

Журнал "За рулем"

№5, 1931

УДК 656
ББК 39.1
Ж92

Ж92 Журнал "За рулем": №5, 1931 / – М.: Книга по Требованию, 2022. – 36 с.

ISBN 978-5-458-68309-8

"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 978-5-458-68309-8

© 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 первоизданном 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.

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 освобождалась 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

Исполнительный 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 — подъездных 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 автомобилю, 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 — социалистический.

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 бездорожья 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, обзаны той же осенней блокадой. 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 путях окружающего бездорожья. Американского типа и масштаба стройки облепляются, точно вековой паутиной, тысячами подвод. Подводы 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 обзаны 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 бездорожья 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 обещено 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 износилась 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 выдерживать 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 недовыполнен 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 разноречия 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 2 283 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, немисливо 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 работ.

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. БЛЮХЕРУ

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 автодорожской 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 праздником всесоюзного значения, о чем реввоенсовет ОКДВА будет заблаговременно поставлен в известность.

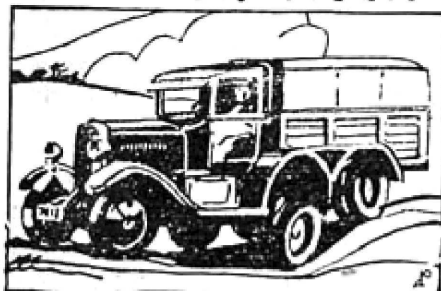
Центральный совет Автодора и Комитет по сбору средств на шестиколесные автомобили для ОКДВА просят Вас довести до сведения широкой армейской общественности, что АВТОДОРОВЦЫ СВОЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВО ВЫПОЛНЯТ, и первую колонну советских шестиколесных машин, построенных руками советских рабочих на советских заводах,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

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

1 февраля 1931 г.

Члены Комитета ГОРЯЧКО, МЕДНИКОВ.

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 СЪЕЗДАМ 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 съездам 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 широчайных 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 ускоряет 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. Шахета

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

Эта первая полоса автодорожского 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 автодорожцы 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 автодорожского движения — это борьба за подлинную автомобилизацию страны, за создание новой у нас автомобильной промышленности. Эта полоса характеризуется тем, что в недрах автодорожской 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.

Автодорожская 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 автодорожским 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 Острожском 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 Острожский исполком, а за ним и краевой, в борьбе с бездорожьем, обьявленной 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 автодорожского актива.



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

Но там местный Автодор, целиком и полностью поддерживаемый 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 освоения 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 конечном противоречии с новыми большевистскими темпами

Фото А. Розовского

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.

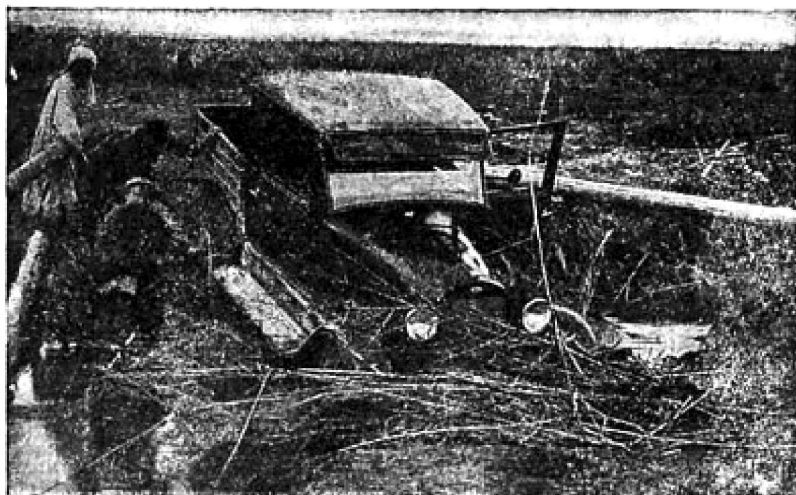
Опыт Чувашии не должен пройти бесследно для всего Союза республик. «Неделя дороги», организованная по образцу Чувашии во всех республиках, областях, районах Союза, должна стать началом подлинной дорожной революции.

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 запылали в бездорожье новенькие автомобили... (Из обращения ЦС Автодора и НКПС в правительство)

Фото Д. Горячева (Киев)

своего мощного развития. Содействие быстрейшему освоению 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.

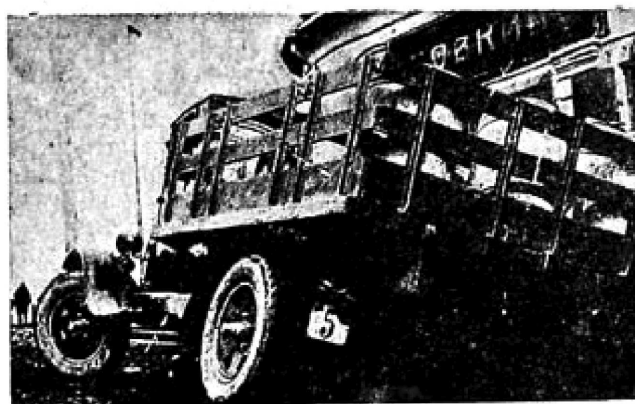
Глиссерное дело, поднятое Автодором, уже показало, что здесь мы имеем новый вид речного транспорта, который целиком в будущем.

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

Фило 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, чрезвычайной 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 „Катерпиллар“, 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. Требуется, 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 нажатии на педаль акселератора дополнительная порция бензина поступает во всасывающий трубопровод. Если же на педаль дросселя производить постепенно увеличивающийся нажим, то насос не работает.

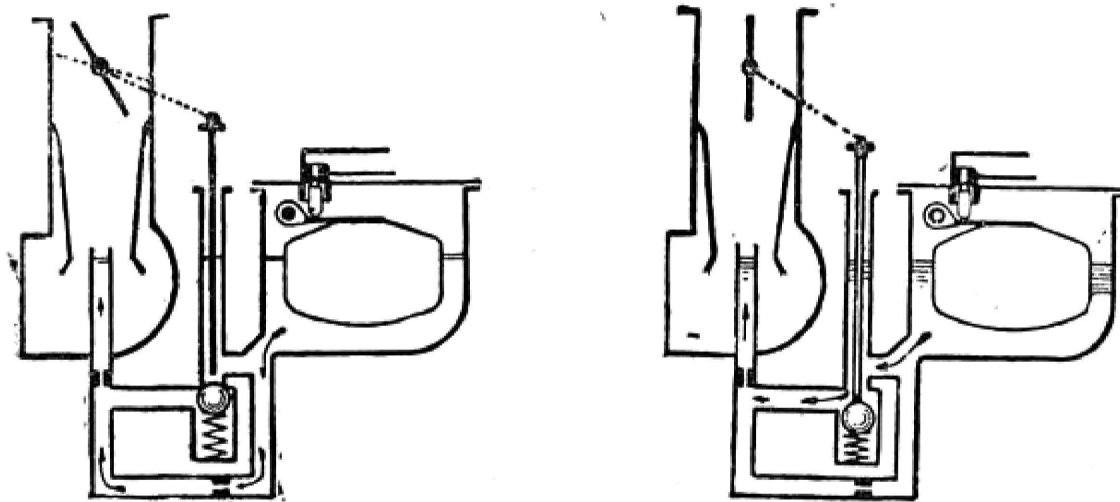
Таким образом в новейшем карбюраторе «Зенит» педаль акселератора, открывая дроссельную заслонку, одновременно действует и на поршень насоса, который при известном условии может направить в цилиндры мотора также дополнительную порцию топлива.

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 нажатии 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.