нем не ниже 20 км в час, суточный пробег не ниже 300 км.

Эти измерители должны и будут выполнены, но опасность, которую могут создать плохие дороги, должна быть своевременно устранена. Цудортрансом и Главдортрансом даны указания облдортрансам об оказании помощи Зернотресту и органам Союзтранса.

Чтобы директивы эти не остались указаниями „вообще“, а были на местах реализованы в проезжие дороги и крепкие мосты, необходим контроль и в том числе со стороны местной автодорожной ответственности. Контроль надо вести применительно к типу тех машин, которые будут работать в данной области, так как в некоторых случаях оказывается, что мосты есть, но они не могут пропускать даже малотоннажных машин, а на работе будут как раз машины большого тоннажа.

Необычайно остро стоит вопрос о резине. Сигнализация об этом участке также совершенно необходима. Надо также проверить на местах подготовку необходимого количества горючего.

Самый характер уборки урожая—сезонной работы—представляет широкое поле для соревнования и ударничества. Объекты должны быть разработаны заблаговременно и учет поставлен заранее. Там, где нет учета, нет и соревнования.

Зерноперевозки—это генеральная проверка способности советского автотранспорта решать задачи крупнейшего масштаба. Результаты этих перевозок должны тщательно изучаться, так как рост продукции народного хозяйства, освоение ряда земельных площадей, находящихся в стороне от железнодорожных и водных путей, предъявит в самое ближайшее время свои требования автотранспорту на перевозку массовых грузов.

Зерновые перевозки должны быть успешно выполнены. Задача совхоза не кончается уборкой хлеба—она кончается лишь сдачей государству товарной продукции. Десятки миллионов тонн хлеба должны быть вывезены с полей в течение 120 дней.

Во время выполнения этой крупнейшей задачи автодорожная общественность гаражей, зерносовхозов и предприятий должна быть мобилизована, ее содействие в этом важнейшем деле совершенно необходимо. Б — е

## ПЕРВЫЙ ОБЛАСТНОЙ СЪЕЗД ЛЕНИНГРАДСКОГО АВТОДОРА

**В** ПЕРИОД 14—18 июня в Ленинграде состоялся I областной съезд Автодора. Съезд заслушал доклад начальника Облдортранса т. Фрумкина о пятилетнем плане дорожных работ, доклад отв. секретаря ЦС Автодора т. Фельдмана о работе Центрального совета и доклад т. Одольского о работе Ленинградской организации.

Съезд заслушал приветствия многочисленных

организаций и информацию о работе редакции журнала „За Рулем“.

Съезд вынес резолюцию, одобряющую работу Центрального совета, а также решения, намечающие дальнейшие пути работы Ленинградской организации Автодора.

В следующем номере журнала будет дано подробное освещение работы съезда.

# ЧЕМ АВТОДОРОВСКИЕ ОРГАНИЗАЦИИ МОГУТ ПОМОЧЬ УБОРОЧНОЙ КАМПАНИИ

**В** ЭТОМ году автодоровские организации впервые приняли широкое участие в весенней посевной кампании.

Силами автодоровцев была проведена большая работа по подготовке тракторного парка к севу и, в частности, по своевременному снабжению его запасными частями. В ответственные районы сева посылались работники Центрального совета и местных отделов общества.

Предстоит не менее ответственная работа по проведению уборки урожая, а за ней — хлебозаготовительная кампания. Надо немедленно переключить все силы автодоровской общественности на проведение уборочной кампании, используя опыт участия в посевной. Необходимо немедленно разработать четкие планы участия автодоровских организаций в уборочной, доведя их до каждого автодоровца.

Это участие, в основном, должно идти по следующим направлениям. Надо ударными темпами готовить машины и транспорт, немедленно переключив работу всех автодоровских мастерских на ремонт уборочных машин, тракторов и автомобилей, предназначенных к уборке урожая и перевозкам. Испытанное средство — ремонтные бригады автодоровцев — должны быть немедленно и повсеместно организованы и брошены в действие. В кратчайший срок надо проверить положение с запасными частями к тракторам, автомобилям и уборочным машинам по МТС, совхозам и колхозам.

Часть машин, находящаяся в ведении Автодора, должна быть мобилизована для переброски в район уборочных работ.

Надо взяться за подготовку под'ездных путей, проверить их состояние, особенно в местах, наиболее связанных с уборочно-транспортными работами, и организовать их ремонт.

Во время уборки необходимо добиться наивысшей суточной производительности каждого трактора, автомобиля, мотоцикла, моторной лодки и наибольшей загрузки машины (до 21 часа в сутки).

По пути следования автотранспорта с уборочными грузами надо организовать простейшие кузницы для текущих поломок и предупреждения простоев. Автодоровцы-мотоциклисты должны быть использованы для переброски механиков, монтажников, инструкторов, мелких запчастей и пр., а также для связи участков на территории уборочных работ, особенно в районах совхозов, колхозов и МТС. Надо обеспечить также своевременный завоз и подачу к

месту работы горючего и смазочных материалов.

Автодор должен развернуть широчайшую организационно-разъяснительную массовую работу среди автодоровцев, рабочих совхозов, колхозов и МТС, а также среди единоличников, применяя для этого все средства агитационно-пропагандистской работы, одновременно используя ее для укрепления автодоровских организаций, для создания новых коллективов Автодора. Лозунг — „В каждом совхозе, колхозе и МТС — автодоровский коллектив“, данный еще II пленумом ЦС Автодора, на сегодня не выполнен.

Московский, ленинградский, свердловский и другие автомобильные клубы и дома Автодора, водомоторные клубы и станции должны активно участвовать в кампании, мобилизуя своих членов и транспорт на ее проведение.

Автодоровские организации на местах имеют свои бюллетени, издают газеты-однодневки, листовки, имеют отделы в общей партийно-советской прессе. Надо мобилизовать редакции всех автодоровских бюллетеней, многотиражек и стенгазет, чтобы развернуть широкую массовую организаторскую работу по вовлечению автодоровцев и юных друзей Автодора в уборочную кампанию.

Работа автодоровских агит-теа-бригад, выступления по радио, доклады и беседы, предстоящие пробеги и об'езды — все должно быть мобилизовано на разъяснение важнейших решений партии и правительства и заданий ЦС Автодора по уборочной. Надо показать примеры лучших, жестоко осудить отстающих, лодырей, разгильдяев и пр.

На должную высоту необходимо поставить учет, чтобы своевременно иметь данные об участии низовых организаций в уборочной кампании. Город должен помочь деревне формированием бригад и автоколонн из автодоровцев для отправки их в деревню. Борьба за стопроцентное выполнение заданий ЦС по уборочной кампании должна стать основой соцсоревнования и ударничества.

Ни одного килограмма неубранного зерна, ни одной неиспользованной машины! Ни одного автодоровского коллектива, не участвующего в кампании! Автодор — массовая общественно-политическая организация. Это надо доказать практическим участием в важнейшей хозяйственно-политической кампании по уборке урожая второго большевистского сева.

Е. Русанов

## КО ВСЕМ РАЙОННЫМ ОТДЕЛЕНИЯМ АВТОДОРА

Центральный совет Автодора начал регулярный выпуск печатного бюллетеня „Автодор“. Бюллетень имеет огромное значение для обмена опытом между автодоровскими организациями и для инструктажа и информации низовых работников о важнейших мероприятиях Центрального совета.

Поскольку редакция бюллетеня не имеет адресов районных отделений, рассылка бюллетеня производится через краевые, областные и республиканские отделы Автодора.

Редакция бюллетеня приглашает все местные отделения Автодора сообщить в редакцию (Садовья-Кудринская, 17, ЦС Автодора — редакция бюллетеня) свои адреса и примерно потребное количество экземпляров.

Редакция бюллетеня ЦС Автодора



# ПОЧЕМУ ПЕЧАТЬ МОЛЧИТ О БЕЗДОРОЖЬИ?

**О** ПРОРЫВАХ и неполадках на тех или иных участках нашего социалистического строительства мы пишем каждодневно. Печать бьет по этим местам, концентрирует кричащие факты, мобилизует общественное внимание. Тревожные сводки из Донбасса, бичующие статьи и заметки о Сталинградском тракторном, сигналы о задержках с ударных строительствах (Нижегородский автомобильный завод, Челябинский тракторный завод, Шарикоподшипникстрой и другие). Эти „шумные“ (на виду у всех) кампании, эти призывы к тревоге — признак мощи, признак уверенности в себе советской общественности. С чисто большевистской настойчивостью, напористостью мы добиваемся ликвидации слабых мест, отставания в плане нашей великой стройки.

Есть, однако, отсталый участок нашего строительства, где прорывы не вызывают достаточного внимания советской общественности, фронт надолго остается невыравненным. Это — наши дороги, дорожное строительство. Бездорожье продолжает оставаться „бытовым явлением“, на которое места как-то не реагируют. Совершенно прав был представитель ЦС Автодора тов. Фельдман, когда он бросил упрек на дорожном совещании при редакции газеты „Правда“, что текущие прорывы на любом крупном предприятии вызывают больше внимания нашей печати, чем недопустимо отсталые темпы всего нашего местного дорожного строительства.

Диспропорция между индустриальным строительством всей страны и состоянием наличной сети дорог слишком велика, и вина нашей пе-

чати, в первую очередь руководящей печати, что она до сих пор не бьет тревоги по этому поводу и не организует и не ведет достаточно широкой упорной дорожной кампании.

О дорогах очень мало пишут и говорят, дорожные начинания не находят должного резонанса. На совещании при „Правде“ приводился пример, как на Таганрогском съезде советов не

одним словом не обмолвились местном дорожном строительстве, как будто бездорожье не является чрезвычайным тормозом для экономического и культурного развития Приазовского края.

Подсчитано, что бездорожье приносит ежегодно стране убыток до 5 миллиардов рублей. Эту цифру приводят в тех редких случаях, когда говорят о местном дорожном строительстве. Она по-

давляет своими астрономическими размерами. Руководящие работники дорожных организаций и Автодора пришли на дорожное совещание „Правды“ с требованием, чтобы печать помогла внести в эти цифры конкретное содержание — для каждого района, совхоза, колхоза, чтобы в каждом районе ясно представили себе, что означает бездорожье для экономического и культурного развития.

Вот крупный колхоз Средней Волги ежегодно из-за отсутствия поблизости моста калечит и выводит из строя тракторы на сумму не менее 60 000 руб. валютой, а построить хороший мост стоит 30 000 руб. В 20 км от Красноярск имеется стекольный завод; в период распутицы он отрезан от города, куда везут стекольные товары на расстояние в 400 км. Это первые попавшиеся, быть может, наименее вопиющие факты. Печать должна поднять упорную и конкретную кампанию вокруг нашего дорожного строительства, с фактами и цифрами в руках показать, что может и должен сделать каждый район для борьбы с бездорожьем.

Известно, что бюджетные ассигнования на местное дорожное строительство в этом году значительно сокращены по сравнению с первоначально намеченным планом, который должен быть резко расширен против прошлого года. Все увеличивается удельный вес участия самого населения в дорожном строительстве. Трудовое участие населения было осуществлено в прошлом году лишь в размере до 40% намеченного плана. Но опыт Чувашии, Западной области с их встречными планами, опыт Алексинского рай-



Рассыпают асфальтовую смесь по дороге



Улучшают дороги в рабочем районе Ленинграда (Обуховская ветка)

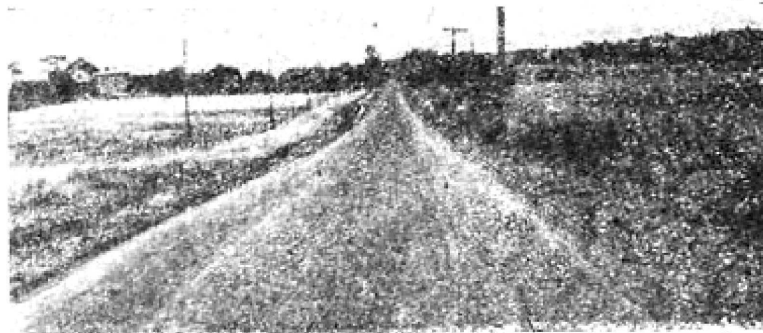
Фото Н. Черникова

она, Московской области в этом году, показывают, как широко и эффективно может быть поставлено трудовое участие населения в дорожном строительстве.

Требуются массовые формы организации участия населения в дорожном деле, широкое развертывание местного общественного почина. Одним из этих организаторов должна выступить печать—местная и центральная.

Печать, общественность, советские дорожные органы, автодорожные организации должны развернуть массовую дорожную кампанию, должны создать широчайшие массовые бригадные формы социализации и ударничества, поднять все крестьянство на борьбу с бездорожьем. Нужно объединить все дорожные мероприятия сел, колхозов совхозов, и машинно-тракторных станций, добиться материального участия местной промышленности, кооперации и хозяйственных органов, правильно расставить рабочие и технические силы, во-время мобилизовать и поставить на место строительные материалы.

Особенно следует обратить внимание на механизацию дорожного строительства там,



Вид улучшенной гравийной дороги

где только это возможно. Механизация строительства, полное использование дорожных машин и снарядов дает наибольший эффект и вызывает прилив рабочей силы самого населения для участия в механизированных работах. Необходимо поэтому с наибольшей полнотой использовать наличные дорожные машины совхозов и крупных дорожных хозяйств для дорожного строительства в колхозах и селах в обмен на ту рабочую и тяговую силу, которую в порядке трудового участия крестьяне могут дать. Нужно в наибольшей степени использовать свободную тракторную силу МТС и совхозов.

М. Надеждин

## БЫСТРОХОДНЫЙ ПАРОВОЙ ГРУЗОВИК

**И**ЗОБРАЖЕННЫЙ на иллюстрации 12-тонный паровой грузовик выпускается в настоящее время английской фирмой „Фодэн“.

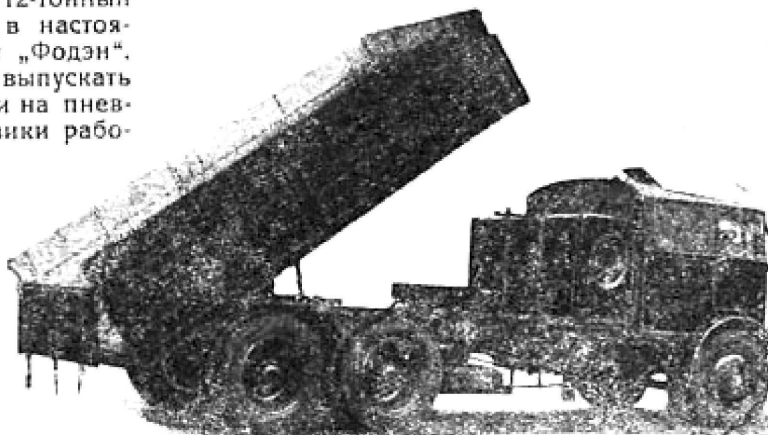
Эта фирма одной из первых стала выпускать (с прошлого года) паровые грузовики на пневматиках. До сих пор паровые грузовики работали исключительно на грузошинах.

Кроме приведенного на снимке 12-тонного трехосного грузовика фирма выпускает и другую, более дешевую, 6-тонную двухосную машину.

Устройство 6-тонного грузовика „Фодэн“ в кратких словах следующее. Спереди грузовика, у ног шофера, помещается горизонтальный водотрубный котел, а под сиденьем хранятся запасы топлива (каменный уголь). Заброска топлива в топку котла производится сверху через загрузочный люк.

Котел производит перегретый пар с давлением около 19 атм. и температурой в 330°C. Сразу за котлом, несколько ниже рамы шасси, подвешен паровой 2-цилиндровый двигатель простого расширения. Мощность его выражается в 80 торм. лош. сил при 500 оборотах в минуту. К алюминиевому картеру двигателя крепится коробка скоростей, усилия на заднюю ось передаются карданным валом через дифференциал, т.-е. обычным путем, как и у бензинового автомобиля.

Официальные испытания этого грузовика дали следующие результаты. При средней скорости в 44 км в час и при полной нагрузке в 6 т расход угля равнялся 1,07 кг и расход воды — 1,9



Трехосный 12-тонный паровой грузовик „Фодэн“

галлона на километр. Максимальная скорость грузовика—80 км в час. Помимо полезного груза в 6 т грузовик этот может тянуть за собой еще 6 т добавочного груза на прицепе.

Изображенный на фото тип 12-тонной машины фирма „Фодэн“ начала выпускать с 1931 г.

Одним из крупных достоинств парового грузовика вообще является простота силовой установки и возможность использования более дешевого твердого топлива.

Недостатком парового грузовика нужно считать его несколько большой собственный вес. Так, грузовик „Фодэн“ с платформой и кабиной весит 6 т, а с запасами воды и топлива 6,75 т.

Инг.

# КАКОЕ ЗНАЧЕНИЕ ИМЕЕТ ВЫДЕЛЕНИЕ ЦУДОР-ТРАНСА В САМОСТОЯТЕЛЬНОЕ УПРАВЛЕНИЕ

**О**РГАНИЗАЦИЯ самостоятельного управления автодорожным хозяйством и передача в его ведение крупнейшего предприятия авто-транспорта общего пользования — Союзтранс знаменует собой коренной сдвиг в развитии автотранспорта и дорожного строительства в Союзе.

Несоответствие состояния транспорта общему развитию социалистического хозяйства, значительный отрыв транспорта, отсталость его создали и создают серьезные перебои и затруднения в народном хозяйстве.

Это потребовало ряда срочных и неотложных мер партийных и правительственных органов, содействующих подтягиванию транспорта к темпам развития промышленности, сельского хозяйства и перевода его на более высокую техническую базу, т. е. реконструкцию. Одной из таких мер явилась необходимость правильной и четкой организации управления транспортом всех видов; в связи с этим создан был самостоятельный наркомат по водному транспорту и выделен в самостоятельное управление Цудортранс.

Среди всех видов транспорта очень серьезное место начинает занимать также и автодорожный. В данное время значение его еще невелико, но темп развития хозяйства, рост промышленности колхозов и совхозов, рост грузопотоков открывает исключительную перспективу развития его.

К концу пятилетки грузооборот на местном транспорте вырастет до 25 миллиардов тонно-километров. Капиталовложения во второй пятилетке пойдут на уровне капиталовложений по железнодорожному транспорту. Количество механических тяговых единиц в период второй пятилетки дойдет до миллиона. Все это требует правильного и четкого руководства. Постановление правительства обеспечивает своим решением выполнение этого требования. Второе, что дает решение правительства: оно усиливает права нового управления по отношению к местным органам — главдортрансам. Цудортранс получает права объединенного наркомата в отношении дорожного хозяйства в целом и права союзного наркомата в отношении дорог специального значения; этим самым Цудортранс имеет широкую юридическую возможность влиять на свою периферию, которая продолжает оставаться недостаточно организованной и способной к выполнению своих обязанностей и задач перед социалистическим строительством.

Далее, новый закон восполняет очень важный пробел в структуре дорожных органов; в связи с ликвидацией округов и новым районированием дорожное хозяйство осталось без низового звена. Без этого звена, без районных дорожных органов нельзя серьезно ставить вопрос об использовании трудовых ресурсов населения, т. е. о трудовом участии в дорожном строительстве.

Вопрос использования этих важнейших источников для дорожного строительства и дорож-

ного хозяйства является существенным и серьезным. Мы уже в этом году имеем провал на этом участке по РСФСР.

На сегодняшний день вследствие того, что Главдортранс пропустил все сроки, налицо ничтожнейший процент выполнения программы по трудучастию населения. То же положение по Закавказью и Украине. Возникает уже реальная опасность повторения прошлогодних „темпов“ проведения трудучастия населения в дорожном строительстве. Здесь в этом вопросе явно оказался правый оппортунизм на практике.

Можно не сомневаться, что новые организационные формы построения дорожных органов помогут изжить это ненормальное положение. Кроме указанных выше организационно-юридических прав, которые предоставлены управлению автомобильным и дорожным хозяйством, оно также получает серьезную материальную базу в виде дополнительных ассигнований по линии промышленности и сельского хозяйства на дорожное строительство. Новое управление дорожным и автомобильным хозяйством получает также самостоятельность в распоряжении финансами и материальным снабжением. Упраздняется зависимость от НКПСа, где все сваливалось в единый котел и где система НКПСа держала дорожное хозяйство на положении бедного родственника.

По автотранспорту Цудортранс получает в свое ведение мощную автотранспортную организацию „Союзтранс“. Эти материальные предпосылки помогут ему усилить свое влияние по вопросам политики автотранспорта, эксплуатации его, пользования и организации его.

Самостоятельность в области управления автодорожным хозяйством в большей мере способствует проведению в жизнь одного из важнейших лозунгов партии: хозрасчет. В дорожном хозяйстве эта директива партии на сегодняшний день не получила своего конкретного, осязательного выражения. Наоборот, на сегодняшний день мы имеем удорожание строительства, вялые темпы в строительстве, торможение и даже сопротивление переходу на хозрасчет.

Цудортранс, используя данные ему права, обязан положить конец этому безобразию; по Украине, по Закавказью мы вместо перехода на хозрасчет имеем попятное движение. Это нетерпимо. В данном вопросе необходимо по-ленински, по-большевистски подойти к реализации директивы партии о хозрасчете. В этом вопросе Владимир Ильич со всей категоричностью, беспощадностью подчеркивал важность этого мероприятия. „Я думаю, — заявил т. Ленин, — что тресты и предприятия на хозяйственном расчете основаны именно для того, чтобы они сами отвечали и притом всецело отвечали за безубыточность своих предприятий. Если это оказывается ими недостижимо, то, по-моему, они должны быть привлекаемы к суду и караться в составе всех членов правления длительным лишением свободы (может быть с приговором по истечении известного срок

# ВООРУЖИМ МОТОРОМ КРАСНЫХ ПОГРАНИЧНИКОВ!

Вызов комитета по созданию фонда моторизации погранохраны СССР при Центральном совете Автодора нашел живейший отклик у автодорожцев и всех трудящихся СССР.

Нижне мы печатаем первые сведения о поступивших пожертвованиях, полученные в первые дни сбора. Журнал „За Рулем“ будет систематически, из номера в номер помещать сводки о поступающих взносах.

4 000 000 рублей в фонд моторизации погранохраны СССР должны быть собраны до 17 декабря этого года — к одиннадцатой годовщине погранчастей СССР!

## СЕВАСТОПОЛЬЦЫ — ОДНИ ИЗ ПЕРВЫХ

Прочитав в журнале „За Рулем“, что президиум ЦС Автодора постановил приступить к новому сбору средств в боевой автодорожский фонд моторизации погранвойск СССР, мы, рабочие гаража авиашколы, поняли всю важность этого постановления и уже собрали 400 руб.

По поручению рабочих и шоферов гаража —

П. Нинов

Севастополь — Кача

## АВТОДОРОВЦЫ БЕЛОРУССИИ НАЧАЛИ СБОР

Витебское городское отделение Автодора перевело Центральному правлению Автодора БССР собранные ячейками в фонд 1157 р. 87 к.

Члены Витебского городского правления Автодора собрали на заседании и перевели цент-

ральному правлению Автодора БССР в фонд моторизации погранвойск 40 руб. и вызывают членов Центрального правления Автодора БССР и правления Минского и Гомельского городских отделений.

Витебск

## ЗВЕНИГОРОДСКИЕ ПОЛИГРА- ФИСТЫ — ФОНДУ МОТОРИЗАЦИИ

Рабочие и служащие Звенигородской типографии, в которой печаталась газета „На страже великой стройки“, посвященная принятию шефства Центральным советом Автодора над высшей пограничной школой, посылают горячий пролетарский привет курсантам ВПШ и вносят полностью весь заработок за набор и печать газеты — 175 руб. в фонд моторизации погранчастей СССР.

Звенигород

## ЦС АВТОДОРА — ШЕФ ВЫСШЕЙ ПОГРАНИЧНОЙ ШКОЛЫ

Постановление президиума ЦС Автодора

Приняв решение создать специальный боевой автодорожский фонд моторизации пограничных частей СССР и провести кампанию популяризации героической работы красных пограничников в широких массах трудящихся, президиум Центрального совета Автодора, учитывая, что Высшая пограничная школа готовит квалифицированные кадры высшего командного состава для пограничных войск и требует к себе особого внимания и заботы со стороны советской общественности, постановляет:

1. Принять шефство над ВПШ.

2. Передать в дар школе для обучения ее слушателей авто-мото-вело-делу:

- а) один легковой автомобиль „Форд“, типа „А“,
- б) один мотоцикл фирмы БСА (с коляской) и
- в) десять велосипедов.

3. Выделить из средств общества 5 000 руб. для усиления автодорожской работы в ВПШ.

4. Предложить Снабавтодору отпустить ВПШ за счет ЦС общества наглядные пособия, необходимые при обучении автомоторделу, на общую сумму в 1 000 рублей.

условного освобождения), конфискацией всего имущества и т. д. Если мы, создав тресты и предприятия на хозяйственном расчете, не сумеем деловым, купцовским способом обеспечить полностью свои интересы, то мы окажемся круглыми дураками“.

Эта директива партии и Ленина должна быть обязательно повседневной нашей заботой. Автодорожное хозяйство на новом этапе. В правовом и организационном отношении автодорожное хозяйство поднялось на высшую ступень, но организационные формы еще не определяют всех необходимых условий для решительного перелома на отсталом участке нашего транс-

порта. Для успеха развития его надо немедленно провести ряд дополнительных мер.

Выделение Цудортранса протекает на ходу, в разгар строительного сезона. Надо, чтобы эта реформа не отразилась на выполнении стройфинплана 1931 г. Необходимо быстрая и решительная перестройка автодорожных органов в соответствии с решением правительства.

То новое, что вносит постановление правительства в управление дорожным хозяйством, — самостоятельность, которая облегчает нашу работу, должно быть использовано теперь же, незамедлительно, в максимальной мере.

Я. Д.



# НА ФРОНТЕ АВТОТРАКТОРНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

Центральный совет Автодора в резолюции о ходе строительства автогиганта наметил созыв на площадке Автостроя конференции представителей автодоровских организаций предприятий и заводов, обслуживающих автогигант.

5 июня в Нижнем состоялась объединенная конференция автодоровских и комсомольских организаций смежных производств. Конференция вскрыла неудовлетворительное состояние выполнения заказов Автостроя, угрожающее своевременному развертыванию работ и пуску автогиганта в ход.

Конференция постановила объявить тревогу в автодоровских и комсомольских организациях смежных производств, организовать контрольные посты и добиться своевременного выполнения заказов.

Мы требуем от автодоровских коллективов всех предприятий, выполняющих заказы Автостроя, немедленной организации постов контроля и присылки в редакцию материалов о ходе выполнения заказов.

Общими усилиями автодоровской и комсомольской общественности добьемся ликвидации тормозов на путях скорейшей автомобилизации Советского Союза!

## ДАДИМ АВТОГИГАНТУ ДЕТАЛИ В СРОК<sup>1</sup>

**НИЖЕГОРОДСКИЙ** автомобильный гигант будет играть огромную роль.

Мало того, что автогигант строится и будет работать по последнему слову техники — он протянет за собой на высшую техническую ступень целый ряд отраслей промышленности.

Автогигант будет ежегодно выпускать 140 тыс. машин плюс 30% запасных частей.

Автомобиль „Форд“ имеет около 16 тыс. основных деталей. Все они должны поступать в сборку по поточной системе. От одной самой маленькой, может быть самой простой части (гайки, плашки и т. д.), может задержаться выпуск всего автомобиля, если она будет доставлена не в срок.

Советскому государству невыгодно, если машина будет стоять недоделанной.

Поступление деталей должно идти аккуратно к сроку.

Всякая деталь имеет свое место и свое время поступления в сборку. Если установка данной детали на том или ином рабочем участке требует только одной-двух минут, то установка той же детали через два-три рабочих места потребует в десять раз больше времени.

Автомобиль, который будет изготавливаться на автогиганте, состоит, примерно, из 24 тысяч всех деталей.

С самого начала проектирования автогиганта была взята установка на то, что целый ряд деталей автомобиля, деталей специального назначения, не будет изготавливаться на автогиганте, а будет передан на сторону — специализирующимся в этих областях отраслям промышленности. К таким заказам относятся: электрооборудование, арматура, фурнитура, текстиль, резина, стекло и т. д. Эти детали составляют около 40% стоимости всей машины.

При распределении этих деталей между так называемыми смежными отраслями промышленности выяснены все затруднения, которые

вытекают частью из-за отсутствия некоторых отраслей в нашей промышленности, частью из-за того, что эти детали являются новым производством. Изготовление новых деталей на наших предприятиях частью потребует их реконструкции, частью нового оборудования, а местами и полной новой проектировки.

Значительное затруднение представляет изготовление таких деталей, которые объединяют не одну, а две или больше отрасли промышленности (стартер, замок зажигания, его электрическая часть, литье под давлением и др.).

Для получения качественных и количественных показателей и показателей снижения себестоимости и максимальной четкости подачи деталей в срок одних административно-хозяйственных мероприятий недостаточно.

В аккуратном снабжении автогиганта деталями огромную роль должна сыграть комсомольская и автодоровская организации.

Они обязаны у себя на месте установить контрольные посты, следить за аккуратной доставкой деталей, строго выдерживать намеченные планы, разбить консервативное, бюрократическое отношение к автозаводу целого ряда руководителей предприятий.

Наряду с борьбой за время надо бороться за снижение себестоимости, за качество этих изделий.

На сегодняшний день с качеством, сроком исполнения и снижением себестоимости положение далеко неудовлетворительно.

В Ивановском маштресте были заказаны фары, фонари и ряд других деталей, которые должны поступить в апреле, но до сих пор еще не получены. Завод „Электроприбор“ дал амперметры в срок, но совершенно неудовлетворительного качества.

Патрубзрыв дает свечи в срок, но качество их оставляет желать много лучшего. Завод „Знамя труда“ взял на себя доставку карбюраторов. Даст ли он их в срок и какого качества, мы не знаем, но цены он наметил огромные.

Общими силами мы должны дать Нижегородскому автозаводу детали в срок, обеспечить бесперебойную его работу.

<sup>1</sup> Из доклада инж. Левенбука.



# АВТОДОРОВЦЫ И КОМСОМОЛЬЦЫ СООБЩАЮТ

## ТОВ. НАСЕДИН (ВЭО)

Со снабжением автогиганта со стороны ВЭО дело обстоит не совсем гладко. Электрооборудование находится под ударом и возможно доставлено в срок не будет, так как Автострой очень поздно сдал заказ.

Изготовление для автозавода электродвигателей по той же причине не вошло в промфинплан. По настоянию комсомольской ячейки в промфинплане сделана передвижка и электродвигатели включены в программу завода.

## ТОВ. ДРУЖИНИН (ВСЕСЕЛПРОМ)

Вопрос о снабжении гиганта на собраниях и группах комсомольские ячейки не обсуждали и должного внимания заказам Автозавода уделено не было.

За последнее время по инициативе бюро ячейки КСМ был установлен контрольный пост, но фактически к работе он еще не приступил.

Безобразно плохо дело с оборудованием электрозавода, на котором будут выполняться заказы для автогиганта. Оборудование поступает черепашьими темпами, установка его идет очень медленно. Оборудование электрозавода необходимо взять под комсомольский контроль.

## ТОВ. КНЯЗЕВ (МОСКОЖ)

Автодор не развернул массовой работы на месте по линии аккуратного снабжения деталями завода.

В будущем примем все меры, используем все формы работы и заказанные нам детали первому автомобильному гиганту дадим в срок.

## ТОВ. ОСТРОУМОВ (ЭЛЕКТРОЗАВОД)

С целым рядом заказов автозавода дело обстоит у нас хорошо и они будут выполнены в срок. Однако часть из них стоит под угрозой из-за отсутствия оборудования.

Сейчас на Электрозавод поступают новые станки, но установка их затрудняется, так как разница между стандартом нашим и иностранным доходит до 120%. Поэтому сейчас надо поставить вопрос о том, чтобы все оборудование для установки импортных станков было стандартизировано близко к иностранному.

Комсомольская организация Электрозавода вопросами своевременного снабжения автозавода еще не занималась, но отныне все заказы Автозавода поставим под комсомольский контроль.

## ТОВ. КОПЫТОВ („КРАСНАЯ ЭТНА“—

Н. НОВГОРОД)

Со строительством болто-заклепочного цеха у нас дело плохо. На строительстве не хватает квалифицированной рабочей силы. В результате стройплан систематически не выполняется и пуск цеха под угрозой.

Целый ряд заказов (трансмиссионные валы, шайбы и т. д.) по требованию Автостроя изготовлен и уже лежит на складе завода, но, по видимому, оказался ненужными.

## МОНТАЖ ЭЛЕКТРОПОДСТАНЦИИ АВТОЗАВОДА ЗАКОНЧЕН

**РАБОЧИЕ** и руководители электромонтажных работ в борьбе за выполнение постановления ЦК партии об Автозаводе одержали первую крупную победу: монтаж самой крупной электроподстанции в Союзе закончен на 3 дня раньше установленного срока, и таким образом перекрыто опоздание строительных работ.

Эта электроподстанция является крупной победой в электропромышленности Союза, так как она смонтирована полностью на советском оборудовании, не уступающем по качеству первоклассному иностранному.

Одержав победу, монтажники и строители переходят к штурму следующего крупного объекта — теплоцентрали.

Начальник монтажного бюро ВЭО

КРАСНЫЙ

Секретарь парткома Автостроя

КУЗНЕЦОВ

От рабочих-ударников

ЗЕРНЫШКО, БЕРЕЗКИН

16 июня 1931

Комсомольская организация „Красной Этны“ фактически еще не приступила к шефству над заказами автогиганта.

## ТОВ. ШИБАШОВ (ФИБРОВАЯ ФАБРИКА—

КИНЕШМА)

Есть постановление СТО, что Кинешемская фабрика будет снабжать автозавод фибровой прокладкой. В связи с этим у нас развертывается капитальное строительство.

На нашем совещании выяснилось, что для завода потребуется фибровой прокладки на год только 100 кг, а эти 100 кг при трехсменной работе мы сделаем в три-четыре дня. Для чего же надо развивать капитальное строительство на фабрике?

Автозавод должен сейчас же уточнить свою заявку на прокладку и сигнализировать, чтобы специально для его заявок намеченное строительство не развертывалось.

## ТОВ. ПАНИН (ПАВМУРМЕД, ПАВЛОВО НА

ОКЕ)

В настоящее время все заказы автозавода мы выполняем в срок.

В будущем на нас лежит обязанность снабжать гигант очень многим, но к этому Павмурмед готовится чрезвычайно плохо. Строительство инструментального идет без комсомольского контроля.

## ТОВ. ЕГОРОВ („АВИАПРИБОР“, МОСКВА)

С выполнением заказов Автостроя у нас пока дело обстоит хорошо. В первый квартал по этим заказам план был выполнен на 108, а второй на 110 проц.

Но целому ряду заказов (спидометры и другие) грозит опасность, что они выполнены в срок не будут из-за отсутствия инженерно-технических сил.

Выполнение заказа автозавода в третьем квартале у нас стоит под угрозой. Нам нехватит канифоли и раствориту. Снабжение ими зависит от Всехимпрома.

## **ПОДГОТОВКА НЕУДОВЛЕТВОРИТЕЛЬНА, ТЕМПЫ НАДО УСИЛИТЬ**

**Постановление всесоюзного совещания комсомольских и автодорожских организаций смежных производств Автозавода**

Совещание считает подготовку смежных производств к пуску Автозавода неудовлетворительной, что ставит под угрозу выполнение решений партии о пуске завода 1 ноября.

Ряд производств работу еще не развернул, договоров не заключил, выполнению заказов Автозавода должного внимания не уделяет, производственных возможностей к их выполнению не обеспечил; вокруг заказов не создано широкого общественного мнения.

Комсомольские и автодорожские организации смежных производств к устранению этих недостатков и к обеспечению выполнения заказов Автозавода мер не приняли.

I. Считать необходимым немедленное осуществление поставленных перед смежными производствами задач, совещание объявляет тревогу комсомольских и автодорожских организаций и предприятий-поставщиков и обязывает заводы к 20 июня через „Комсомольскую правду“ и журнал „За рулем“ дать отчет об их подготовке к пуску Автозавода.

II. Обязать комсомольские и автодорожские организации срочно проверить заключение предприятиями договоров и состояние выполнения заказов.

Просить Автозавод в 3-дневный срок опубликовать сводку договоров и сроки их выполнения.

До сих пор мы имеем семь цветов окраски автомашины, что затрудняет работу в цехе и требует лишней затраты средств. Я вношу предложение число цветов сократить до трех-четырех.

Комсомольцы и автодорожцы „Победы рабочих“ еще не включились полностью в борьбу за выполнение в срок заказов автозавода.

III. На всех смежных предприятиях к 15 июня создать объединенные комсомольские и автодорожские контрольные посты.

IV. Одобрить создание при „Комсомольской правде“ совета сквозного контроля.

V. Включить в сферу влияния сквозного контроля подсобные металлургические заводы.

VI. Совещание считает своевременным обращение Нижкрайкома ВЛКСМ, „Комсомольской правды“, Канрайкома и комитета Автозавода к комсомольским организациям смежных производств о подготовке к пуску Автозавода и предлагает обсудить его в ячейках с целью мобилизации вокруг выполнения обязательств перед Автозаводом комсомольцев и рабочих.

VII. Считать необходимым усилить освещение строительства и подготовку к пуску Автозавода в печати.

VIII. Совещание считает ненормальным факт недоговоренности между Автозаводом и отдельными предприятиями-поставщиками, в частности с Кинешемской фабрикой, которая вследствие этого проектировала расширение производства вне соответствия с действительной потребностью Автозавода в деталях из фибры.

**Площадка Автостроя**

## **ПЕРЕД БОЕВОЙ ПРОГРАММОЙ НАДО ПОДТЯНУТЬ СНАБЖЕНИЕ ЧАСТЯМИ**

**Московский автосборочный им. КИМ**

**В** ПЕРВОЙ половине июня наш завод получил ударное задание правительства собрать к уборочной кампании в течение июня — августа 5400 машин. Большая доля сборки — 3100 падает на август, когда заводу придется собирать в день 124 машины. Чтобы проверить их заводу придется работать в 2-3 смены. Сейчас уже ведется подготовка к выполнению заводом этой программы, не рассчитанной на нормальную пропускную способность завода.

Для завода июнь является серьезным экзаменом к выполнению ударного задания, экзаменом, связанным с большими трудностями в смысле обеспечения завода необходимыми деталями и материалами, получаемыми в Союзе.

В связи с сударным заданием программа выпуска в июне увеличена на 100 машин, — всего на июньскую сборку падает 1100 машин.

В начале июня работа завода была сорвана кузовным цехом на сборке „тюдоров“. „Тюдоры“ (закрытые двухдверные кузова) заводом собира-

ются впервые и в сборке их встретился ряд затруднений. Операционных карт по сборке кузова не было, спецификации деталей — тоже. Пока кузовной цех налаживал сборку „тюдоров“ прошло 4 дня, за которые собрали всего 12 „тюдоров“.

Дальше выяснилось, что их нельзя обивать, так как не оказалось стекол, которые должны быть поставлены раньше обивки. Стекла должны были притти вместе со всеми деталями „тюдоров“ из Америки, но они не прибыли. Так как стекло в Союзе получить не удалось, пришлось сборку „тюдоров“ оставить и перейти на сборку кабин для грузовой машины и фазтонов для легковой машины. Нормальная работа кузовных цехов была временно нарушена и цех сборки шасси не получил вовремя готовых кузовов и не смог выполнить в первую пятидневку июня заданной программы — собирать по 45 машин в день. Пришлось усилить кузовные цеха рабсилой и еще больше нажать, чтобы восполнить образовавшийся прорыв.